türkonfed

TÜRK GİRİŞİM VE İŞ DÜNYASI KONFEDERASYONU
TURKISH ENTERPRISE AND BUSINESS CONFEDERATION

KENT-BÖLGE: YEREL KALKINMADA YENİ DİNAMİKLER

TÜRKİYE'NİN KENTLERİNDEN KENTLERİN TÜRKİYESİ'NE

KENT-BÖLGE: YEREL KALKINMADA YENİ DİNAMİKLER TÜRKİYE'NİN KENTLERİNDEN KENTLERİN TÜRKİYESİ'NE

türkonfed
TÜRK GİRİŞİM VE İŞ DÜNYASI KONFEDERASYONU
TURKISH ENTERPRISE AND BUSINESS CONFEDERATION

Friedrich Naumann STIFTUNG FÜR DIE FREIHEIT

TASARIM
SİS MATBAACILIK

SAYFA UYGULAMA
KAMBER ERTEM

KAPAK TASARIMI
ROMY SPEKREIJSE

BASKI ÖNCESİ HAZIRLIK
DR. BETÜL ÇELİKKALELİ
YASEMİN ÖZBAL
ÖZGÜN PELİT

BASKI: SİS CB BASIMEVİ MATBAACILIK LTD. ŞTİ.
http://www.ersis.com.tr

ISBN: 978-605-64879-8-9

İSTANBUL, NİSAN 2017

© 2017, TÜRKONFED

ÖNSÖZ

Türkiye'nin her bölgesindeki 25 federasyon, 194 dernek ve 40 bin şirket ile ülkemizin en büyük bağımsız iş dünyası örgütü Türk Girişim ve İş Dünyası Konfederasyonu (TÜRKONFED) olarak, sektörel ve ulusal ekonomi politikalarının oluşturulmasına destek olmaya ve ekonomik sorunları karar mercilerine aktararak ülke ekonomisinin gelişmesi için çalışmaya devam ediyoruz.

Geliştirdiğimiz yapıcı ve iş birlikçi bakış açısı sayesinde tarafların görüşlerini alarak çözüm politikaları geliştiriyor, karar mekanizmasındaki kurum ve kişiler için yol gösterici oluyoruz. TÜRKONFED olarak bu kapsamda yaptığımız iş birliklerini de son derece değerli buluyoruz. Sorunları daha hızlı tespit etmek ve bu sorunlara yönelik daha etkin çözüm politikaları üretmek adına yaptığımız bu iş birliklerinden en sonuncusunu Sabancı Üniversitesi bünyesinde faaliyet gösteren İstanbul Politikalar Merkezi (İPM) ile gerçekleştirdik.

TÜRKONFED-İPM işbirliği ile hayata geçirdiğimiz Yerel Demokrasi ve Yerel Yönetişim Forumu, kamu yönetiminin yeniden yapılandırılmasına ve merkezi yönetimdeki kutuplaşmaların giderilerek sorunların yerel düzeyde çözülmesine yardımcı olma amacıyla kuruldu. Bu amaç doğrultusunda Forum'un ilk ürünü olan "Kent-Bölge: Yerel Kalkınmada Yeni Dinamikler Türkiye'nin Kentlerinden Kentlerin Türkiye'sine Raporu", sürdürülebilir yerel kalkınma açısından Türkiye'de kent-bölge ekonomisinin gelişimini ve dinamiklerini kapsamlı olarak ortaya koyan bir 'ilk' özelliği taşımaktadır.

Günümüzde artık sadece ülkeler değil, kentler birbiri ile yarışmaktadır. Kentler, rekabetçilik güçleriyle bölgesel kalkınmanın lokomotifi olabilir. Bölgesel kalkınma ve rekabetçilik, daha fazla refah üreten ve bu refahı daha fazla dağıtan bir ülke için kritik öneme sahiptir. Verimlilik artışı, bölgesel kalkınma ve rekabetçilik dinamiklerini tetiklemekten geçmektedir. Bölgelerarası ekonomik ve sosyal farklılıklar, ülke genelinde derin kalkınma farklılıkları yaratmaktadır. Kasım 2016'da TÜRKONFED ve Ekonomi ve Dış Politika Araştırma Merkezi (EDAM) tarafından hazırlanan ve illerin rekabetçilik gücünü ortaya koyan "Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi" araştırmasının sonuçları ile kent-bölge kavramı merkezinde hazırladığımız bu çalışmanın sonuçları birbirini tamamlayıcı niteliktedir. Bu durum, yerel kalkınma ile rekabet gücünün birbirinden bağımsız değerlendirilemeyeceğini göstermektedir. Bu noktada iş dünyasına ve temsil örgütlerine önemli görevler düştüğü gibi, ülkelerin, bölgelerin ve kentlerin rekabetçiliğini artıracak kamu politikalarının uygulanması da gerekmektedir.

Türkiye'nin en önemli gündem maddeleri orta gelir tuzağı, orta demokrasi tuzağı ve orta eğitim tuzağı sorunlarıdır. Geçtiğimiz yıllarda yayımladığımız "Orta Gelir Tuzağı" rapor dizisi, sürdürülebilir bir büyümeyi gerçekleştirmek için demokratik kurumların ekonomik kurumlar kadar önemli olduğunu ve işleyişlerinin demokratik kurumlara bağlı olduğunu ortaya koymuştu. Bu bağlamda ekonomik ve siyasal kurumları ayrı eksende düşünemeyiz. Bu iç içe geçmişlik, raporda da belirttiğimiz üzere kent-bölge tartışması açısından da son derece açık bir şekilde kendini göstermektedir.

TÜRKONFED olarak, Türkiye'nin "orta gelir" tuzağından kurtulmasını sağlayacak bir ekonomik ivmenin yakalanmasının ülkemizin refahının yükselmesi adına en önemli gündem maddelerinden biri olduğunu düşünüyoruz. Hazırladığımız "Kent-Bölge: Yerel Kalkınmada Yeni Dinamikler Türkiye'nin Kentlerinden Kentlerin Türkiye'sine" raporumuzun, bu ivmenin yakalanması için gerekli politikaların oluşturulması noktasında da bir yol haritası işlevi üstleneceğine inanıyoruz.

Saygılarımla

TARKAN KADOOĞLU
TÜRKONFED Yönetim Kurulu Başkanı

ÖZGEÇMİŞLER

E. Fuat Keyman

İstanbul Politikalar Merkezi Direktörü; Sabancı Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Profesörü

Türkiye'nin önde gelen siyaset bilimcilerinden biri olan Prof. Dr. Fuat Keyman, demokratikleşme, küreselleşme, uluslararası ilişkiler, Türkiye-AB ilişkileri, Türk dış politikası ve sivil toplumun gelişimi konularında uzmanlaşmıştır. Bilim Akademisi üyesi olan Prof. Dr. Keyman, aynı zamanda Akil İnsanlar Heyeti üyesidir. Akil İnsanlar Heyeti üyesi olarak Kürt meselesiyle ilgili çözüm sürecinde çalışmıştır. Birçok ulusal ve uluslararası kuruluşun danışma kurulu üyeliğini yürüten Prof. Dr. Keyman, çok sayıda önemli uluslararası akademik derginin yayın kurulunda da görev yapmaktadır.

Sabancı Üniversitesi'ndeki görevi öncesinde, Koç Üniversitesi ve Bilkent Üniversitesi'nde ders vermiş, ayrıca Carleton Üniversitesi'nde misafir öğretim üyesi olarak çalışmıştır. Doktora derecesini Uluslararası İlişkiler ve Karşılaştırmalı Siyaset üzerine Carleton Üniversitesi'nden, lisans ve yüksek lisans derecelerini Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nden alan Prof. Dr. Keyman, doktora sonrası çalışmalarını da Wellesley College ve Harvard Üniversitesi'nde tamamlamıştır.

Türkiye, Arap Baharı ve Ötesi-Turkey, The Arab Spring and Beyond (Bülent Aras ile beraber, 2016), Türkiye'de Demokrasi, Kimlik ve Dış Politika-Democracy, Identity and Foreign Policy in Turkey (Şebnem Gümüşçü ile beraber, 2014), Türkiye'nin Yeniden İnşası (Remaking Turkey, 2013), İç içe Çatışmalar: Türkiye'de Milliyetçili-Symbiotic Antagonisms: Competing Nationalisms in Turkey'in (Ayşe Kadıoğlu ile beraber, 2011) de arasında bulunduğu 20'den fazla kitabın yazarı ve editörüdür. Radikal ve Milliyet gazetelerinde günlük köşe yazılarıyla da yer almış olan Prof. Dr. Keyman, aynı zamanda TV programlarında da görüşüne başvurulan uzmanlar arasındadır.

Prof. Dr. Çağlar Keyder

Uzun yıllar ODTÜ ve Boğaziçi Üniversite'sinde ders veren Prof. Dr. Çağlar Keyder, halen Koç Üniversite'sinde ve New York Eyalet Üniversite'sinde çalışmalarına devam etmektedir. Akademisyen olarak araştırmaları tarihsel sosyoloji, ekonomi politik, ve kent sosyolojisi sahalarında odaklanmıştır. Yayınları arasında Turkiye'de Devlet ve Sınıflar, Ulusal Kalkınmacılığın İflası, Memalik-i Osmaniye'den Avrupa Birliğine ve Küresel ile Yerel arasında İstanbul kitapları, çok sayıda derleme ve dergi makaleleri vardır. Prof. Dr. Keyder, 1994 yılından bugüne TÜBA ve Bilim Akademisi asli üyesidir.

Fırat Genç

İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyoloji Bölümü'nde part-time öğretim görevlisi olan Fırat Genç, Boğaziçi Üniversitesi Modern Türkiye Tarihi Bölümü'nden 2014 yılında doktora derecesini aldı. 2016 yılı süresince Boğaziçi Üniversitesi Sosyoloji Bölümü'nde doktora-sonrası araştırmacı olarak akademik çalışmalarına devam eden Genç'in, Ferhat Kentel ve Meltem Ahıska ile birlikte yürüttüğü araştırması 2007 yılında Milletin Bölünmez Bütünlüğü: Demokratikleşme Sürecinde Parçalayan Milliyetçilikler ismiyle kitaplaştırıldı. Genç'in Kentleşme, mekan politikası, toplumsal hareketler ve uluslararası göç üzerine yazıları çeşitli dergilerde ve derleme kitaplarda yayımlandı.

Ayşe Köse Badur

Ayşe Köse Badur, Ocak 2015'ten itibaren İPM'de Yerel Demokrasi ve Yerel Yönetişim Forumu Proje Koordinatörü Proje Koordinatörü'dür. 2000 yılında İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nden mezun olmuştur. Çalışma hayatına öğrencilik yıllarında İktisadi Kalkınma Vakfı'nda Avrupa Birliği projeleri ile adım atmıştır. Üniversiteden mezun olduktan sonra uluslararası şirketlerde ve ulusal haber kanallarında çalışmıştır. Bu dönemde Boğaziçi Üniversitesi Atatürk Enstitüsü'nde tarih alanında yüksek lisansını tamamlamıştır. Şu anda, Boğaziçi Üniversitesi Atatürk Enstitüsü'nde tarih alanında doktora çalışmalarına devam etmektedir. Ayşe Köse Badur'un Doğan Kitap tarafından basılan "68'in Kadınları" isimli röportaj kitabı 2010 yılında okuyucuyla buluşmuştur. Ayrıca çeşitli gazete ve dergilerde akademik makale, söyleşi ve çevirileri yayınlanmıştır.

Pelin Yenigün Dilek

Boğaziçi Üniversitesi Ekonomi Bölümü'nde lisans eğitimini 1995 yılında tamamlayan Pelin Yenigün Dilek, 1997-2003 yılları arasında İngiltere'de (Canterbury) Türkiye Sınai Kalkınma Bankası ve Global Securities'de iktisatçı olarak çalıştı. 2004 yılında Belçika Leuven Üniversitesi'nden Uluslararası İş Ekonomisi (International Business Economics) alanında yüksek lisans derecesi alan Dilek, 2013 yılına kadar Garanti Bankası'nda 'baş ekonomist' olarak çalıştı. Makroekonomi ve sürdürülebilirlik konularında özel sektöre danışmanlık veren Dilek, aynı zamanda TÜRKONFED ekonomi danışmanı olarak da görev yapıyor.

İş dünyası örgütleri için ilgili konularda raporlar hazırlayan Dilek'in bugüne kadar çalıştığı kurumlar adına çıkarılmış raporlarının yanı sıra, "Sivil Toplum Bütçeyi İzliyor-TESEV 2006", "Bölgesel Kalkınmada Yerel Dinamikler: Ürün Tuzağını Aşabilen Antalya için 2023 Senaryoları-TÜRKONFED 2016", "Gümrük Birliği'nde Yeni Dönem ve İş Dünyası-TÜSİAD 2015", "Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi- EDAM ve TÜRKONFED 2016" adlı yayınları bulunuyor. Pelin Yenigün Dilek ayrıca Boğaziçi Üniversitesi mezunları tarafından kurulan bir iş danışmalık modeli olan BCB (Bogazici Counseling for Biz) planlama kurulu üyesi.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ 3
ÖZGEÇMİŞLER 4
İÇİNDEKİLER 7
TABLOLAR LİSTESİ 8
ŞEKİLLER LİSTESİ 9
YÖNETİCİ ÖZETİ 11
EXECUTIVE SUMMARY 13
GİRİŞ 17
ANKARA: BAŞKENTİN EKONOMİK SERÜVENİ 25
ESKİŞEHİR: YÜKSEK TEKNOLOJİ ODAKLI BİR BÖLGESELLEŞMENİN POTANSİYELİ 37
İZMİR: KENT-BÖLGENİN KÜRESELLEŞME SANCILARI 47
BURSA: MARMARA BÖLGESİNİN ÜRETİM HAVZASINDAN KENT-BÖLGEYE GEÇİŞ 63
ADANA-MERSİN: MEVCUT KENT-BÖLGENİN SINIRLARINI AŞMA ZORUNLULUĞU 77
ANTALYA: TURİZM ODAKLI KENT-BÖLGESİ 89
GAZİANTEP: SINIR ÖTESİ BİR BÖLGEYE DOĞRU 107
KAYSERİ: ÜRETİM HAVZASINDAN KENT-BÖLGEYE DÖNÜŞÜMÜN OLASILIKLARI 125
KONYA: YENİ MARMARA BÖLGESİ İDDİASI 137
DİYARBAKIR: YOKSUNLUĞUN METROPOLÜNDEN CAZİBE MERKEZİNE 147
VAN: SINIR KENTİNİN İMKÂN VE KISITLARI 161
SAMSUN: KUZEYİN ÇEKİM MERKEZİ 179
REKABET ENDEKSİ IŞIĞINDA KENT-BÖLGE DEĞERLENDİRME 195
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME 201
KAYNAKÇA 205

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014) 28
Tablo 2: İBBS Düzey 2 Bölgelerinin Gayrisafi Katma Değerleri ve Toplam GSKD'deki Payları (2010)....28
Tablo 3: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%) (2004 ve 2014) 29
Tablo 4: Ankara İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılım 30
Tablo 5: Ankara'da bulunan Teknoloji Geliştirme Bölgeleri'nin Faaliyet göstergeleri (Aralık 2014) 32
Tablo 6: Türkiye ve Ankara İmalat Sanayi İhracatının Teknoloji Düzeyine Göre Gelişimi....33
Tablo 7: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014) 38
Tablo 8: Seçilmiş Bazı Ürünlerin Üretiminde Eskişehir'in Payı 39
Tablo 9: Eskişehir İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı 39
Tablo 10: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%) (2004 ve 2014)....41
Tablo 11: Bir Kişi Başına Yüksekokul ve Üniversite, Lisansüstü ve Doktora Mezun Sayısı....42
Tablo 12: Eskişehir'de Patent, Endüstriyel Tasarım, Faydalı Model ve Marka Başvuru ve Tescil Sayıları 43
Tablo 13: Seçilmiş İllerde Sabit Genişbant İnternet Aboneliği (Fiber, xDSL, Kablo ve Diğer) (2015) 43
Tablo 14: İzmir'de İstihdamın Sektörel Dağılımı, 1990-2000 48
Tablo 15: İzmir GYSİH Gelişimi, Bölge ve Türkiye İçindeki Yeri, 1987-2001 (cari fiyatlarla, milyar TL) 50
Tablo 16: İzmir GSKD'nin Gelişimi ve Bölge ve Türkiye İçindeki Yeri, 2004-2010 (Milyon TL) 50
Tablo 17: İBBS Düzey 2 Bölgeleri GSKD Düzeyleri ve Artış Oranları, 2004-2010 51
Tablo 18: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014) 52
Tablo 19: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%), (2004 ve 2014) 53
Tablo 20: Sektörel GSKD Düzeyleri ve İzmir'in Payı (%), (2004-2010)....53
Tablo 21: İzmir Sanayisinin Kompozisyonunda Yaşanan Değişim, (1992-2008) 56
Tablo 22: İzmir İhracatının Sektörel Dağılımı, (2005-2011) (Bin dolar) 57
Tablo 23: İzmir İhracatının Ülkelere Göre Dağılımı, (2009-2012) (Bin dolar) 57
Tablo 24: İhracatın Gelişimi ve İhracatta İzmir'in Payı, (2002-2012) (Milyon dolar) 58
Tablo 25: Dış Ticaret Hacmi ve Dış Ticaret Dengesi, (2002-2012) (Milyon dolar) 58
Tablo 26: İzmir'de Başlıca Sektörlerde İhracatın İthalatı Karşılama Oranı, (2005-2011) 59
Tablo 27: İzmir'de Uzmanlaşmış Hizmet İşletmelerinin Kuruluş Dönemine Göre Dağılımı, (1970-2012) ..59
Tablo 28: İzmir'de Uzmanlaşmış Hizmet İşlevlerinin Alt Sektörlere Göre Dağılımı 60
Tablo 29: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%), (2004 ve 2014) 67
Tablo 30: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014) 67
Tablo 31: Düzey 2 Bölgeleri GSKD Düzeyleri ve Artış Oranları, (2004-2010) 68
Tablo 32: Bölgelerin Kişi Başı Katma Değerleri 70
Tablo 33: Bursa'da Öne Çıkan Sektörler 71
Tablo 34: Otomotiv Sektörü (İstihdam ve İşyeri Sayısı) 72
Tablo 35: Otomotiv Sektörü Dış Ticareti (Bin Dolar) 72
Tablo 36: Tekstil, Hazır Giyim, Deri Sektörü İstihdam ve İşyeri Sayıları 72
Tablo 37: Tekstil, Hazır Giyim, Deri Sektörü Dış Ticareti....72
Tablo 38: Mobilya Sektörü İstihdam ve İşyeri Sayıları....73
Tablo 39: Mobilya Sektörü Dış Ticareti 73
Tablo 40: Makine-Metal Sektörü İstihdam ve İşyeri Sayıları 73
Tablo 41: Makine-Metal Sektörü Dış Ticareti 74
Tablo 42: Adana ve Mersin'de Net Göç Hızı, (2008-2014) 81
Tablo 43: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014) 82
Tablo 44: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%) (2004 ve 2014) 83
Tablo 45: Adana İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı 84
Tablo 46: Mersin İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı 85
Tablo 47: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014) 93
Tablo 48: Kişi Başına GSKD, (2004-2011) 94
Tablo 49: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%), (2004 ve 2014) 94
Tablo 50: GSKD, Yüzdelik Paylar ve Gelişim Hızları, (2004-2011) 95
Tablo 51: Tarımın Yıllar İtibariyle İstihdamdaki Payı, (1970-2014) 95
Tablo 52: Örtüaltı (Sera) Tarım Alanları (Dekar) 96
Tablo 53: Bitkisel Üretim (Ton) 96

Tablo 54: Tarımsal Üretim Değeri, (2009-2014) (Bin TL) 98
Tablo 55: Antalya'nın Dış Ticaret Performansı 99
Tablo 56: Sektörlerin Antalya ve Türkiye Ticaretindeki Payları (%) 100
Tablo 57: Antalya İli İhracatının Ülkelere Göre Dağılımı 101
Tablo 58: Yaş Meyve ve Sebze İhracatının Ülkelere Göre Dağılımı 102
Tablo 59: Yıllar İtibariyle Nüfus Gelişimi 103
Tablo 60: İl Bazında Temel İşgücü Göstergeleri (2013) 103
Tablo 61: Sosyal Güvenlik Kurumu'na Göre Çalışan Sayıları (2014) 104
Tablo 62: 2014 Yılı 15 Yaş Üstü İstihdamın Eğitim Seviyesi ve Kayıtlılık Durumuna Göre Toplam İstihdama Oranı (%) 104
Tablo 63: Bina Stokunun İnşa Yılı 105
Tablo 64: Yapı Sayısının Oranları (%) 105
Tablo 65: Konut Satışları 105
Tablo 66: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014) 110
Tablo 67: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%), (2004 ve 2014) 112
Tablo 68: Gaziantep İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı 114
Tablo 69: Gaziantep'in Dış Ticaret Performansı (2004-2014) 116
Tablo 70: Gaziantep'te Fasıllara Göre Dış Ticaret (2014) 117
Tablo 71: Gaziantep İhracatında Öne Çıkan Ürünler 118
Tablo 72: İllere Göre Suriye İle İhracat Değerlerinin 2011-2014 Arasındaki Değişimi 120
Tablo 73: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014) 127
Tablo 74: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%) (2004 ve 2014) 127
Tablo 75: Kayseri İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı 129
Tablo 76: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014) 138
Tablo 77: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%) (2004 ve 2014) 138
Tablo 78: Konya İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı 141
Tablo 79: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014) 150
Tablo 80: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%), (2004 ve 2014) 151
Tablo 81: İşletme Sayılarına Göre Sanayide Sektörel Dağılım 152
Tablo 82: Yıllar İtibariyle Dış Ticaret 154
Tablo 83: Seçilmiş İhracat Göstergeleri 155
Tablo 84: En Fazla İhracatı Yapılan Ürünler 155
Tablo 85: Ülkeden Aldığı Paya Göre İhracatta Öne Çıkan Ürünler 156
Tablo 86: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014) 162
Tablo 87: Van İlinde Çalışan Nüfusun Sektörlere Göre Dağılımı (1985-2007) 163
Tablo 88: Van İli İşgücü ve İstihdam Verileri (2008-2012) 164
Tablo 89: Bölgesel Düzeyde İstihdamın Sektörel Dağılımı (2009-2012) 164
Tablo 90: Cari Fiyatlarla GSKD (2004-2010) (Bin TL) 165
Tablo 91: Kişi Başına Düşen Toplam GSKD (2004-2010) (TL) 166
Tablo 92: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%), (2004 ve 2014) 168
Tablo 93: Yıllar İtibariyle Türkiye-Van İhracat ve İthalat Verileri (Dolar) (2002-2014) 170
Tablo 94: TRB2 Bölgesi İlleri İthalat ve İhracat Değerleri (Bin Dolar) ve İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%) 170
Tablo 95: Van'dan En çok İhracat Yapılan Fasıl, (2014) (Dolar) 171
Tablo 96: Van'dan İran'a En çok İhracat yapılan Fasıl, (2014) (Dolar) 171
Tablo 97: Sınır Ticareti Merkezi Kotaları, (2013) 172
Tablo 98: TR83 Bölgesi GSYİH ve Nüfus Payları (1987-2001) 180
Tablo 99: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014) 182
Tablo 100: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%) (2004 ve 2014) 184
Tablo 101: İSO İlk ve İkinci 500 Sıralamasında Samsun Firmaları (2014) 187
Tablo 102: Serbest Bölgeler İtibariyle Yıllık Ticaret Hacimleri 188

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Ankara'da Üretilen Gayrisafi Katma Değerde Sektörlerin Payı, 2011 29
Şekil 2: Türkiye Üretiminden En Fazla Pay Alan İlk 20 İl 31
Şekil 3: Türkiye Yatırımında En Fazla Pay Alan İlk 20 İl 31
Şekil 4: Türkiye Yatırım Sayılarına Göre İlk 20 İl 31
Şekil 5: İleri/Orta İleri Teknolojinin Bazı Ülke İhracatlarındaki Payları....33
Şekil 6: Türkiye Üretiminden En Fazla Pay Alan İlk 20 İl 40
Şekil 7: Türkiye Yatırımında En Fazla Pay Alan İlk 20 İl 40
Şekil 8: Türkiye Yatırım Sayılarına Göre İlk 20 İl 40
Şekil 9: İzmir Kent-Bölgesinde İstihdamın Yeniden Dağılımı ve İşlevsel Uzmanlaşma (1990-2000) 49
Şekil 10: (2004-2010) Bölgelerin GSKD'sinde Sanayi Payı Değişimi....55
Şekil 11: İşletme Sayılarına Göre Sektörel Paylar....70
Şekil 12: İstihdam Sayılarına Göre Sektörel Paylar....71
Şekil 13: 2008-2012 Yılları İhracat ve İthalat Değerleri (Milyon TL) 74
Şekil 14: BM Ülke Gruplarına Göre İhracat (Milyon Dolar) 75
Şekil 15: İşsizlik Oranına Göre İlk On İl (2013)....81
Şekil 16: TR62 Bölgesinin Dış Ticaretinin Türkiye Dış Ticareti İçindeki Payı 85
Şekil 17: 2011 Yılında TR62 Bölgesi ve Türkiye İhracatının Teknoloji Düzeyi 86
Şekil 18: İhracatın Sıradanlığı ve Çeşitliliği 86
Şekil 19: İller İtibariyle Kişi Başına GSYİH, 1987-2001 (Cari fiyatlarla, dolar)....92
Şekil 20: Kişi Başına GSKD, 2004-2011 (Dolar) 93
Şekil 21: En büyük 500 Sanayi Şirketi İçinde Gaziantep'e Kayıtlı Şirket Sayısı 111
Şekil 22: Türkiye Üretiminden En Fazla Pay Alan İlk 20 İl 112
Şekil 23: Türkiye Yatırımında En Fazla Pay Alan İlk 20 İl 113
Şekil 24: Türkiye Yatırım Sayılarına Göre İlk 20 İl 113
Şekil 25: Türkiye İhracatından En Fazla Pay Alan İlk 20 İl 115
Şekil 26: İhracat Yapan Firma Sayılarına Göre İlk 20 İl 115
Şekil 27: İhracat Artış Hızı (TR ve Gaziantep) 116
Şekil 28: Türkiye'nin Suriye'ye Olan İhracatı (1996-2014)....119
Şekil 29: Çalışan Başına Ciro ve Çalışan Başına Maaş-Ücret 120
Şekil 30: Düzey 2 Bölgeleri İtibariyle İmalat Sanayinin Teknoloji Yığılmaları (2009) 121
Şekil 31: En Büyük ve İkinci En Büyük 500 Sanayi Şirketi İçinde Kayseri'ye Kayıtlı Şirket Sayısı 126
Şekil 32: Türkiye Üretiminden En Fazla Pay Alan İlk 20 İl 128
Şekil 33: Türkiye Yatırımında En Fazla Pay Alan İlk 20 İl 128
Şekil 34: Türkiye Yatırım Sayılarına Göre İlk 20 İl 128
Şekil 35: Çalışan Başına Ciro ve Çalışan Başına Maaş-Ücret 129
Şekil 36: Türkiye İhracatından En Fazla Pay Alan İlk 20 İl 130
Şekil 37: İhracat Yapan Firma Sayılarına Göre İlk 20 İl 130
Şekil 38: Kayseri'nin İhracat Trendi, 2005-2015 131
Şekil 39: Kayseri'nin Ürün Gruplarına Göre İhracat Dağılımı 131
Şekil 40: Türkiye Üretiminden En Fazla Pay Alan İlk 20 İl 139
Şekil 41: Türkiye Yatırımında En Fazla Pay Alan İlk 20 İl 139
Şekil 42: Türkiye Yatırım Sayılarına Göre İlk 20 İl 140
Şekil 43: Çalışan Başına Ciro ve Çalışan Başına Maaş-Ücret 141
Şekil 44: Türkiye İhracatından En Fazla Pay Alan İlk 20 İl 142
Şekil 45: İhracat Yapan Firma Sayılarına Göre İlk 20 İl 142
Şekil 46: Yıllara Göre İhracat (Dolar) 153
Şekil 47: TRB2 Bölgesi 2012 Yılı İstihdamının Cinsiyete ve Sektöre Göre Dağılımı 164
Şekil 48: Cari Fiyatlarla GSKD-İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Oranlar (2004-2014) 166
Şekil 49: Düzey 2 Yerel Birim Sayılarının Türkiye Yerel Birim Sayılarına Oranı 167
Şekil 50: Düzey 2 Sanayi Yerel Birim Sayılarının Düzey 2 Toplam Yerel Birim Sayılarına Oranı 167
Şekil 51: En Çok İhracat Yapılan İller, 2014 171
Şekil 52: En Çok İthalat Yapılan İller, 2014 172
Şekil 53: Yıllara Göre Van İlinden Çıkış Yapan Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlerine Göre Dağılımı (2008-2012) 173
Şekil 54: Türkiye ve Samsun Yıllar İtibariyle Kişi Başına GSYİH (Dolar) (1987-2001)....180
Şekil 55: Samsun'un Yıllar İtibariyle GSYİH Payı (Yüzde) (1987-2001) 181
Şekil 56: TR83 Bölgesi GSKD Değer Payı 181
Şekil 57: Türkiye ve TR83 Bölgesi Yıllar İtibariyle GSKD Tarım payı (Yüzde) 182
Şekil 58: Türkiye ve TR83 Bölgesi Yıllar İtibariyle GSKD Sanayi payı (%)....183

Şekil 59: Türkiye ve TR83 Bölgesi Yıllar İtibariyle GSKD Hizmetler payı (%) 183
Şekil 60: Türkiye ve Samsun Yıllar İtibariyle İşsizlik Oranları (2008-2013) 184
Şekil 61: Türkiye ve Samsun Yıllar İtibariyle İşgücüne Katılma Oranları (2008-2013) 185
Şekil 62: Türkiye ve Samsun Yıllar İtibariyle İstihdam Oranları (2008-2013) 185
Şekil 63: Samsun Sanayi Sektörel Dağılım (2014) 186
Şekil 64: Samsun Serbest Bölgesi Yıllar İtibariyle Ticaret Hacmi Payı (2009-2014) 189
Şekil 65: Samsun Yıllar İtibariyle İhracat Tutarı (Bin Dolar) 189
Şekil 66: Samsun Yıllar İtibariyle İhracat Tutar Payı 190
Şekil 67: Samsun'dan ISIC Bazından En Fazla İhracat Yapılan Eşyalar (2014) 190
Şekil 68: Samsun'dan En Fazla İhracat Yapılan Ülkelerin Tutar Payı (2014) 191
Şekil 69: Türkiye ve Samsun Yıllar İtibariyle İhracatın İthalatı Karşılama Oranı 191
Şekil 70: Samsun Liman Başkanlığı Uğrayan Gemi Sayısı Payı 192
Şekil 71: Samsun Liman Başkanlığı Toplam GRT Payı 192
Şekil 72: Samsun Liman Başkanlığı Yıllar İtibariyle Toplam Elleçleme Payı 193

YÖNETİCİ ÖZETİ

Türkiye'de son dönemde üzerinde en çok tartışılan iktisadi konu "orta gelir" tuzağı olmuştur. Orta gelir tuzağını ve idarî yapılanmaya ilişkin sıkışmaları aşmak için pek çok formül dile getirilip tartışılmıştır. Türkiye'nin "orta gelir" tuzağından kurtulmasını mümkün kılacak kapsayıcı bir ekonomik büyüme dinamiğini yakalaması, siyasi açıdan daha katılımcı ve kalıcı bir demokrasiye kavuşması, kentlerin gelişim dinamiklerini kavrayıp potansiyellerini açığa çıkaracak bir kurumsal yeniden yapılanmayı gerektirmektedir.

Yerel Demokrasi ve Yönetişim Forumu tarafından yürütülen bu iki aşamalı araştırma projesi, kentler bağlamında Türkiye'nin iktisadî ve idarî sorunları üzerinde çalışmak, çözüm üretmek ve konuyu farklı bir bakış açısıyla kamuoyuna açmak niyetiyle yola çıkmıştır.

İki yılı aşkın bir süreyi kapsayacak olan bu uzun soluklu çalışmanın amacı, Türkiye'nin küreselleşme serüveni içerisinde kentlerin geçirdiği dönüşümü anlamak, kentsel ölçekte ortaya çıkan sermaye birikim imkânlarını iktisadi etkinlik ve toplumsal katılım ilkeleri uyarınca açığa çıkaracak türden bir yeniden yapılanmanın parametrelerini ve koşullarını analiz etmektir. Böylelikle günümüz dünyasında kentlerin taşıyıcısı olduğu potansiyelleri kuvveden fiile geçirmeyi kolaylaştıracak, mevcut idari yapıya alternatif bir yönetişim modeli önermeyi hedeflemektedir.

Şu anda elinizde tuttuğunuz raporumuz araştırmamızın ilk aşamasını içermekte olup, on iki kente (Adana-Mersin, Ankara, Antalya, Bursa, Diyarbakır, Eskişehir, Gaziantep, İzmir, Kayseri, Konya, Samsun ve Van) ilişkin sosyo-ekonomik verilerin derinlemesine analizini sunmaktadır. Bu rapor, Türkiye'de kent-bölge (*city-region*) oluşumunun dinamiklerini ve potansiyellerini belirli kıstaslar üzerinden ortaya koymak amacıyla kaleme alınmıştır.

Raporun alt bölümleri, küresel üretim, tüketim ve dolaşım ilişkilerinden etkilenen Türkiye kentlerinin potansiyel imkân ve kısıtları arasındaki makası çözümlemek adına geliştirdiğimiz hipotezleri sınamayı hedeflemektedir. Bu sayede çalışmanın bir sonraki aşamasında dört ayrı kentte (İzmir, Konya, Erzurum ve Van) sürdürülecek olan dört aşamalı (derinlemesine görüşmeler, odak grup toplantıları, kamuoyu anketi ve veri analizi) araştırma sürecinin ve bu araştırmanın ardından ortaya konacak olan model önerisinin temellerinin sağlamlaştırılması hedeflenmiştir.

Yakın zamanlı demografik, ekonomik ve politik eğilimler kentleri belki de tarihin hiçbir döneminde şahit olunmadığı ölçüde önemli bir konuma getirmiştir. Her birimizin hayatlarını biçimlendiren dinamikler kentlerde mayalanmakta ve de kentler üzerinden kürenin dört bir yanına yayılmaktadır.

Raporun kavramsal temel taşını oluşturan kent-bölgeler, 1970'li yıllardan bu yana olgunlaşan, 1990'larda iyiden iyiye hız kazanan küreselleşmenin beraberinde getirdiği yeni ve farklı bir mekânsal olgudur. Bu kategorideki kentler küreselleşmenin basitçe bir yan ürünü değil, onun oluşmasını ve biçimlenmesini mümkün kılan mekânsal birimlerdir. O nedenle kentsel-bölgelerin oluşum süreçlerinin anlaşılması, akademik anlamda olduğu kadar politika yapımı süreçleri bakımından da elzemdir.

Türkiye'de 1980 sonrasında benimsenen ekonomi politikaları kentsel ekonomileri de derinden etkilemiş ve ülke genelindeki mekânsal işbölümünü bütünüyle baş aşağı etmese de önemli ölçüde değiştirmiştir. Bu değişimin bir boyutu, geçmişin büyük ölçekli sanayi işletmelerinin üretim yerlerini değiştirme yönündeki eğilimleridir. Bir diğer boyut ise, bir önceki dönemin aslen iç pazara üretim yapan büyük ölçekli firmalarına kıyasla çok daha küçük ölçekli yeni firmaların yine Anadolu'daki kentlerde faaliyete başlamış olmalarıdır. Bu iki boyutun bir araya gelmesiyle, popüler söylemde "Anadolu Kaplanları" olarak anılan "yeni sanayi odakları" ortaya çıkmıştır.

Küreselleşmeye dair popüler söylemler, küreselleşmeyi bütünüyle teknik bir süreç olarak resmetme eğilimindedirler. Buna göre, ulaşım ve iletişim teknolojilerinin gelişimiyle birlikte dünya ölçeğindeki ekonomik ilişkiler dönüşmüş, bu dönüşüm dinamiği de kürenin batısından doğusuna doğru, tedrici olarak tüm toplumsal formasyonları aynı şekilde ve eşit derecede etkisi altına alacak biçimde yayılmıştır. Elbette gerçekte küreselleşme ne salt teknik-ekonomik bir olgudur ne de tarihsel olarak yayılıp derinleşmesi bu denli tek-boyutlu olmuştur.

Bu rapor, her birinin tarihsel süreç içerisindeki gelişim evreleri birbirinden farklılık arz eden, son küreselleşme dalgasından farklı biçimlerde etkilenmiş on iki kenti (Adana-Mersin, Ankara, Antalya, Bursa, Diyarbakır, Eskişehir, Gaziantep, İzmir, Kayseri, Konya, Samsun ve Van), sahip oldukları sosyo-ekonomik nitelikler itibariyle değerlendirilmektedir. Bu kentlerdeki sermaye birikim süreçlerine odaklanarak Türkiye'de kent-bölgesi oluşum sürecinin mevcut ve potansiyel dinamiklerine dair nesnel durumu resmedilmektedir.

Kent-bölge kavramı merkezinde hazırlanan bu rapor, TÜRKONFED ve EDAM tarafından hazırlanan ve 2016 yılının Kasım ayında yayınlanan "Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi" çalışmasının sonuçları ile örtüşmektedir. Rekabet Endeksi çalışmasını hazırlayan Pelin Yenigün Dilek seçmiş olduğumuz 12 kenti rekabet endeksi verilerine göre değerlendirmek amacıyla bir çalışma yapmıştır. Rapor sonuçlarıyla örtüşen bu çalışma rapora eklenmiştir.

Ele alınan kentlerin her birinin hâlihazırda bir kent-bölgesi olduğunu ya da yakın gelecekte mutlaka bu noktaya geleceğini iddia edilmemektedir. Dahası, kentlerin sosyo-ekonomik anlamda başarılarının tek bir modeli izleyeceğini iddia etmek de mümkün değildir. O nedenle ele alınan her vaka için ayrı bir gelişme çizgisinin var olabileceği öngörülmüştür.

Sonuç itibariyle, bugün gelinen noktada kentlerde var olan sermaye birikim sürecini genişletecek, potansiyelleri ortaya çıkarıp kuvveden fiiliyata geçmesini sağlayacak dinamiklerin etkin kılınması yönünde siyasi bir yeniden yapılanmaya ihtiyaç vardır. Bu anlamda ekonomik ve siyasal alanlar arasındaki iç içe geçmişlik kent-bölgesi tartışması bağlamında son derece açıktır. O nedenle Türkiye açısından "orta gelir" tuzağından kurtulmayı mümkün kılacak kapsayıcı bir ekonomik büyüme dinamiğinin yakalanması hedefi ile daha katılımcı ve kalıcı bir demokrasiye kavuşma hedefi birbirinden ayrı düşünülemeyecek hedeflerdir.

EXECUTIVE SUMMARY

"The middle income trap" is one of the most pertinent and popular economic issues in Turkey. Numerous formulas have been produced and discussed to overcome the problems and pressures related to the middle income trap and the administrative structure in Turkey. Capturing an inclusive economic growth dynamic that enables Turkey to escape its middle income trap and achieve more political inclusion and lasting democracy requires a new institutional reorganization that comprehends the dynamics of urban growth and unleashes cities' potential.

This two-stage research project, conducted by the Local Democracy and Governance Forum, set out with the intention of working on Turkey's economic and administrative problems in the urban context, finding solutions and opening the issue to the public with a different perspective.

The aim of this long-term study, which will be conducted over a period of two years, is to understand the transformation of cities during Turkey's globalization adventure and to analyze the parameters and conditions of a kind of restructuring that will open up the possibilities of capital accumulation emerging at the urban scale in accordance with economic efficiency and social inclusion principles. Thus, it aims to propose an alternative governance model to the current administrative structure, which will pave the way for cities to bring their potential to action in today's world.

This report includes the first stage of our research and provides an in-depth analysis of socio-economic data of twelve cities (Adana-Mersin, Ankara, Antalya, Bursa, Diyarbakir, Eskişehir, Gaziantep, Izmir, Kayseri, Konya, Samsun, and Van). This report is penned to reveal the dynamics and potentials of city-region formation in Turkey based on specific criteria.

The sub-sections of the report aim to test the hypotheses that we have formulated in order to examine the gap between the potential opportunities and constraints of Turkish cities that are affected by global production, consumption, and circulation relations. Therefore, as for the next stage of the study, it is aimed to consolidate the four phases (in-depth interviews, focus group meetings, public opinion survey, and data analysis) of the research process in four different cities (Izmir, Konya, Erzurum, and Van) and to solidify foundations of the model that will have been produced after this research.

Recent demographic, economic, and political trends have placed cities in an unprecedented and important position. The dynamics that shape the lives of each of us are being produced in cities and spread across the globe.

The city-regions that constitute the conceptual basis of the report are a new and different spatial phenomenon brought on by globalization, which has matured since the 1970s and accelerated in the 1990s. Cities in this category are not simply a by-product of globalization but are spatial units that make globalization possible to form and shape itself. For this reason, the understanding of the processes of city-regional formation is essential in terms of academic as well as policy making processes.

The economic policies that were adopted in Turkey after 1980 also deeply affected urban economies and changed the spatial division of labor in the country to a considerable extent, although without completely turning it upside down. One dimension of this change is the tendency of large-scale industrial enterprises to move their locations of production. Another dimension is the rise of new, small firms in Anatolian cities, which are much smaller in scale compared to large-scale companies of the previous period, producing for the whole internal market. By bringing these two dimensions together, "the new industrial cluster," popularly referred to as "Anatolian Tigers," emerged.

Popular discourses about globalization tend to portray globalization as an entirely technical process. Accordingly, with the development of transportation and communication technologies, economic relations on the global scale have been transformed, and this transformational dynamism has spread in a way that tends to affect all social formations similarly and equally, from the West to the East. Of course, in reality, globalization is neither a purely technical-economic phenomenon nor a historical widening and deepening in such a one-dimensional form.

In this report, each of the twelve cities (Adana-Mersin, Ankara, Antalya, Bursa, Diyarbakir, Eskisehir, Gaziantep, Izmir, Kayseri, Konya, Samsun, and Van), differing in their developmental stages as they are affected from the latest wave of globalization according to their unique local historical processes, are evaluated by their socio-economic characteristics. Focusing on the capital accumulation processes in these cities, the objective situation regarding the present and potential dynamics of the urban-regional formation process in Turkey is also portrayed.

This report, which was prepared to analyze the city-region concept, overlaps with the results of the "Competitiveness Index for Turkey" study published by TURKONFED and EDAM in November. Pelin Yenigün Dilek, who led the Competition Index study, conducted an additional study for the report in order to evaluate the 12 cities in line with the competition index data. This study, which overlaps with the report results, has been added to that report.

It is not claimed that each of the cities studied is currently a city-region or that they will definitely come to this point in the near future. Moreover, it is not possible to claim that these cities will follow a single model of success in the socio-economic sense. For that reason, it is foreseen that there may be a separate development trajectory for each case studied.

As a result, there is a need for political restructuring in order to expand the capital accumulation process in cities today, to enable the dynamics that allow their potentials to be unleashed, and to transform this potential into action. In this sense, the intertwindedness with economic and political spheres is palpable in the context of the city-region debate. For that reason, the goal of achieving an inclusive economic growth dynamism that will enable Turkey to escape the "middle income trap" is a goal that cannot be considered apart from the goal of achieving a more inclusive and lasting democracy.

GİRİŞ

Çalışmanın Amacı, Kapsamı ve Yöntemi

Bu rapor, Yerel Demokrasi ve Yönetişim Forumu tarafından yürütülen iki aşamalı bir araştırma projesinin ilk etabının ürünüdür.

İki yılı aşkın bir süreyi kapsayacak olan bu uzun soluklu çalışmanın amacı, Türkiye'nin küreselleşme serüveni içerisinde kentlerin geçirdiği dönüşümü anlamak, kentsel ölçekte ortaya çıkan sermaye birikim imkânlarını iktisadi etkinlik ve toplumsal katılım ilkeleri uyarınca açığa çıkaracak türden bir yeniden yapılanmanın parametrelerini ve koşullarını analiz etmektir.

Böylelikle günümüz dünyasında kentlerin taşıyıcısı olduğu potansiyelleri kuvveden fiile geçirmeyi kolaylaştıracak, mevcut idari yapıya alternatif bir yönetişim modeli önermeyi hedeflemektedir.

Kalkış noktası ise 2000'li yıllarda yeniden tasarlanan büyükşehir modelinin ve Avrupa Birliği uyum süresince uygulamaya konan tasnifler üzerine inşa edilen yeni bölgesel kalkınma anlayışının, gelinen noktada Türkiye kentlerinin sorunlarına yanıt vermekte ya da potansiyellerini harekete geçirmekte yetersiz kaldığıdır.

Keza yakın zamanlı teşvik uygulamalarının da ortaya koyduğu üzere, il ya da bölge ölçeğinde olsun mevcut idari tasnifleri verili alan kamu politikaları iktisadi açıdan etkin sonuçlar üretmekten uzaktır.

Hâlbuki Türkiye'nin iktisadi açıdan "orta gelir" tuzağından kurtulmasını mümkün kılacak kapsayıcı bir ekonomik büyüme dinamiğini yakalaması, siyasi açıdan ise daha katılımcı ve kalıcı bir demokrasiye kavuşması, kentlerin gelişim dinamiklerini kavrayıp potansiyellerini açığa çıkaracak bir kurumsal yeniden yapılanmayı gerektirmektedir.

Raporun Amacı

Çalışmanın ilk etabı, bir sonraki aşamada dört kentte (İzmir, Konya, Van ve Erzurum) başlatılacak olan saha çalışmasının kapsamının, sorularının ve yönteminin belirlenmesi amacıyla tasarlanmış bir ön çalışma mahiyetindedir. On iki kente (Adana-Mersin, Ankara, Antalya, Bursa, Diyarbakır, Eskişehir, Gaziantep, İzmir, Kayseri, Konya, Samsun ve Van) ilişkin sosyo-ekonomik verilerin derinlemesine analizini içeren bu rapor, Türkiye'de kent-bölge *(city-region)* oluşumunun dinamiklerini ve potansiyellerini belirli kıstaslar üzerinden ortaya koymak amacıyla kaleme alınmıştır.

Aşağıda detaylı biçimde tartıştığımız üzere, kent-bölgeler, 1970'li yıllardan bu yana olgunlaşan, 1990'larda iyiden iyiye hız kazanan küreselleşmenin beraberinde getirdiği yeni ve farklı bir mekânsal olgudur. Bir başka deyişle, asırlardır varlığını sürdüren kentlerden ya da metropoliten alanlardan farklı bir coğrafî birimin ortaya çıkışı ve kürenin dört bir yanına yayılması ile dünya ölçeğinde gözlenen kapsamlı iktisadî ve politik yeniden yapılanma süreçleri arasında içkin bir bağ vardır. Bu kategorideki kentler, tıpkı yine küreselleşmenin son evresine özgü olan ve bu rapor kapsamında ele aldığımız türden kentlerle belli ölçülerde örtüşen küresel kentler *(global city)* gibi, küreselleşmenin basitçe bir yan ürünü değil, onun oluşmasını ve biçimlenmesini mümkün kılan mekânsal birimlerdir. Bu anlamda kent-bölgeleri küreselleşmenin dolaysız bir sonucu, aynı zamanda onun taşıyıcısı mekânlardır. O nedenle kentsel-bölgelerin oluşum süreçlerinin anlaşılması, akademik anlamda olduğu kadar politika yapımı süreçleri bakımından da elzemdir.

Türkiye kentleri de 1980 sonrası dönemde uygulamaya konan, 2000'li yıllarda ivme kazanan yeniden yapılandırma sürecinde dramatik biçimde dönüşmüşlerdir. Merkezî düzeyde benimsenen ekonomi politikaları, kalkınma stratejileri, uygulamaya konan yerel yönetim reformları, yerel düzeyde ortaya çıkan yeni aktörler ve bu aktörlerin meydana getirdiği kurumsallıklar, bir bütün olarak, Türkiye kentlerinin hem ulusal ölçekteki mekânsal işbölümündeki konumlarını hem de kentlerin kendi içerisindeki örgütlenme biçimlerini yeniden tanımlamıştır. Şüphesiz bu kapsamlı ve çelişkili dönüşüm süreçleri, kentlerin her birini aynı yönde ve derecede etkilememiştir. Kimisi dönüşümün kazananı, kimisi de kaybedeni olduğu gibi, kentlerin kendi içerisindeki toplumsal ve mekânsal ilişkiler de karmaşık sonuçlar üretmiştir. Ancak, retrospektif olarak bakıldığında, Türkiye'deki üretim, tüketim ve dolaşım ilişkilerinin dünyada gözlenen eğilimlere paralel biçimde dönüşmüş olmasının, kentleri kapsamlı bir değişim dinamiğine soktuğuna şüphe yoktur.

Küreselleşme ve Kent-Bölgeler

Bugünün dünyasının şifreleri kentlerde bulunuyor. Yakın zamanlı demografik, ekonomik ve politik eğilimler kentleri belki de tarihin hiçbir döneminde şahit olunmadığı ölçüde önemli bir konuma getirmiştir. Bugün artık akademik dünyanın sınırlarını aşıp popüler söz dağarcığımıza giren "kent çağı" *(urban age)* tabirinin de işaret ettiği gibi, her birimizin hayatlarını biçimlendiren dinamikler kentlerde mayalanıp, yine kentler üzerinden kürenin dört bir yanına yayılmaktadır (Burdett ve Sudjic 2006).

Dünya nüfusunun yarıdan fazlasının kentlerde bulunuyor oluşu görece yeni bir olgudur. Ulusal istatistiklere dayanarak yapılan hesaplamalara göre yaklaşık on yıl önce bu eşik aşılmıştır. Diğer yandan nüfusu bir milyonun üzerinde olan metropol alanların sayısı bugün için beş yüzü geçmiş durumdadır. Bundan sadece bir asır önce bu sayının yirmiyi bulmadığı hatırlanırsa yaşanmakta olan dönüşümün ne kadar çarpıcı olduğu daha net görülmektedir (Davis 2006).

Ancak, kentleri bu denli önemli kılan dinamikleri basitçe demografik bir olguya indirgemek hatalı olur. Kentler, 1970'lerden bugüne olgunlaşarak gelen karmaşık ekonomik, siyasal ve kültürel süreçlerin –küreselleşme– merkezinde yer aldıkları için bugün mercek altındadırlar. Şüphesiz küreselleşme birçok açıdan tartışılabilir. Ekonomi politikalarının değişimi, üretim, tüketim ve ticaret ilişkilerinin yeniden yapılandırılması, ulus devlet haricinde yeni siyasal birlikteliklerin biçimlenmesi ya da kültürel formların ve pratiklerin dünya üzerinde daha fazla hareket ediyor oluşu gibi bir dizi başlık küreselleşmeyi tanımlamak ve tartışmak için bir giriş kapısı olabilir. Fakat tüm bu tartışma başlıklarını kesen ve dolayısıyla belki de bu tarihsel evrenin en önemli veçhelerinden birini oluşturan unsur, dünya ölçeğinde ortaya çıkan yeni mekânsal işbölümü ve bunun sonucunda kentlerin işlevlerinin ve konumlarının değişmesidir.

Eğer küreselleşmeyi, ekonomik bir birim olarak ulusun ortadan kalkması olarak değil de, daha önceki dönemde esasen ulusal ölçekte örgütlenmiş olan üretim, tüketim ve dolaşım ilişkilerinin ulus-üstü ölçeklerde yeniden yapılanması olarak tanımlayacak olursak, ortaya çıkan yeni bağlamda kentsel ölçeğin yeni bir işlev üstlendiğini iddia edebiliriz. "Küresel kent" *(global city)* olarak adlandırılan yeni ve farklı bir birimin ortaya çıkması bu yeni işlevlerin bir sonucudur. Buna göre bu şehirler, yerler (territories) arasındaki para, nüfus, bilgi ve mal akışlarının sıklaştığı bir dünyada ekonomik ilişkilerin kilit noktalarını teşkil ederler *(Sassen 1991, 1994)*. O nedenle yerel yönetim birimlerinden ulusal hükümetlere, bölgesel işbirliği örgütlerinden ulus-aşırı yönetişim kurumlarına farklı ölçeklerdeki politika yapıcılar, bugün kentlere stratejik bir önem atfetmektedirler.

Küreselleşmeyle birlikte ortaya çıkan yeni mekânsal hiyerarşinin bir diğer dolaysız sonucu ise ulus-altı ölçekte yeni bir bölgeselleşme dinamiğinin ortaya çıkması olmuştur. Eşzamanlı olarak küreselleşmenin derinleşmesi ve kentleşmenin hızlanması, küresel kentlerin hükmettikleri alanların daha önce benzeri görülmemiş ölçüde genişlemesine neden olmuştur *(Scott vd. 2001)*. Bu türden yerleşimleri 19. ya da 20. yüzyılda tanımlandığı biçimiyle kent olarak adlandırmak güçtür. Zira bu kentlerin fiziki sınırları giderek belirsizleşmiştir. Bu da esasen bu kentlerle art alanları arasındaki ekonomik etkileşimin muazzam biçimde yoğunlaşmasından kaynaklanmıştır. Vaktiyle sınırları katı biçimde belirlenmiş olan merkezle onun

çeperinde yer alan yerleşimler arasındaki akışlar sıklaştıkça bu ikili düzey üzerine inşa edilmiş bir kent kavrayışı da giderek geçersiz hale gelmiştir. Bundan ötürü bu türden yerleşimleri adlandırmak için bölge kavramına daha sıklıkla başvurulur olmuştur. Bizim de bu rapor kapsamında kullandığımız kent-bölge (city-region) nosyonu bu yapısal dönüşümü kavramsallaştırmak için önerilmiştir *(Scott vd. 2001)*.

Elbette ki bölge kavramı yeni bir kavram değildir. 1980 öncesi dönemin ulusal ekonomileri bağlamında da bölge oluşumlarından bahsetmek mümkündür. Ancak, yeni bölgecilik *(new regionalism)* literatüründe de altı çizildiği gibi, güncel durumla eskisi arasındaki en temel fark, bölgelerin merkezi devlet aygıtının buyruklarına ve yönlendirmelerine ne ölçüde bağımlı olduğuna ilişkindir *(Scott 2001, 1)*. Geçmişte bölgeler zaman zaman onları kapitalist ilişkilerin olumsuz etkilerinden koruma vasfına da sahip olan ulusal ölçekli ve merkezden gelen devlet müdahalelerine daha açıktılar. Bugün ise küresel kent-bölgeleriyle ulus-üstü ölçekteki kurumlar ve aktörler arasındaki ilişkiler daha doğrudan hale gelmiş, ulus ölçeğindeki müdahaleler bütünüyle ortadan kalkmamış ancak daha dolaylı bir kimliğe kavuşmuştur. Yerel ölçekte örgütlenen yeni aktörlerin *(en başta iş dünyası)* ulus-üstü ölçeğe yönelik stratejiler oluşturup uygulamaya koyacak biçimde yeni kurumsallıklar oluşturması, devletin yeniden ölçeklenmesi dinamiğiyle birleşerek yerel-ulusal-küresel ilişkilerini karmaşıklaştırmıştır (Jessop 1990; Brenner 2004). Bu da şüphesiz üretim ve ticaret ilişkilerinin küresel ölçekte yeniden yapılanmış olmasıyla, ulaşım ve iletişim akışlarının hem teknolojik değişim hem de siyasal süreçler nedeniyle artmış olmasıyla bağlantılıdır. Daha öncesinde bütünüyle ulus içerisinde ve de tek bir mekânsal birimde örgütlenmiş olan ekonomik faaliyetlerin birbirinden koparak dünyanın farklı yerlerine dağılmış olması, kent-bölgelerinin oluşumunu mümkün kıldığı gibi, ulus-altı ölçekteki bölgelerle ulus-üstü ölçeklerdeki aktörler arasındaki bağları da daha dolaysız hale getirmiştir. Özellikle küresel kent vasfında olan bir kentsel birimin çekim gücü üzerinden oluşmuş kentsel-bölgelerde eski merkezin dışındaki yerleşimler de küresel akımların doğrudan etkisi altındadırlar *(Keyder 2014, 128-129)*. İller arasındaki, hatta kimi durumlarda ülkeler arasındaki idari sınırları geçersiz kılan bu bütünleşme ve eklemlenme dinamiği, yalnızca kent merkezini değil çeper yerleşimlerini de, yalnızca en küreselleşmiş işkollarını içeren mekânları değil diğer işkollarının mekânlarını da ulus-üstü ölçeklerdeki akımlarla buluşturmaktadır.

Gelişmekte Olan Ülkelerde Kent-Bölgeler

Küresel kent ya da küresel kent-bölgesi dendiğinde akla ilk gelen örnekler New York, Londra ya da Paris gibi gelişkin kapitalist ülkelerin metropolleri olsa da, bu mekânsal olgular yalnızca en zengin ülkelere ve bu ülkelerin tarihsel olarak en büyük kentlerine özgü değildir. Aslında sayısal olarak bugün dünya üzerindeki küresel kent-bölgelerinin çoğunluğu gelişmekte olan ülkelerdedir. Sao Paulo, Buenos Aires, Mexico City gibi Güney Amerika şehirlerinden İstanbul'a, Şangay, Seul, Bangkok gibi Uzak Asya şehirlerinden Tahran ya da Johannesburg'a bir dizi kent yakın zamanda bu kategoriye eklenmiştir.

Ancak, elbette bu şehirlerin küresel kent-bölgeye evrilme süreçleriyle ilk kategorideki şehirlerin geçirdiği evreler arasında önemli farklar vardır. Fark, büyük ölçüde bu ülkelerin kapitalistleşme ve kentleşme süreçlerinin özgün karakteriyle ilişkilidir. Aşağıda Türkiye örneği üzerinden açacağımız gibi, en gelişkin ülkelere kıyasla kapitalist üretim ve ticaret ilişkileriyle daha geç tarihlerde eklemlenmiş toplumsal formasyonlarda kentleşme süreçleri az sayıdaki kentsel yerleşimin ülkenin kalanına kıyasla aşırı derecede büyüyüp nüfusu ve iktisadî kaynakları eşitsiz biçimde kendisine çekmesi sonucunu doğurmuştur. Sermaye birikim düzeyinin sınırları, hızla sanayileşmenin hedeflendiği ithal ikameci gelişme döneminde az sayıdaki kentin ülke kaynaklarının büyük çoğunluğunu kendisine çekmesine neden olmuştur. Mekânsal hiyerarşideki bu aşırı eşitsiz durum, küreselleşme sürecinde bu türden mega-şehirler dışında kalan kentsel birimlerin küresel-bölgeye dönüşümünü sınırlar niteliktedir. Bu tarihsel arka plan, küresel kent-bölgelerinin oluşumunu bütünüyle olanaksız kılmaz; ancak, daha küçük kentsel-bölgelerin ulusal gelirden daha yüksek oranda pay alıp kentsel hiyerarşiyi göreli olarak düzledikleri ve büyük kentler üzerindeki baskıyı azalttıkları gelişkin toplumsal formasyonlarda (bunun en net örneklerinden biri Almanya'dır) gözlediğimizden farklı bir deneyimin ortaya çıkmasına neden olur (Scott vd. 2001, 24).

Altı çizilmesi gereken ikinci bir nokta ise küresel kent-bölgelerinin uzmanlaştıkları ekonomik faaliyet alanlarına ilişkindir. New York, Londra, Paris gibi küresel kentlerin, aslen küreselleşmeyle birlikte nitelik

değiştirmiş olan ileri teknoloji, sağlık bakımı, yazılım, lojistik, finans, üretici hizmetler gibi yüksek getirili faaliyet alanlarında uzmanlaşmış oldukları literatürde sıkça tekrarlanmaktadır (Sassen 1991, 1994; Krugman 2011; Storper 2013). Ancak, ne bu bölgelerde gözlenen faaliyet alanları bunlarla sınırlıdır, ne de küresel kentler ya da küresel kent-bölgeleri münhasıran bu türden faaliyet alanlarında uzmanlaşmış kentlerden ibarettir. Birincisi, bu kent-bölgelerinin merkezleri ağırlıkla bu türden işkollarının kümelenmesiyle biçimlenmiş olsa da bölgenin bütününde imalat sanayi, taşımacılık gibi daha geleneksel faaliyet alanları varlıklarını sürdürmeye devam edebilmektedirler. Bir başka deyişle, küresel kent oluşumu basitçe sanayinin tasfiye edilip hizmetler sektörüne geçiş anlamına gelmez; daha çok sanayinin ve hizmetlerin mekânsal örgütlenmesinin yeniden tanımlanması anlamına gelmektedir. İkincisi, bu saydığımız kentler gibi küresel kent sıralamasının en tepesinde yer almıyor olsalar da yine de küresel kent-bölgesi sıfatını hak eden kimi başka kentler, görece daha sınırlı bir etki alanına sahip, niş piyasalara yönelik ekonomik faaliyet alanlarında uzmanlaşarak küreselleşme sürecinden kazançlı çıkmayı başarmışlardır. Rotterdam ve Hamburg gibi lojistik ve taşımacılık faaliyetleri üzerinden zenginleşen liman kentlerini ya da Barselona ve Grenoble benzeri tasarım, fuarcılık, biyoteknoloji ve film endüstrisi gibi alanlarda uzmanlaşan kentleri bu kategoride sayabiliriz. Kısacası, küresel kent-bölgelerini de kendi içinde bir hiyerarşiye sahip, homojen olmayan bir kategori olarak değerlendirmek gerekmektedir (Sassen 1994; Taylor 2004). Türkiye bağlamında da İstanbul ve çevresinde oluşan kent-bölgesi haricinde yeni bölgeselleşme dinamiklerinin anlaşılabilmesi ya da bu yöndeki potansiyellerin açığa çıkarılabilmesi için kent-bölgelerinin oluşum dinamiklerinin tek-yönlü bir karakter arz etmediğinin ayırdında olmak şarttır.

Türkiye'de Kentleşme

Tarihsel olarak Türkiye'nin kentleşme serüveni, yukarıda işaret ettiğimiz geç kapitalistleşen ülkelere özgü kentleşme dinamiklerinin belirgin olduğu bir model içerisinde biçimlenmiştir. Kapitalist üretim ve ticaret ilişkilerinin ortaya çıkıp kısmi de olsa olgunlaşmaya başladığı ilk evrede kentleşme düzeyi son derece sınırlı kalmıştır. Hızla sanayileşmeye dönük politikaların devreye girip kırdan kente göçün hızlandığı bir sonraki evrede az sayıdaki gelişim odağının nüfusu ve yatırımları kendisine çektiği eşitsiz bir kentleşme aşaması tecrübe edilmiştir. Nüfusun büyük çoğunluğunun ülkenin batısındaki büyük kentlere yığıldığı bu evrenin sonuçlarının bütünüyle olmasa da belirli bir ölçüde dengelenmeye başlaması ise 1980 sonrasına denk gelmiştir. O nedenle bugün İstanbul dışındaki kentsel alanlarda gözlenen sosyo-ekonomik dinamiklerin arka planının anlaşılması için ilk iki evreye değinmek yerinde olacaktır.

Anadolu coğrafyasında –İmparatorluk başkenti olarak her daim büyük kent statüsünde olan İstanbul haricinde– kimi kentsel alanların serpilip daha büyük kentlere dönüşmesi, 19. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan küreselleşme dinamikleri sayesinde olmuştur. Bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya ölçeğindeki ticaret ilişkilerine eklemlenmeye başlaması, başta İzmir olmak üzere, Bursa, Adana, Mersin, Trabzon, Kayseri ya da Diyarbakır gibi kentlerin ekonomik açıdan yeni işlevler üstlenmesine ve bu işlevler doğrultusunda ama değişen ölçülerde sermaye ve nüfus çekmesine neden olmuştur. Bu şehirler, tarımsal ürünlerin ve hammaddenin ihracatının gerektirdiği ulaşım altyapısını ve ilişkilerini kuran liman şehirleri ya da tarıma dayalı erken sanayileşme girişimlerinin ortaya çıktığı üretim şehirleridir. Ancak, bu şehirler dönemin dönüşen ekonomik gerekliliklerine görece daha başarılı bir şekilde uyum göstermiş olsalar da kentleşme düzeyleri –İzmir örneği istisna olmak kaydıyla– Batı ülkelerinde gözlenen seviyelere ulaşmaktan uzak kalmıştır. Cumhuriyet'in ilanından sonraki süreçte de Anadolu'da İstanbul ve İzmir dışında büyük şehir sayılabilecek büyüklükte bir şehir yoktur. Üstelik her iki kent de 1910'lardan itibaren hızla nüfus yitirmişler, bu dönemdeki nüfus seviyelerine ancak İkinci Dünya Savaşı sonrasında ulaşmışlardır. Erken Cumhuriyet dönemindeki genel manzara, başkent ilan edilmesinin ardından istisnai bir büyüme kaydeden Ankara örneği dışında mevcut kentlerin neredeyse tamamının hem nüfus hem de sermaye bakımından kan kaybettiğini göstermektedir. 1950'lere gelene kadar Türkiye, nüfusun büyük çoğunluğu kırsal alanlarda bulunan, mevcut kentsel yerleşimlerin ise durağan bir yapı arz ettiği bir ülkedir (Keyder 2000).

Ağırlıkla tarımsal üretime ve tarımsal ürünlerin ihracatına dayanan ekonomik yapının dönüştürülmesine yönelik merkezî düzeydeki ilk ve kısmi hamleler 1929 küresel ekonomik krizinin ardından kamu kesiminin sanayi yatırımlarıyla yapılmıştır. Devletçi sanayileşme olarak adlandırılan bu ekonomi politikası, Anadolu'nun Kayseri, Bursa, Eskişehir gibi kentlerinde büyük ölçekli sanayi işletmelerinin kurulmasını beraberinde getirmiştir. Ancak bu dönemdeki sanayileşme hamlesinin bu şehirlere yönelik olarak kuvvetli bir nüfus akımına neden olduğunu söylemek güçtür. Türkiye'nin kırsal alanlardan kentlere yönelik kitlesel göçle tanışması İkinci Dünya Savaşı sonrası olmuştur. 1950'lerde merkezi düzeyde ve sistematik olarak uygulamaya konan ithal ikameci sanayileşme politikaları, bir yandan kırdaki nüfusun geçimlik tarım ekonomisiyle hayatını sürdürmesinin koşullarını büyük ölçüde ortadan kaldırmış, diğer yandan da başta İstanbul olmak üzere, İzmir, Adana ve sonrasında Kocaeli ve Bursa'da büyük ölçekli sanayi yatırımlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu da nihayetinde kırsal alanlardan kentlere ve ülkenin iç ve doğu kesimlerinden batısına doğru kitlesel göçe neden olmuştur. Böylece kabaca 1950-1980 arasında dönemde dört ana gelişme odağı ortaya çıkmış ve bu odaklar ülke nüfusunu kendilerine doğru çekmiştir. İstanbul ve kısmen Kocaeli-Bursa aksı bu dönemde en hızlı büyüyen ve ülkenin her yöresinden nüfus çeken odaktır. İkinci bir odak, ağırlıkla Ege Bölgesindeki kırsal nüfusu kendine çeken İzmir'dir. Üçüncüsü, ağırlıkla çevresindeki İç Anadolu kentlerinden ve kısmen Güneydoğu Anadolu ve Karadeniz'den göç çeken Ankara'dır. Dördüncü gelişme odağı ise ağırlıkla güney ve güneydoğudaki kentlerden, kasabalardan ve köylerden nüfus alan Adana-Mersin bölgesidir (Işık 1995). Başta İstanbul olmak üzere bu dört odağa yönelik kitlesel göç dalgası, hızlı sanayileşme sürecinde ülke kaynaklarının aşırı eşitsiz biçimde dağılmasının bir sonucu olduğu gibi, sonraki yıllarda eşitsizliğin pekişmesine neden olan bir yapıyı da kalıcılaştırmıştır. Bu dönem Türkiye'sinin mekânsal işbölümünü ve tepesinde bir "azman sanayi kenti" (Tekeli 1994) olarak İstanbul'un yer aldığı yerleşim hiyerarşisini, geç kapitalistleşen ülkelerin çoğunda gözlemlenen dengesiz duruma *(urban primacy)* referansla açıklanabilir.

Küreselleşme ve Türkiye Kentleşmesi

Şüphesiz burada Türkiye'nin kentleşme serüvenini tüm yönleriyle ele almak mümkün değildir. Üstelik 1980 sonrası dönemde tanık olunan toplumsal değişim sürecinin karmaşık doğası böylesi bir çabayı iyiden iyiye geçersiz kılacaktır. Ancak, bu raporda sürdürülen tartışma bağlamında altı çizilmesi gereken iki noktadan söz edilebilir:

Birincisi, 1980 sonrasında benimsenen ekonomi politikaları kentsel ekonomileri de derinden etkilemiş ve ülke genelindeki mekânsal işbölümünü bütünüyle baş aşağı etmese de önemli ölçüde değiştirmiştir. İthal ikameci kalkınma politikalarının yerini ihracat odaklı bir ekonomik büyüme modeline bırakması nihayetinde ülke genelindeki üretim coğrafyasının değişmesine neden olmuştur. Bu değişimin bir boyutu, geçmişin büyük ölçekli sanayi işletmelerinin üretim yerlerini değiştirme yönündeki eğilimleridir. Bu firmaların üretim merkezleri ya bulundukları büyük kentlerin çeperlerine taşınmış ya da bu şehirleri tamamen terk ederek Anadolu'daki daha küçük kentlere transfer olmuştur. 2004-2014 dönemine ilişkin revize edilmiş ulusal gelir hesaplamalarının da net biçimde ortaya koyduğu gibi, Türkiye halen esasen bir sanayi ülkesidir. Bu dönemde toplam üretim içerisinde hizmetler sektörünün payı sabit kalır, tarımın payı azalırken, sanayi sektörünün payı artmaya devam etmiştir. Bu anlamda Türkiye gelişkin (sanayi-sonrası) kapitalist ülkelerdeki üretim yapısından farklı bir manzara sunmaya devam etmektedir.

Bununla ilişkili bir diğer boyut ise, bir önceki dönemin aslen iç pazara üretim yapan büyük ölçekli firmalarına kıyasla çok daha küçük ölçekli yeni firmaların yine Anadolu'daki kentlerde faaliyete başlamış olmalarıdır. Bu bakımdan 1980 öncesi döneme kıyasla ortaya çıkan en temel farklılıklardan biri, sanayi üretiminin geleneksel sanayi merkezlerinden dışarıya doğru yayılma eğilimidir. Küreselleşme sürecinde ortaya çıkan bu eğilim 2000'li yıllarda da kuvvetli biçimde devam etmiştir. Bu iki boyutun bir araya gelmesiyle, popüler söylemde "Anadolu Kaplanları" olarak anılan, en bilindik örneklerini Denizli, Konya, Kayseri, Gaziantep ve Kahramanmaraş'ın oluşturduğu "yeni sanayi odakları" ortaya çıkmıştır (Eraydın 2002). Keyman ve Lorasdağı'nın (2010, 12) vurguladığı gibi, Anadolu'nun bu yöndeki dönüşümü, Türkiye'nin yakın dönemdeki siyasal, ekonomik ve kültürel istikrarını ya da istikrarsızlığını büyük ölçüde belirlemiş olan tarihsel nitelikte bir dönüşümdür.

Altı çizilmesi gereken ikinci nokta ise, "yeni sanayi odakları"nın ortaya çıkışıyla birlikte tanık olduğumuz mekânsal işbölümündeki bu yenilenmenin salt teknik-ekonomik bir olgu olmadığıdır. Küreselleşmeye dair popüler söylemler, küreselleşmeyi bütünüyle teknik bir süreç olarak resmetme eğilimdedirler. Buna göre, ulaşım ve iletişim teknolojilerinin gelişimiyle birlikte dünya ölçeğindeki ekonomik ilişkiler dönüşmüş, bu dönüşüm dinamiği de kürenin batısından doğusuna doğru, tedrici olarak tüm toplumsal formasyonları aynı şekilde ve eşit derecede etkisi altına alacak biçimde yayılmıştır. Elbette gerçekte küreselleşme ne salt teknik-ekonomik bir olgudur ne de tarihsel olarak yayılıp derinleşmesi bu denli tek-boyutlu olmuştur.

Dolayısıyla, küreselleşmenin beraberinde getirdiği mekânsal yeniden yapılanmanın da her yerellikte aynı şekilde ve ölçüde yaşandığını varsaymak hatalı olur. Yerel-üstü ölçeklerde ortaya çıkan siyasal, ekonomik ve teknolojik dinamikler etkiliyse de bu dinamiklerin ortaya çıkaracağı sonuçlar yerel ölçekteki siyasal süreçler tarafından belirlenmektedir. Örneğin, Türkiye'de Anadolu Kaplanları gibi bir olgunun ortaya çıkması, yalnızca imalat sanayiinin yer değiştirmesiyle açıklanamaz. Zira kentler arasındaki artan rekabet de her yerelliğin süreçten aynı şekilde istifade etmesine izin vermemektedir. O nedenle yerel ölçekte etkin olan piyasa aktörleri, küresel, bölgesel ve ulusal ölçeklerdeki makroekonomik politika yönelimlerine cevaben stratejiler tanımlamak, öncelikleri doğrultusunda yeni ittifaklar aramak durumunda kalmaktadırlar (Bayırbağ 2010; Ataöv ve Eraydın 2011). Üstelik yeniden ölçeklenme stratejisinin sınırları, farklı düzeylerdeki siyasal mücadelelerin momentleri uyarınca belirlenmektedir. Ekonomik büyümeden pay almak amacıyla piyasa aktörlerinin bir araya gelip yerel büyüme koalisyonları oluşturması her durumda benzer başarı hikâyeleri yaratmamaktadır (Kuyucu ve Danış 2014).

Kapsam ve Yöntem

Bu rapor, yukarıda sıraladığımız tespitlerden hareketle, her birinin tarihsel süreç içerisindeki gelişim evreleri birbirinden farklılık arz eden, son küreselleşme dalgasından farklı biçimlerde etkilenmiş on iki kenti (Adana-Mersin, Ankara, Antalya, Bursa, Diyarbakır, Eskişehir, Gaziantep, İzmir, Kayseri, Konya, Samsun ve Van), sahip oldukları sosyo-ekonomik nitelikler itibariyle değerlendirmektedir. Bu kentlerdeki sermaye birikim süreçlerine odaklanarak Türkiye'de kent-bölgesi oluşum sürecinin mevcut ve potansiyel dinamiklerine dair nesnel durumu resmetmektedir. Ele alınan kentlerin her birinin hâlihazırda bir kent-bölgesi olduğu ya da yakın gelecekte mutlaka bu noktaya geleceği iddia edilmemektedir. Dahası, kentlerin sosyo-ekonomik anlamda başarılarının tek bir modeli izleyeceğini öne sürmek de mümkün değildir. O nedenle ele alınan her vaka için ayrı bir gelişme çizgisinin var olabileceği öngörülmüştür.

Bu rapordaki temel amacımız, şu ya da bu şekilde küresel üretim, tüketim ve dolaşım ilişkilerinden etkilenen Türkiye kentlerinin potansiyel imkân ve kısıtları arasındaki makası çözümlemek adına geliştirdiğimiz hipotezleri bu on iki kent üzerinden sınamak. Bu sayede çalışmanın bir sonraki aşamasında dört ayrı kentte (İzmir, Konya, Erzurum ve Van) sürdürülecek olan dört aşamalı (derinlemesine görüşmeler, odak grup toplantıları, kamuoyu anketi ve veri analizi) araştırma sürecinin ve bu araştırmanın ardından ortaya konacak olan model önerisinin temellerinin sağlamlaştırılması hedeflenmiştir. O nedenle bu ilk aşamada kentlerin toplumsal ve politik nitelikleri detaylı biçimde incelenmemiştir. Her bir alt bölüm ele alınan kentin iktisadi durumunu ve potansiyellerini resmetmektedir. Buna karşılık bu potansiyelin gerçekleşme olasılığını ya da ne şekilde gerçekleşebileceğini (örneğin, kentsel koalisyonların oluşum süreçlerini ve koşullarını) kapsamamaktadır. Bu tartışma ikinci aşamaya bırakıldı.

Araştırmaya dâhil edilen kentleri belirlerken tek bir kıstasa sadık kalınmamıştır. Her bir kentin ise farklı açılardan tartışılmasına özen gösterilmiştir. Hâlihazırda var olan fonksiyonel bir bütünleşmenin iki metropoliten odağını oluşturan **Adana** ve **Mersin** şehirleri bu çalışmada tek bir vaka olarak ele alındı. Çalışma kapsamında tarımsal üretimden elde edilen sermaye birikiminin sanayileşmeye aktarılmasıyla Türkiye'nin geçmişte en önemli gelişim odaklarından bir olan ve bu bakımdan en özgün örneklerden olan bölgenin son on yıllardaki göreli gerileyişi konu edimiştir. **Ankara**, bir siyasi başkent olarak kendisine çektiği ekonomik işlevlerin yanı sıra gelişmekte olan yeni hizmetler ve imalat sanayii sektörleri nedeniyle çalışmaya dâhil edilmiştir. Nüfus bakımından son yılların en hızlı büyüyen kentlerinin başında gelen **Antalya** turizm işlevi üzerinden oluşmuş bir kent-bölgesinin özgün bir örneği olarak çözümlendi. Ülkenin

en büyük imalat merkezlerinden olan **Bursa**, çoklu bir bölgeselleşme dinamiğinin kesişiminde yer alıyor oluşuyla çalışmaya dâhil edildi. Merkezi düzeyde benimsenen yakın zamanlı kalkınma stratejileri bağlamında çevrelerindeki iller için birer çekim merkezi olması hedeflenen **Diyarbakır, Samsun** ve **Van,** bu türden stratejilerin ne denli geçerli olduğunu sınamak adına çalışmaya dâhil edilmiştir. Diyarbakır bir bölgesel hizmet merkezinin, Samsun bir lojistik merkezin ve Van bir sınır şehrinin sosyo-ekonomik özellikleri bağlamında değerlendirildi. Anadolu Kaplanlarının en tipik örnekleri olan **Gaziantep, Kayseri** ve **Konya**, son yıllarda uzmanlaştıkları imalat sanayi sektörlerinin dinamiklerinin bu iller etrafından bir bölgeselleşme dinamiğini ne ölçüde mümkün kıldığını anlamak adına incelenmiştir. Sosyal gelişmişlik göstergeleri bakımından ülkenin en gelişkin kentlerinden biri sayılan **Eskişehir,** geçmişte sahip olduğu imalat sanayii ve son yıllarda mütevazı bir gelişme kaydeden savunma sanayii sektörlerine karşılık üniversite ve kültür endüstrisi odaklı bir gelişmenin ne ölçüde mümkün olduğunu anlamak adına çalışmaya dâhil edilmiştir. Son olarak ülkenin en büyük sanayi, ticaret ve hizmet kentlerinden biri olan **İzmir,** hâlihazırda içine girdiği bölgeselleşme dinamiğinin nasıl küresel kent mertebesine yükseleceği sorusu üzerinden seçilmiştir.

İstanbul ise çalışmanın bütünlüğünü bozmamak adına bu on iki kent arasına dâhil edilmemiştir. İstanbul'un Tekirdağ'dan Kocaeli'ne, hatta Bursa'ya uzanan geniş bir coğrafyayı işlevsel olarak kendisine eklemleyerek neredeyse Marmara Denizi etrafına yayılmış devasa bir kent-bölgesi oluşturduğu açıktır. Bu büyüklükte bir kent-bölgesinin sosyo-ekonomik vasıflarının derinlemesine analizi bu raporun kapsamını aşacak niteliktedir. İkincisi ve daha önemlisi, raporda yürüttüğümüz tartışma açısından bizler açısından daha öncelikli olan, uzun yıllardır bir küresel kente dönüşme eğilimi gösteren İstanbul'un etrafında yarattığı bölgeselleşme dinamiğini çözümlemekten ziyade, bu türden bağları geliştirmemiş olan kentlerin ne türden eklemlenmeler yarattığını anlamaktı. Bu anlamda örneğin Marmara Denizi etrafında oluşan bölgenin metropoliten merkezilerinden biri konumunda olan Bursa'nın bu bölge dışında alternatif bir bölgeselleşme dinamiğinin içine girmesinin koşullarının ne olduğu sorusu daha ilginç bir soru idi.

Birbirinden farklı tarihsel süreçlere ve yapılara sahip 12 kentin değerlendirilmesi yapılırken bir başka araştırma olan "Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi"nden de yararlanılmıştır. Bu endekste kentlerin makroekonomik istikrarı, piyasa büyüklüğü, finansal derinliği, emek piyasası, insan sermayesi, yaratıcı sermayesi, sosyal sermayesi ve fiziki altyapı endekslerine göre illerin rekabet edebilirliği incelenmiştir. Raporumuz kapsamında yapılan çalışmada ise seçilen 12 kentin rekabet alt endeks sıralamalarındaki performansıyla, il bazındaki GSYH verileri karşılaştırılmıştır. Bu çalışma sonucunda rekabet alt endeks sıralamalarının standart sapması ile kişi başına GSYH verilerinin karşılaştırmasında kentlerin gelirleri arttıkça rekabetin farklı unsurları arasında sıralama farklılıklarının arttığı; fakat daha yüksek gelir seviyelerinde bu farkın azalmaya başladığı görülmektedir. Kısaca, raporumuz kapsamında seçilen 12 kentin durumu Rekabet Endeksi'ne göre de değerlendirilmiş olup sonuçlarının birbiriyle örtüştüğü görülmüştür.

ANKARA

BAŞKENTİN EKONOMİK SERÜVENİ

ANKARA: BAŞKENTİN EKONOMİK SERÜVENİ

Bugünün dünyasında kentsel ekonomilerin gelişimindeki en belirleyici etmenlerden birinin uzmanlaşma olduğuna şüphe yok. Küresel ölçekte öne çıkan kent-bölgelerin birçoğu, neredeyse kendileriyle özdeşleşmiş olan ekonomik faaliyet alanlarında uzmanlaşmış yerelliklerdir. Dünya kenti listelerinde başı çeken New York ya da Londra gibi şehirlerin finans sektörüyle anılması ya da San Francisco'nun bilişim sektörünün kalbi sayılması, bu şehirlerdeki uzmanlaşmanın ifadesidir. Elbette ki yüksek düzeyde ekonomik uzmanlaşma yalnızca en gelişmiş yerelliklere özgü olmadığı gibi, belirli bir kentsel ekonominin üst sıralarda yer alması zorunlu olarak tek bir faaliyet alanında uzmanlaşmayı gerektirmez. Ancak yine de mevcut küresel ekonomik bağlam içerisinde genel bir kural formüle etmek mümkündür: Gelişmiş ülkelerin başı çeken şehirleri ileri teknoloji, sağlık bakımı, yazılım, lojistik, finans, ticari hizmetler gibi alanlarda uzmanlaşmıştır (Krugman 2011).

Başkent statüsüne sahip şehirlerin ise bu genel yönelim içerisinde kendilerine has bir yere sahip oldukları söylenebilir. Zira başkentler, her özgül bağlamda değişiklik arz etmekle birlikte neredeyse istisnasız biçimde, siyasal karar mekanizmalarının ve bürokratik işleyişin mekânsal olarak merkezinde olmaktan iktisaden avantaj elde ederler. Londra ya da Paris gibi ulusal başkent işleviyle küresel finans merkezi işlevinin çakıştığı istisnalar bir kenara bırakılırsa, başkentlerin ekonomik zenginliğinin temelini statüleri teşkil eder. Devlet kurumlarının etrafını çevreleyen daha geniş bir kurumlar ağı kent ekonomisinin motoru konumundadır. Bu ekonomik tablonun en dolaysız unsurları, uluslararası kuruluşların yönetimsel yapıları, konsolosluklar gibi diğer devletlerin birimleri, lobi kuruluşları, ulusal ya da uluslararası sivil toplum örgütlerinin merkezleridir. En gelişkin örneklerini Washington DC'de ve Brüksel'de gördüğümüz üzere başkentlerin ekonomileri, mevcut devlet örgütlenmesi içerisindeki bürokrat ve memur kesimini sarmalayan daha geniş bir halkanın üzerinde yükselir.

Ankara örneğinde ise şehri iktisaden konumlandırabilmek için saydığımız bu faktörlere Türkiye'de devletin sermaye birikim rejimi içerisindeki özgül konumunu ve etkisini eklemek gerekir. Zira devletin ekonomik alan üzerindeki denetim ve yönlendirme kapasitesinin hayli yüksek olduğu, gayrisafi milli hasılanın önemli bir kesimine doğrudan yürütme organının hükmettiği bir politik-ekonomik bağlamda başkent Ankara'nın ekonomik gelişim seviyesi, genel olarak başkentlere özgü yığılmalara ek olarak, devletin birikim süreci içindeki konumuyla belirlenmektedir. Bu anlamda Ankara'nın 2000'li yıllarda geçirdiği ekonomik dönüşüm ilgi çekicidir. Popüler imgelemde Ankara, pejoratif bir imayla ve de aslen iktisaden durağan bir yapıyı akla getirir biçimde bir memur şehri olarak tanımlanır. Ne var ki şehir aslında görece güçlü bir sanayiyle desteklenen, gelişkin hizmetler sektörleriyle çeşitlendirilmiş bir ekonomik yapıya sahiptir. Şüphesiz İstanbul'un ardından Türkiye'nin en büyük ikinci ekonomisine sahip olan Ankara'nın ekonomik gücü Cumhuriyet'in erken döneminden bu yana çektiği kamusal yatırımlara dayanmaktadır. Şehir, 2000'li yıllar öncesinde de, kamu kurumlarının merkezi olmanın ötesinde, kamu ve özel sektörün sanayi yatırımlarından görece yüksek paylar almıştır. Son dönemde ise bilhassa savunma sanayii alanındaki gelişmeler şehrin ekonomik yapısını dramatik biçimde değiştirecek niteliktedir. Ankara, ülkenin idari ve siyasî merkezi olmanın beraberinde getirdiği ekonomik yığılmalara ek olarak görece yüksek teknolojili üretim alanlarını ve hizmetleri kendisine çeken bir seyir izlemektedir. Tarihsel dinamiklerin ve güncel politika tercihlerinin özgül bir bileşimi olan bu seyir şehrin ekonomik konumunu sağlamlaştırmaya aday niteliktedir. Ne var ki bu dönüşüm mevcut durumda arzu edilen boyutlarda değildir ve sınırları bir bütün olarak ülke ekonomisinin yapısal kısıtlarıyla belirlenmektedir. Bu tespitlerden hareketle bu bölümde Ankara'nın sosyo-ekonomik yapısının temel unsurlarını, uzmanlaşma alanlarını ve sermaye birikim rejiminin potansiyel ve kısıtlarını özetleyeceğiz.

Ekonomik açıdan Ankara günümüzde İstanbul'un ardından Türkiye'nin en büyük ikinci ekonomisi konumundadır. TÜİK tarafından 2016 yılı sonunda yayınlanan il bazında GSYİH verilerine göre, Ankara

2014 yılı itibariyle ülke genelindeki toplam GSYİH'den yüzde 9 pay almıştır. İstanbul'un aldığı yüzde 30'luk paya kıyasla hayli düşük olan bu oran, yine de Ankara'yı İzmir, Kocaeli, Bursa, Adana-Mersin gibi geleneksel sanayi merkezlerinin üzerinde konumlandırmaktadır.

Tablo 1: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014)

İl	2004	2014
İstanbul	0,29	0,30
Ankara	0,096	0,091
İzmir	0,065	0,062
Bursa	0,039	0,040
Adana+Mersin	0,038	0,032
Antalya	0,032	0,031
Konya	0,020	0,021
Gaziantep	0,014	0,017
Kayseri	0,014	0,014
Eskişehir	0,010	0,011
Samsun	0,012	0,011
Diyarbakır	0,009	0,010
Van	0,004	0,005

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan hesaplamalardan yazarlar tarafından derlenmiştir.

Tablo 2: İBBS Düzey 2 Bölgelerinin Gayrisafi Katma Değerleri ve Toplam GSKD'deki Payları (2010)

Kod	Bölge	GSKD (Cari Fiyatlarla, 1000 TL)	Toplam GSKD'deki Payı
TR10	İstanbul	263.657.981	26,9%
TR51	Ankara	84.838.769	8,7%
TR31	İzmir	63.297.473	6,5%
TR41	Bursa, Eskişehir, Bilecik	61.493.987	6,3%
TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	58.647.982	6,0%
TR61	Antalya, Isparta, Burdur	40.004.998	4,1%
TR62	Adana, Mersin	39.909.003	4,1%
TR33	Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	35.777.518	3,6%
TR32	Aydın, Denizli, Muğla	34.868.655	3,6%
TR83	Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	26.517.979	2,7%
	Düzey 2 Bölgeleri Toplamı	980.547,016	100,0%

Kaynak: (Ankara Kalkınma Ajansı 2015b, 23)

Ankara'daki toplam üretime sektörel olarak baktığımızda ise 2014 verileriyle hizmetler sektörünün yüzde 68'lik payla ilk sırada, sanayi sektörünün yüzde 30'luk payla ikinci sırada yer aldığını görürüz. Şüphesiz Ankara'nın konumu ve de 2000'li yıllarda Türkiye genelinde gözlemlenen tarımdan kopuş trendi düşünüldüğünde şehrin ekonomisi içerisinde hizmetlerin ağırlıklı bir paya sahip olması şaşırtıcı değildir. Ancak, TÜİK'in güncel verilerine göre asıl şaşırtıcı olan, Ankara'nın GSYİH'si içerisinde sanayi sektörünün belirgin bir yükseliş göstermesidir. 2004-2014 yılları arasında Ankara'da hizmetler yüzde 4'lük bir gerileme yaşarken, sanayi sektörü yüzde 5 artış göstermiştir. Bu artış Türkiye genelinde gözlenen artışın az farkla üzerinde iken, Eskişehir ve Konya'da gözlenen trende uygundur. Hizmetler sektörünün sanayi sektörü

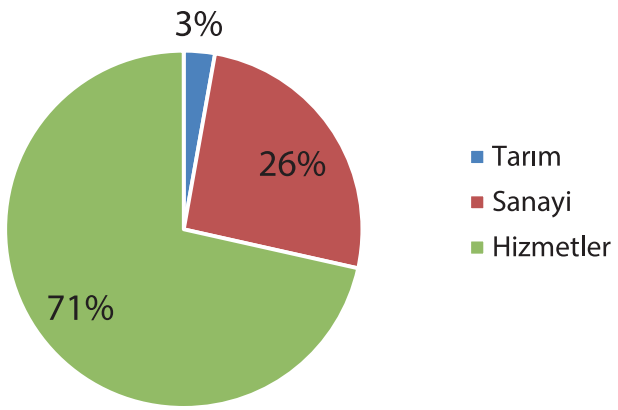
karşısında gerilemesi, Ankara'nın başkentlik vasfına ek olarak 2000'li yıllar boyunca bir sanayi merkezi olarak büyüdüğü anlamına gelmektedir. Kişi başına düşen GSYİH bakımından ise Ankara 2004-2014 arasında ikincilik konumunu muhafaza etmiştir.

Tablo 3: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (Yüzde) (2004 ve 2014)

	Sanayi		Hizmetler	
	2004	2014	2004	2014
İstanbul	31	30	68	69
İzmir	35	37	59	58
Bursa	44,4	47	48	48
Eskişehir	33	39	53	54
Ankara	25	30	72	68
Konya	23	28	54	52
Antalya	17	17	69	74
Adana+Mersin	22	28	60	60
Kayseri	40	39,4	50	52
Samsun	16	23,5	64	72
Van	12	28	72	60
Gaziantep	44	47	49	48
Diyarbakır	17	26	59	60
Toplam Türkiye	28,7	32	60,4	60,6

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan il bazında GSYİH hesaplamalarından yazarlar tarafından derlenmiştir.

Şekil 1: Ankara'da Üretilen Gayrisafi Katma Değerde Sektörlerin Payı, 2011



Kaynak: (Ankara Kalkınma Ajansı 2015a, 129)

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın (2014, 45-46) yayımladığı güncel sanayi sayımlarına göre, sanayi siciline kayıtlı 5382 işletmesi bulunan Ankara'nın sanayi işletmeleri sayısı bakımından ulusal payı yüzde 7'dir, bu bakımdan Ankara sanayisi en gelişmiş üçüncü şehirdir. Resmi kayıtlara göre toplamda 368 bin kişinin istihdam edildiği bu işletmelerin yüzde 47'si mikro, yüzde 44'ü küçük, yüzde 8'i orta ve yüzde 1'i büyük ölçekli işletmelerdir. 10 ve daha fazla işçi çalıştıran işyeri sayısı dikkate alındığında en fazla işyeri demir ve metal işleri imalatı ile gıda sanayi sektörlerinde bulunmaktadır. İldeki sanayi işletmelerinin sektörel dağılımına bütün olarak bakıldığında, öne çıkan sektörlerin makine ve ekipman imalatı, fabrikasyon metal ürünleri imalatı, gıda ürünleri imalatı, mobilya imalatı ve ana metal sanayi sektörleri olduğu görülmektedir. Makine ve metal sanayiinin il ekonomisindeki konumu esasen savunma sanayiinin oluşturduğu altyapı ve talebin bir sonucudur.

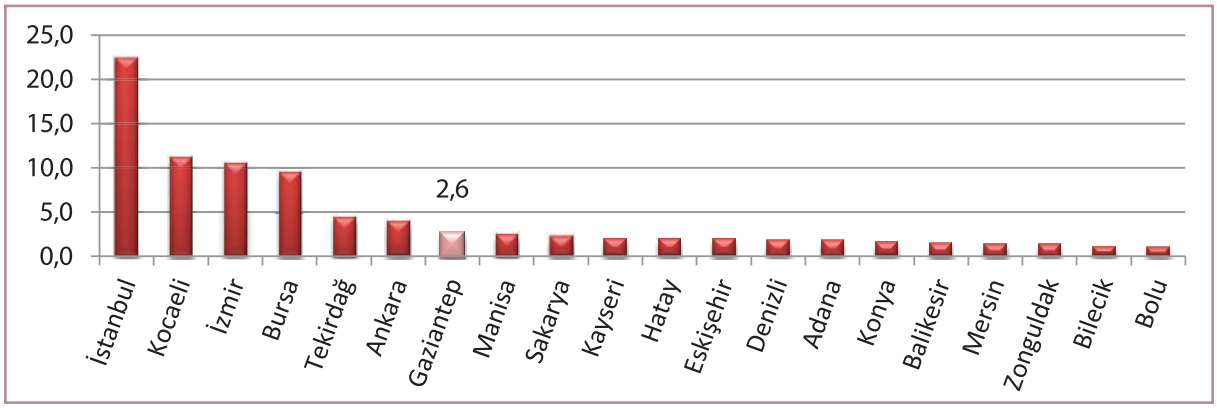
Tablo 4: Ankara İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılım

SANAYİ İMALATLARI	DAĞILIM ORANI
Fabrikasyon metal ürünleri imalatı	16%
Makine ve ekipman imalatı	15%
Gıda ürünlerinin imalatı	10%
Mobilya imalatı	8%
Kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	6%
Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	6%
Kimyasalların ve kimyasal ürünlerin imalatı	4%
Ana metal sanayi	4%
Elektrikli teçhizat imalatı	4%
Diğer madencilik ve taşocakçılığı	3%
Bilgisayarların elektronik ve optik ürünlerin imalatı	3%
Motorlu kara taşıtı, treyler	3%
Diğer imalatlar	3%
Tekstil ürünleri imalatı	2%
Giyim eşyası imalatı; kürkün işlenmesi ve boyanması	2%
Ağaç ve mantar ürünleri imalatı	2%
Kayıtlı medyanın basılması ve çoğaltılması	2%
Deri ve ilgili ürünlerin imalatı	2%
Kağıt ve kağıt ürünleri imalatı	1%
Kok kömürü, rafine edilmiş petrol ürünleri imalatı	1%
Diğer ulaşım araçlarının imalatı	1%
Makine ve ekipmanların kurulumu ve onarımı	1%
Metal cevherleri madenciliği	1%

Kaynak: (Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2014, 46)

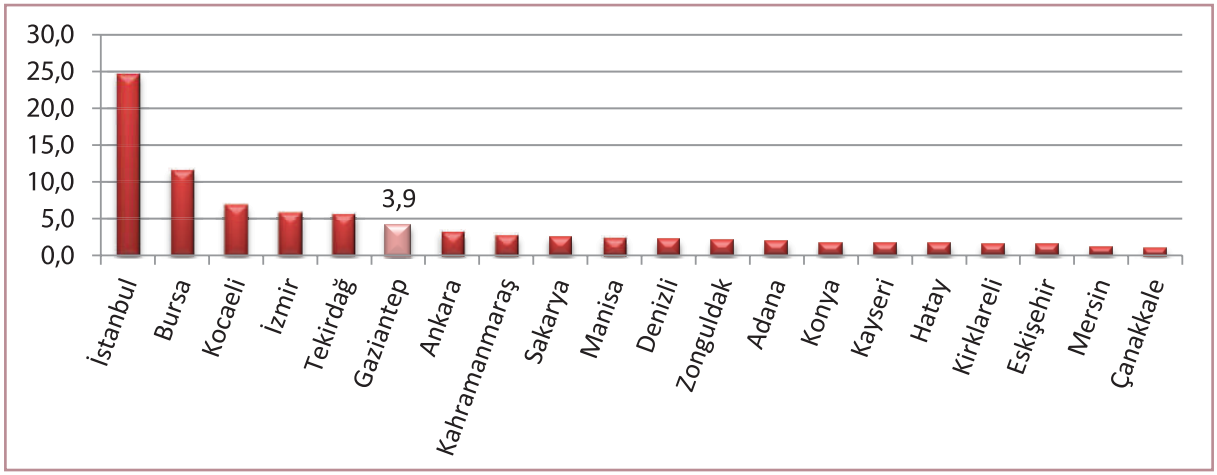
Aşağıda sıralanan şekillerden izlenebileceği üzere, Ankara 2012 verileriyle sanayi üretiminde tüm iller arasında altıncı, imalat yatırımlarında yedinci sıradadır. Yatırım yapan firma sayısı açısından bakıldığında ise dördüncü sıradadır (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 51-52).

Şekil 2: Türkiye Üretiminden En Fazla Pay Alan İlk 20 İl



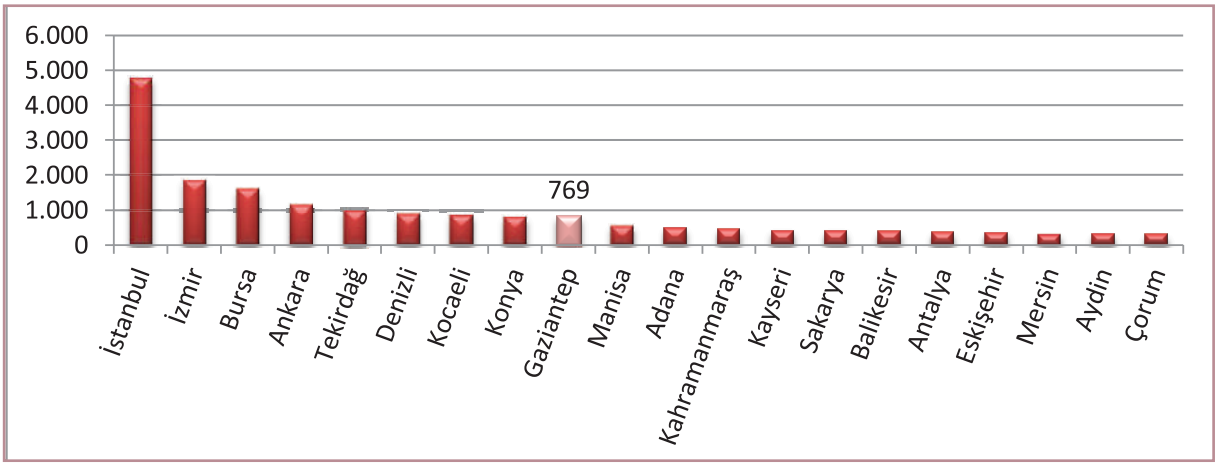
Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 51)

Şekil 3: Türkiye Yatırımında En Fazla Pay Alan İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 52)

Şekil 4: Türkiye Yatırım Sayılarına Göre İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 52)

Bu sıralamaların da ortaya koyduğu gibi, Ankara son yıllarda sanayi sektöründe kaydettiği gelişmeyle Türkiye'nin en önemli sanayi üretim merkezlerinden biri haline gelmiştir. Üstelik üretim ve ihracat yapısının teknolojik düzeyi itibariyle ülke ortalamasından büyük ölçüde farklılaşarak görece yüksek teknolojilere dayalı bir üretim yapısı geliştirmiştir. Bu göreli ilerlemenin ve şehrin rekabetçilik düzeyinin arttırılmasının gerisinde ise son yıllarda pekiştirilen sanayi ve teknoloji altyapısı vardır. Yükseköğretim

kurumları bakımından Türkiye'nin en güçlü şehirlerinden biri olan Ankara,[1] barındırdığı teknoparklar ve araştırma merkezleriyle de sanayi-üniversite işbirliğinin en ileri kurumsallaşma düzeyine vardığı şehirlerden birisi olmuştur. 2015 verileriyle Türkiye'de mevcut olan toplam 165 Ar-Ge merkezinin 18'i Ankara'da bulunmaktadır. Ancak daha çarpıcı olan, hâlihazırda faal olan ve olmayan toplam 59 teknoloji geliştirme bölgesinin (TGB) 8'inin Ankara'da bulunması, bu açıdan şehrin İstanbul'u geride bırakmış olmasıdır (İstatistiklerle Ankara, 170). Faal durumda olan 5 TGB'de toplamda 867 firma bulunmakta, bu firmalarda tüm ülkedeki TGB personelinin yüzde 33'ü, tüm TGB Ar-Ge personelininse yüzde 38'i istihdam edilmektedir. Bu beş TGB'den en köklüsü olan ODTÜ Teknokent TGB, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın yıllık olarak oluşturduğu performans endeksleri sıralamalarında yıllardır birinci sırada yer almaktadır. Faaliyet alanları açısından bakıldığında ise, bu beş TGB'deki firmaların ağırlıklı olarak yazılım ve Bilgisayar ve İletişim Teknolojileri (BİT) alanında uzmanlaştığı görülür (Ankara Kalkınma Ajansı 2010, 171). Araştırma geliştirme faaliyetlerindeki yükselişin gerisinde de esasen savunma sanayiinin yarattığı talep vardır.

Tablo 5: Ankara'da bulunan Teknoloji Geliştirme Bölgeleri'nin Faaliyet Göstergeleri (Aralık 2014)

	Ankara	Türkiye	Ankara/ Türkiye Oranı (%)
Faal TGB Sayısı	5	42	11,9
Toplam Firma Sayısı (Adet)	867	3016	28,7
Yabancı+Yabancı Ortaklı Firma Sayısı	38	132	28,8
Toplam Personel (Kişi)	10269	30729	33,4
Ar-Ge Personeli (Kişi)	7491	19629	38,2
Tamamlanan Proje Sayısı (Adet)	7555	14859	50,8
Devam Eden Proje Sayısı (Adet)	2457	7142	34,4

Kaynak: (Ankara Kalkınma Ajansı 2015a, 170).

Son yıllarda Ankara'nın sanayi üretimi alanında kaydettiği atılım şehrin dış ticaret hacmini ve desenini de etkilemiştir. Ankara'dan yapılan ihracatın miktarı, 2005-2010 yılları arasında, ülke genelinde gözlenen trende paralel olarak iki katına çıkmış ve şehrin bu dönemde ihracattan aldığı pay yüzde 3,6'dan 4,9'a yükselmiştir (Ankara Kalkınma Ajansı, n.a., 35). 2015 verileriyle ise Ankara'nın yıllık toplam ihracatı 7 milyar dolara yükselmiş, şehrin toplam ihracattan aldığı pay yine yüzde 4,9 oranında olurken, Ankara ülkenin en çok ihracat yapan dördüncü kenti olmuştur. (TÜİK 2016a). Hâlbuki 2012 yılı verileriyle şehir Türkiye ihracatı içinden aldığı pay bakımından yedinci sıradadır. Bu veriler şehrin ihracat rakamlarından istikrarlı bir yükseliş olduğunu gösterir. Ankara'nın 2010-2014 yılları arasında en fazla ihracat yaptığı ülkeler sırasıyla ABD, Çin, Irak, Azerbaycan ve Almanya olmuştur. Yapılan ihracatta öne çıkan sektörler ise kimya, metal yapı malzemeleri, demir-çelik ürünleri, maden ve inşaat makineleri, motorlu kara taşıtı, demir-çelik dışındaki ana metal sanayi ve de hava ve uzay taşıtları sektörleridir (Ankara Kalkınma Ajansı 2013, 252). Türkiye imalat sanayi ihracatının 2000'li yıllardaki performansıyla karşılaştırıldığında Ankara'dan yapılan imalat sanayi ihracatının daha ileri teknoloji ürünleri içerdiği görülür (Ankara Kalkınma Ajansı 2013, 253). İleri teknolojiye dayalı sektörlerde yer alan firmaların Ankara'daki tüm firmalar içindeki oranı yüzde 0,6'dır, bu bakımdan şehir Türkiye ortalamasının üzerinde bir seyir izlemektedir. İstihdam parametresi açısından da bakıldığında Ankara'nın belirgin bir üstünlüğü vardır (Ankara Kalkınma Ajansı 2013, 250). Bu anlamda şehrin imalat sanayii alanındaki ihracatı ülke geneline göre daha yüksek getirili bir seyir izlemiştir. Ancak Ankara'nın teknolojiye dayalı ürünlerin imalatı ve ihracatı bağlamındaki başarısının örneğin Güney Kore gibi örneklerle kıyaslandığında sınırlı bir başarı olduğu da açıktır. Ankara'nın liderliği Türkiye genelindeki üretim ve ihracat alanlarının ağırlıklı düşük ve orta teknolojili ürünlere yaslı olmasından kaynaklanmaktadır.

1 2015 yılı itibariyle Ankara'da toplamda 16 üniversite, 18 bin akademisyen ve 560 bin üniversite öğrencisi bulunmaktaydı (Ankara Kalkınma Ajansı. n.a.). 2014 yılı itibariyle de sanayi siciline kayıtlı olan işletmeler arasında Ar-Ge departmanı olan 471 firmada toplam 8930 Ar-Ge personeli, kalite kontrol birimi olan 813 firmada ise toplam 16.608 kalite kontrol personeli çalışmaktaydı (Bilim, Sanayi ve TeknolojiBakanlığı 2014, 36).

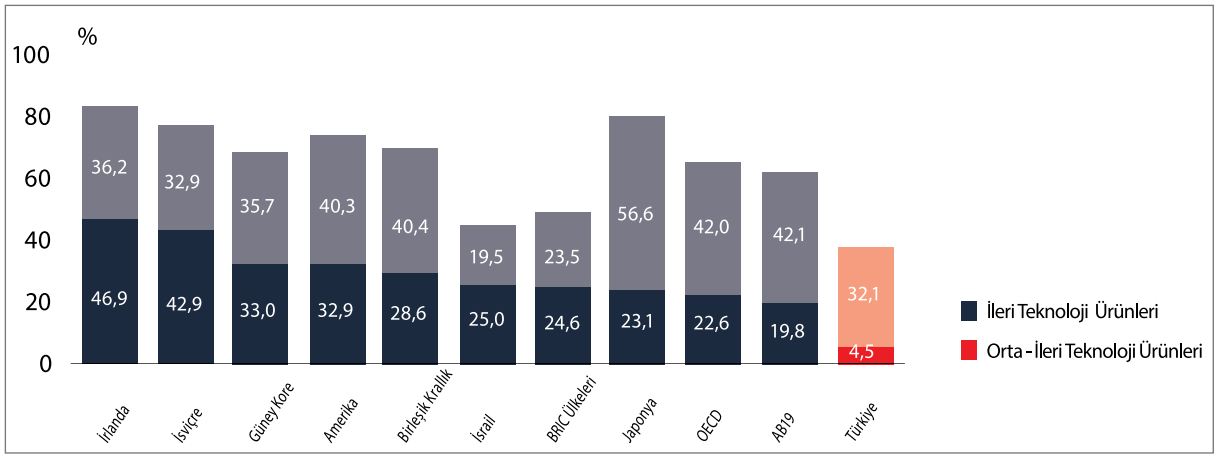
Ankara'daki imalat sanayii KOBİ ağırlıklı bir yapıya sahiptir. Bu durum Türkiye'nin genelinde olduğu gibi, firma kurumsallaşmasının ve ölçek ekonomilerinin oluşmasının önünde bir engel oluşturmakta, sonuçta şehrin rekabetçilik düzeyini geriletmektedir. Şehirdeki sanayi siciline kayıtlı işletme sayısı 5191 olsa da, SGK kayıtlarına göre şehirde toplamda yaklaşık 15 bin işletme imalat sektöründe faaliyet göstermektedir. Bu durumun sonucuysa imalat sanayiinin faktör kullanım yoğunluklarına göre rekabet güçleri bakımından yalnızca hammadde yoğun sanayilerin ortalama rekabet gücünün yüksek olması, diğer kategorilerde ise ortalama rekabet gücünün marjinal sınırda kalmasıdır (Ankara Kalkınma Ajansı 2015, 95). Üretim alanına ilişkin diğer bir sorunlu alan ise teknoloji kullanımı ve üretilen katma değer düzeyidir. Her ne kadar Ankara teknolojiye dayalı ürünlerin imalatında görece daha yüksek uzmanlaşmaya sahip olsa da, üretim içerisinde yüksek teknolojiye dayalı ürünlerin payı düşük seviyelerdedir. Teknolojik düzey Türkiye ortalamasının üzerinde olsa da gelişmiş ülkelerin öne çıkan kent-bölgeleriyle kıyaslandığında düşük kalmaktadır. Sektörel düzeyde bakıldığında 2011 yılı itibariyle ileri teknolojili sektörlerin imalat sanayii ihracatı içindeki payı yüzde 8,61 ile Türkiye ortalamasının bir hayli üzerindedir. Ürün bazında ise aynı dönemde ileri teknolojili üretimin Ankara imalatındaki payı yüzde 5,4 olmuştur. İleri teknoloji üretiminde Ankara ülke üretiminde yüzde 13'lük payla İstanbul'u takip etmektedir. Ne var ki, salt büyüklük açısından bakıldığında Ankara, savunma, hava taşıtları, tıbbi cihazlar, elektrikli makineler gibi kategorik olarak yüksek teknolojili kabul edilen sektörlerde çok daha fazla üretim yapmakta, ancak gerçekleştirilen üretimin büyük bir kısmı bu sektörlerin orta ve düşük teknolojili bileşenlerini kapsamaktadır (Ankara Kalkınma Ajansı 2015, 93). Aradaki bu fark şehrin dış ticaret açığının da temel nedenlerinden birini oluşturmaktadır.

Tablo 6: Türkiye ve Ankara İmalat Sanayi İhracatının Teknoloji Düzeyine Göre Gelişimi

Yıllar	Düşük Teknoloji (%)		Orta Düşük Teknoloji (%)		Orta ileri teknoloji (%)		İleri Teknoloji (%)	
	Türkiye	Ankara	Türkiye	Ankara	Türkiye	Ankara	Türkiye	Ankara
2007	32,69	12,15	30,34	34,38	32,52	44,95	4,45	8,53
2008	28,29	8,55	37,66	39,62	30,92	44,49	3,13	7,33
2009	31,73	9,65	34,42	35,91	30,36	44,54	3,5	9,91
2010	32,61	10,92	31,8	31,64	32,17	46,93	3,41	10,5
2011	32,35	10,84	32,52	33,69	32,01	46,86	3,12	8,61

Kaynak: (Ankara Kalkınma Ajansı 2015b, 93)

Şekil 5: İleri/Orta İleri Teknolojinin Bazı Ülke İhracatlarındaki Payları



Kaynak: (Ankara Kalkınma Ajansı 2015b, 93)

Şehrin yüksek teknolojili imalat alanındaki performansı istihdam yapısını da doğrudan etkilemektedir. Türkiye'deki şehirlerin sosyo-ekonomik gelişmelerine dair yapılan endeks çalışmalarının her birinde altı çizildiği üzere Ankara ülkedeki eğitim düzeyi en yüksek şehirlerden biridir (TEPAV 2016; SEGE 2011). Bu çalışmalar arasında en güncel veriyi sunan EDAM 2016 rekabet endeksi çalışması, genel sıralamada ikinci

sırada yer alan Ankara'nın insan sermayesi ve yaratıcı sermaye alt endekslerinde birinci, sosyal sermaye alt endeksinde ise ikinci sırada bulunduğunu tespit etmiştir. Ne var ki Ankara, sahip olduğu nitelikli nüfusa istihdam yaratma kapasitesi bakımından ülke içerisinde en iyi duruma sahip olsa da birçok Avrupa bölgesinin gerisinde kalmaktadır. İleri teknolojide istihdam edilen nüfusun toplam istihdam içerisindeki payı bakımından (yüzde 2,48) Ankara İstanbul'un önündedir. Ancak, Karlsruhe, Prag, Ile de France, Lazio gibi Avrupa'daki kent-bölgeleriyle kıyaslandığında bu payın son derece yetersiz olduğu da görülecektir (Ankara Kalkınma Ajansı 2015, 29-30). 20-35 yaş arası dinamik nüfusun tüm nüfusa oranı bakımından bu sayılan örneklerin katbekat önünde olan Ankara'nın, nitelikli genç nüfusunu yüksek teknolojili üretim alanında istihdam edemiyor oluşu şüphesiz ciddi bir yapısal soruna işaret etmektedir. Bu bakımdan Ankara her ne kadar Türkiye'nin diğer şehirlerine kıyasla daha ileri üretim ve istihdam yapısına sahip olsa da, ülkenin makroekonomik yapısının kısıtları şehrin gelişimini de belirli bir düzeyde sınırlamaktadır.

Elbette ki Ankara, gelecek yıllarda da, sahip olduğu sanayi ve hizmetler sektörleriyle ülkenin önde gelen ekonomik merkezlerinden biri olmaya devam edecek, özellikle kara ve demir yollarının merkezinde yer alması nedeniyle ülkenin lojistik odaklarından biri olacaktır. Mevcut ulaşım altyapısına eklenen ya da yakın gelecekte eklenecek olan hızlı tren gibi büyük ölçekli altyapı projeleriyle bu lojistik konumu sarsılmaksızın devam edecektir. Nitekim Ankara, fonksiyonel olarak batısındaki Eskişehir üzerinden İzmir'le ve de Marmara bölgesindeki sanayi merkezleriyle giderek bütünleşerek ülkenin batısına uzanan bir koridorun doğu ucunu teşkil eder durumdadır. Eğitim altyapısındaki üstün konumu da hesaba katıldığında Ankara'nın kendi çevresinde oluşacak bir işlevsel bölgenin merkezi konumunda olacağı öngörülebilir. Aynı şekilde savunma sanayiine yönelik yatırımların arttırılması yönündeki ulusal stratejik kararlar, şehrin salt idari-siyasi merkez olmanın ötesinde bir ekonomik işleve sahip olmaya devam edeceğinin kanıtı sayılabilir. Diğer yandan, Türkiye'nin imalat sanayi alanındaki ileri teknoloji kullanma oranları hesaba katıldığında, bu stratejinin belirli bir gelişkinlik seviyesinin ötesine geçmeye imkân vermeyeceği de öngörülebilir. Ancak savunma sanayiinin bu hızla gelişmeye devam etmesi bu türden teknoloji kısıtlarının aşılmasını da mümkün kılabilir.

Diğer yandan bu yapısal kısıtın daha yaratıcı yollarla aşılması yazılım, BİT gibi alanlarda üretimin arttırılmasının teşvik edilmesini gerektirmektedir. Şehrin hâlihazırda sahip olduğu, üstelik ülkenin kalanından aldığı göçün niteliğine bakıldığında kendisine çekmeye devam edeceği öngörülebilecek olan yüksek eğitimli ve nitelikli nüfusun istihdam edilmesi ancak bu türden stratejik ve seçici teşviklerle mümkün olacaktır. Keza mevcut durumda Ankara'nın gelişmesi merkantilist politikalara ve bu türden politikaların beraberinde getirdiği faaliyetlere bağımlı görünmektedir. Müteahhitlik, savunma sanayi yatırımları, lobicilik faaliyetleri bu yönelimin başat alanları olarak kalacaktır. Bu yapıyı aşacak türden bir atılım ise, ulusal savunma sanayi stratejilerine hâkim olan merkantilist yaklaşımla sınırlı kalmayarak, yüksek teknolojili yaratıcı sektörlerin de teşvik edilmesini gerektirmektedir. Üretim alanında yapısal bir dönüşümün yolunu açacak böylesi bir ulusal yönelim ise üniversitelerle hükümet ve devlet kurumları arasındaki ilişkinin ekonomik, politik ve elbette ki kurumsal olarak yeniden yapılanmasını gerektirmektedir. Böylece Ankara ulusal ölçekli bir hizmet merkezi ve de orta düzey teknolojili bir sanayi havzası olmanın ötesine geçebilir. Sahip olduğu potansiyeli, ABD'de Boston ve çevresi gibi, ileri teknoloji ürünlerinin üretimine ve geliştirilmesine odaklanan bir eğitim bölgesine dönüşmek yönünde harekete geçirebilir.

ESKİŞEHİR

YÜKSEK TEKNOLOJİ ODAKLI BİR BÖLGESELLEŞMENİN POTANSİYELİ

ESKİŞEHİR: YÜKSEK TEKNOLOJİ ODAKLI BİR BÖLGESELLEŞMENİN POTANSİYELİ

Eskişehir, Türkiye'de kentsel ekonomilerin gelişimi ve bölgeselleşme dinamiklerine dair bir tartışma açısından ilgi çekici bir örnek teşkil etmektedir. Şehir bir yandan kentsel yaşam kalitesi ya da sürdürülebilirlik gibi ileri kentsel formasyonları tanımlayan vasıflar açısından ülkenin en önde gelen yerelliklerinden biridir. Diğer yandansa ekonomik büyüklük, pazar derinliği, emek piyasalarının genişliği gibi kriterler açısından ortalama bir görünüm arz etmektedir. Bu anlamda, örneğin Gaziantep gibi 1980 sonrası dönemde öne atılan yeni sanayi odaklarında gözlediğimiz dengesizliğin tam tersi bir manzara sunar. Eskişehir, imalat sanayi ve ihracat alanlarındaki hızlı gelişmeye rağmen eğitim, sağlık, yapılı çevre gibi kriterler açısından başarısız bir sınav veren Anadolu kentlerinin aksine, gelişkin eğitim altyapısı, yaygın sağlık hizmetleri ağı, nitelikli kentsel çevre gibi özellikleriyle dikkat çeker. Ancak, sosyal ve kültürel alanlarda gözlenen gelişmişlik düzeyi beraberinde ayırt edici bir ekonomik canlılık getirmez. Hâlbuki ülkenin pek çok kentine nazaran hayli erken tarihlerde sanayileşme sürecine girmiş ve neredeyse Cumhuriyet tarihinin tamamında önemli kamusal ve özel sektör yatırımlarını kendisine çekmiş olan Eskişehir'in, sahip olduğu eğitim altyapısı da hesaba katıldığında bugün başka bir yerde olması beklenebilirdi. Bu çelişkili durumun açıklanması Türkiye kentlerinin bölgeselleşme potansiyellerinin anlaşılması açısından kritiktir.

Raporun giriş bölümünde belirttiğimiz gibi, günümüzde kentsel iktisat olarak bilinen akademik disiplinde öne çıkan yaklaşımlardan biri, kentlerin ve bölgelerin ekonomik gelişmişliğini ve nihayet ortaya çıkan kentsel büyüklükleri hanelerin ve firmaların mekansal tercihleri üzerinden açıklama eğilimindedir. Farklı çalışmalarda bu tercihlere yön veren kriterler farklılaşsa da bu perspektifte öne çıkan temel unsur taleptir. Buna göre daha iyi bir yaşam kalitesi arzusuyla ya da kültürel-politik anlamda benzerleriyle bir arada olma özlemiyle hareket eden bireyler örneğin bir şehirden diğerine göç ederken beraberlerinde iş imkânlarını da getirirler. En popüler örneklerinden birini Richard Florida'nın (2005) "yaratıcı sınıf" tartışmasında gördüğümüz üzere, bir şehrin ekonomik anlamda büyüklüğünü belirleyen insanların bu şehirde var olmasını kışkırtacak cazibe öğelerine ne derece sahip olduğudur. Florida'nın yetenek-teknoloji ve hoşgörü (3T: *talent-technology-tolerance*) nosyonları üzerinden kavramsallaştırdığı kentsel cazibe, yaratıcı sınıfın ve dolayısıyla bugünün dünyasında en ileri ekonomik faaliyetlerin yığılmasını sağlayacak anahtar unsurdur. Hâlbuki bu çalışmalarda ortaya konan nedensel mantığın gerçekte tam tersi şekilde işlediği iddia edilebilir. Bir başka deyişle, yüksek nitelikli işgücünü bir şehre çeken, şehrin sahip olduğu yaşam kalitesinden ya da hoşgörü seviyesinden ziyade, aslında o şehirdeki iş imkânları ve ücret seviyeleridir (Storper 2013, 15). Şehre benzer niteliklere sahip daha geniş bir nüfusun akmasını ve de yüksek getirili ekonomik faaliyetlerin daha fazla yığılmasını sağlayan üretim alanının yapısal koşullarıdır. Analizdeki bu türden bir tersine çevirme bizlere Eskişehir'de gözlemlediğimiz çelişkili durumu anlamak açısından daha isabetli araçlar sunacaktır.

Son yıllarda farklı kurumlar tarafından yapılan endeks çalışmaları, Türkiye'deki illerin birbirlerine kıyasla sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyelerini göstermeleri bakımından önemli kaynaklardır. Gerçi bu çalışmalar, kent ölçeğinde değil de il düzeyinde veriler üzerinden hazırlanmışlardır ve dolayısıyla kent merkezlerinin birbirleriyle ya da belirli bir kent merkeziyle o ilin kalanı arasında kıyaslama yapma şansı sunmazlar. Ancak yine de birden çok alanda istatistiki göstergeleri derleyip toplu bir sonuç ortaya koydukları için iyi bir başlangıç noktası sunarlar. Eskişehir, bu endekslerde istisnasız biçimde, sosyal gelişmişlik skoruyla öne çıkar. Bu alanda halen referans niteliğine sahip olan ve Kalkınma Bakanlığı tarafından 2011 verileriyle 69 ayrı gösterge kullanılarak yapılan SEGE-2011 araştırmasında, Eskişehir Türkiye'nin en gelişkin 7. ili gösterilmektedir (Kalkınma Bakanlığı 2013). Birleşmiş Milletlerin İnsani Gelişmişlik Endeksi'nin metodolojisini Türkiye'deki illere uyarlayan TEPAV'ın endeks çalışmasında ise Eskişehir ülkenin insani gelişmişlik bakımından en gelişkin ilidir. Eğitim, sağlık ve gelir bakımından alt endekslere de yer veren bu çalışmada Eskişehir'in yüksek skorunun esas nedeninin eğitim göstergeleri olduğu iddia edilmektedir (TEPAV 2016). Bütünleşik skor içerisinde ekonomik göstergelere daha fazla ağırlık veren İş Bankası'nın 2013

verileriyle hazırladığı çalışmasında ise Eskişehir genel sıralamada 10. sırada yer alırken, finansal gelişmişlik alt endeksinde 19. sıraya geriler (İş Bankası 2015). En güncel çalışmalardan biri olan ve 2014 verilerini kullanan EDAM'ın çalışması ise hem yine aynı kurum tarafından 2008 verileriyle yapılan çalışmayla kıyaslama imkânı vermesi bakımından hem de birden fazla alt kategoride sıralamayı göstermesi açısından önemli bir referans çalışmasıdır (EDAM 2016). Burada Eskişehir tüm iller arasında 7. sıradadır. Ancak daha dikkat çekici olan, giriş kısmındaki iddiamızı kanıtlayacak biçimde, farklı alt endekslerde şehrin konumundaki dramatik farklardır. Buna göre Eskişehir insan sermayesi, yaratıcı sermaye ve sosyal sermaye endekslerinde ülkenin en gelişkin üç ilinden biridir. Diğer yandan, makroekonomik istikrar, piyasa büyüklüğü ve emek piyasaları alt endekslerinde ortalama denecek bir performans göstermektedir.

Eskişehir, sahip olduğu eğitim altyapısı, nitelikli işgücü potansiyeli ve kentsel çevre kalitesine karşılık yüksek bir ekonomik dinamizm seviyesine sahip değildir. Şehrin ekonomik tarihi göz önüne alındığında bu şaşırtıcı bir durumdur. Zira Eskişehir, "sanayileşmesini ve buna bağlı olarak modernleşmesini çok erken dönemlerde gerçekleştirmiş az sayıdaki Anadolu kentinden biridir" (Keyman ve Lorasdağı 2010, 162). Anadolu'da demiryolu ağının kurulmasıyla birlikte önemli bir kavşak noktası haline gelen kent, hem geç dönem Osmanlı hem de erken dönem Cumhuriyet idaresi altında önemli sanayi yatırımlarıyla tanışmıştır. Bugün halen kentin tekel konumunda olduğu demiryolu sanayiinin gelişimi 19. yüzyıl sonuna uzandığı gibi, 1930'lu yıllardaki devletçi sanayileşme döneminde ve daha sonra ithal ikameci kalkınma döneminde kentte büyük ölçekli kamu ve özel sanayi yatırımları gerçekleştirilmiştir. 1970'lerde özellikle imalat sanayii alanında hızlı bir gelişme kaydeden Eskişehir, 1980 sonrası dönemde İstanbul gibi geleneksel sanayi merkezlerinden çıkan (Paşabahçe Şişecam gibi) kimi sanayi tesislerini çekmiş olsa da bu dönemde Anadolu Kaplanlarının kaydettiği atılımla kıyaslandığında mütevazı sayılabilecek bir performans ortaya koymuştur (Fırat 2015, 47-52). Sonuç olarak, Eskişehir'in özellikle imalat sanayii alanındaki rekabetçilik kapasitesi Cumhuriyet'in ilk yıllarında yapılan yatırımlardan kaynaklansa da, özellikle 1990 sonrası dönemde kentin devlet teşviklerinden pek de yararlanamadığı söylenebilir (Keyman ve Lorasdağı 2010, 171).

Yine de Eskişehir, ulaşım ve lojistik sistemleri içerisindeki konumuyla, özellikle kimi imalat sanayii ve madencilik faaliyetlerindeki tekelci üretim yapısıyla ve de birazdan daha detaylı değineceğimiz üzere imalat sanayi alanında ileri teknoloji kullanım kapasitesiyle önemli bir ekonomik potansiyele sahiptir. Ancak bu potansiyelin tam anlamıyla hayata geçirildiğini söylemek mümkün değildir. Keza 2014 yılı itibariyle Eskişehir toplam GSYİH'den sadece yüzde 1'lik pay almıştır. Bu oran 2002-2014 döneminde değişmeden kalmıştır.

Tablo 7: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014)

İl	2004	2014
İstanbul	0,29	0,30
Ankara	0,096	0,091
İzmir	0,065	0,062
Bursa	0,039	0,040
Adana+Mersin	0,038	0,032
Antalya	0,032	0,031
Konya	0,020	0,021
Gaziantep	0,014	0,017
Kayseri	0,014	0,014
Eskişehir	0,010	0,011
Samsun	0,012	0,011
Diyarbakır	0,009	0,010
Van	0,004	0,005

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan hesaplamalardan yazarlar tarafından derlenmiştir.

Şehrin mevcut sanayi yapısına yakından baktığımızda özellikle makine imalat sanayiinin başı çektiğini, gıda sanayi ile taşa ve toprağa dayalı imalat sanayinin onu takip ettiğini görmekteyiz. Bugün ülkenin tek uçak motor fabrikası ve de dizel lokomotif motoru üreten fabrikaları Eskişehir'de bulunmaktadır. Aynı şekilde ülkenin en yüksek kapasiteli buzdolabı ve kompresör fabrikası da Eskişehir'dedir. Eskişehir'de üretilen kimi ürünler ülke çapında sahip oldukları yüksek pazar paylarıyla dikkat çekmektedirler. Aşağıdaki tabloda da görülebileceği gibi, şehir, uçak motoru, dizel lokomotif, boraks gibi ürünlerde tekel konumunda olduğu gibi, soğutucu, buzdolabı, manyezit gibi ürünlerde de son derece yüksek pazar payına sahiptir.

Tablo 8: Seçilmiş Bazı Ürünlerin Üretiminde Eskişehir'in Payı

Uçak Motoru	100
Dizel Lokomotif	100
Boraks	100
Soğutucu	95
Buzdolabı	60
Manyezit	60
Soba ve Aksesuarları	40
Seramik	40
Bisküvi ve Kek	32
Kiremit ve Tuğla	25

Kaynak: (Fırat 2015, 37)

Ayrıca Eskişehir devletçi kalkınma döneminde kurulan altyapısıyla bugün hala tarıma dayalı sanayiinin kuvvetli olduğu şehirlerden biridir. 2014 verileriyle sanayi siciline kayıtlı 739 işletmenin bulunduğu kentte işletmelerin yüzde 34'ü mikro ölçekli, yüzde 46'sı küçük ölçekli, yüzde 15'i orta ölçekli ve yüzde 5'i büyük ölçeklidir (Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2014, 175). Arçelik, Sarar Giyim, Tülomsaş, Eti Gıda, Ford Otosan, Türkiye Şeker Fabrikası, Kırka Bor İşletmeleri, Alp Havacılık gibi büyük çaplı üretim yapan ve geniş istihdam sağlayan işletmeler ülkenin de en büyük işletmeleri arasında yer almaktadır. Nitekim 2015 yılı itibariyle İstanbul Sanayi Odası tarafından derlenen Türkiye'nin en büyük ve ikinci en büyük 500 sanayi kuruluşu listelerinde Eskişehir'e kayıtlı yedişer firma bulunmaktadır.

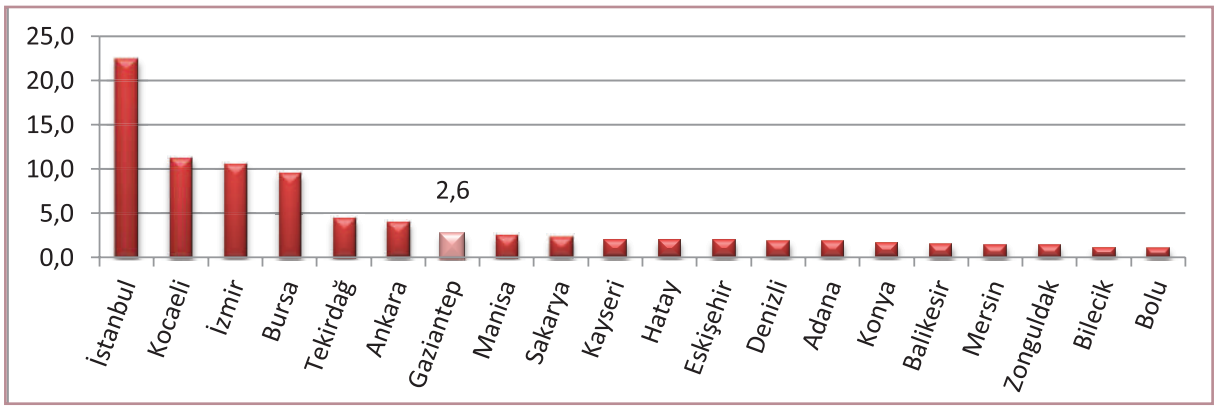
Tablo 9: Eskişehir İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı

%12 Makine ve ekipman imalatı
% 12 Gıda ürünlerinin imalatı,
% 12 Fabrikasyon metal ürünleri imalatı (makine ve teçhizatı hariç),
% 11 Diğer madencilik ve taş ocakçılığı,
% 11 Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı,
% 8 Kauçuk plastik ve ürünleri imalatı,
% 7 Elektrikli teçhizat imalatı,
% 5 Ana metal sanayi,
% 4 Mobilya imalatı,
% 4 Kimyasalların ve kimyasal ürünlerin imalatı,
% 2 Ağaç ve mantar ürünleri imalatı (mobilya hariç),
% 2 Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı, % 2 Madeni yağ geri kazanım,
% 1 Metal cevherleri madenciliği,

Kaynak: (Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2014, 174)

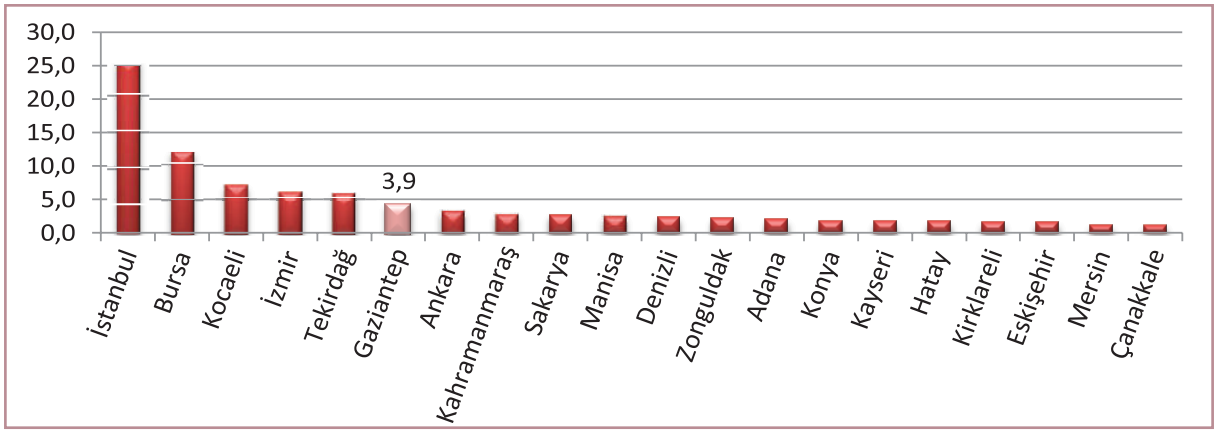
Aşağıda sıralanan şekillerden izlenebileceği üzere, Eskişehir ülkenin önde gelen sanayi kentlerinden biridir. 2012 yılı verileriyle, Eskişehir ülkedeki toplam sanayi ürünleri üretiminden aldığı pay bakımından on ikinci, imalat yatırımlarından aldığı pay bakımından on sekiz, yatırım yapan firma sayısı bakımındansa on yedinci sıradadır (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 51-52).

Şekil 6: Türkiye Üretiminden En Fazla Pay Alan İlk 20 İl



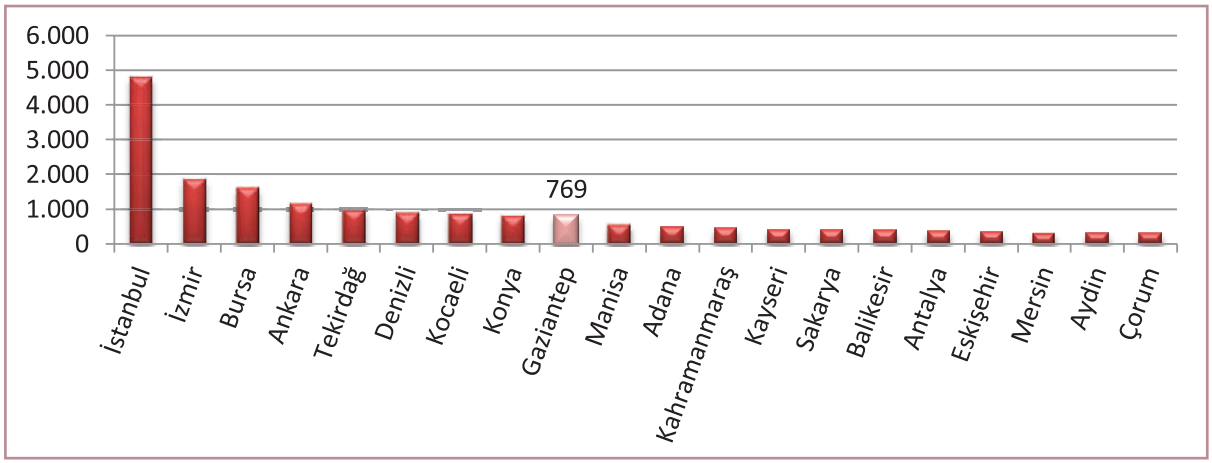
Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 51)

Şekil 7: Türkiye Yatırımında En Fazla Pay Alan İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 52)

Şekil 8: Türkiye Yatırım Sayılarına Göre İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 52)

TÜİK tarafından 2016 sonunda yayınlanan güncel il bazında GSYİH verilerine göre ise, 2014 yılı itibariyle Eskişehir'deki toplam üretimin yüzde 39'u sanayi sektöründen gelmektedir. Bu oran yüzde 32 olan Türkiye ortalamasının üzerindedir. Eskişehir, bugün de İzmir, Bursa, Kayseri ve Gaziantep'le beraber Türkiye'nin sanayi merkezlerinden biri konumundadır. Dahası, 2004-2014 döneminde Eskişehir'de sanayinin payı yüzde 6'lık bir artış göstermiştir. Bu artış, hem ulusal ölçekteki artışın hem de bu rapor kapsamında değerlendirdiğimiz illerin büyük çoğunluğundaki artışın üzerinde bir artıştır. Ayrıca Eskişehir'de sanayiinin payının yükseliyor oluşu, çevresinde yer alan Ankara ve Konya'daki trende de uygundur. Bu dönemde şehirde hizmetlerin payı ise yüzde 1'lik bir büyüme göstermiştir (ulusal ölçekte ise neredeyse sabit kalmıştır).

Tablo 10: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (Yüzde) (2004 ve 2014)

	Sanayi		Hizmetler	
	2004	2014	2004	2014
İstanbul	31	30	68	69
İzmir	35	37	59	58
Bursa	44,4	47	48	48
Eskişehir	33	39	53	54
Ankara	25	30	72	68
Konya	23	28	54	52
Antalya	17	17	69	74
Adana+Mersin	22	28	60	60
Kayseri	40	39,4	50	52
Samsun	16	23,5	64	72
Van	12	28	72	60
Gaziantep	44	47	49	48
Diyarbakır	17	26	59	60
Toplam Türkiye	28,7	32	60,4	60,6

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan il bazında GSYİH hesaplamalarından yazarlar tarafından derlenmiştir.

Şehrin imalat sanayii alanındaki görece yüksek kapasitesi ihracat rakamlarına da yansımaktadır. Zira 2000'li yıllar boyunca ülke genelinde gözlenen trende paralel olarak dış ticaret hacmi artış kaydeden şehrin toplam ihracat miktarı 2000 yılında 388 milyon dolardan 2014 yılında 2,25 milyar dolara yükselmiştir. 2015 yılı verileriyle Eskişehir ülkenin toplam ihracatından yüzde 0,5 pay almıştır (TÜİK 2016a). İhracatın sektörel dağılımına baktığımızda ise, 2013 yılı verileriyle şehrin ihracatında ana gövdeyi 32 firma ve yüzde 49,3'lük payla makine imalat sanayiinin oluşturduğu görülmektedir. Onu 9 firma ve yüzde 20'lik payla madencilik, 19 firma ve yüzde 7,9'luk payla taşa ve toprağa dayalı imalat sanayii izlemektedir (Fırat 2015, 41).

Dış ticaret açısından dikkat çekici olan Eskişehir'in dış ticaret fazlası veren bir il oluşudur. Türkiye'nin yapısal sorunlardan biri olan cari açık fazlası sorununun Eskişehir'de gözlenmiyor oluşunun temel gerekçesi ihracatın ana gövdesini oluşturan makine imalat sanayiinin görece ileri teknolojili ve yüksek katma değer üreten bir sektör olmasıdır. Eskişehir'de ileri teknolojili ürünlerin ihracatının toplam ihracat içindeki payı yüzde 15'tir. Türkiye'nin geneli için bu oran yüzde 3,5'ken, örneğin Ankara'da yüzde 5,4'tür. Eskişehir tüm ülkedeki yüksek teknolojili ürünlerin yaklaşık yüzde 5'ini üretirken, şehirde üretilen tüm ürünler içerisinde yüksek teknolojili olanların oranı yüzde 33 gibi hayli yüksek bir orandadır. Bu bakımdan Eskişehir Ankara ve İstanbul'un hayli önünde birinci sıradadır. Şehre bu konumunu kazandıran ise özellikle makine imalat sanayiinin raylı sistemler sanayi ile havacılık ve savunma sanayi alt sektörleridir. Yukarıda da değinildiği üzere Eskişehir bu alt sektörlerden birincisi açısından Türkiye'de tekel konumundadır, ikincisi açısından

ise Cumhuriyet'in erken dönemlerinden bu yana avantajlı bir konuma sahiptir. Son yıllarda savunma sanayiinin geliştirilmesi yönünde alınan stratejik karar da hâlihazırda TSK'nın havacılık birimlerinin bulunduğu şehirde yeni kuşak savunma sanayi firmalarının oluşmasını sağlamıştır. Savunma sanayiiyle bağlantılı olarak havacılık sanayii de geliştiğinden sonuç itibariyle Eskişehir havacılık ve raylı sistemler gibi iki önemli sanayi kümesinin odağı haline gelmiştir. Askeri-endüstriyel kompleks üzerinden yeniden yapılanma emareleri gösteren kentsel ekonomisiyle Eskişehir, Ankara'dan İstanbul'a kadar uzanan sanayi koridoru içinde önemli bir işlev üstlenme potansiyeline sahiptir. Konya için gündeme getirdiğimiz gibi, bu türden bir yönelimin, Eskişehir'i II. Dünya Savaşı sonrası dönemde ABD'de Los Angeles ve bölgesinde gözlenen türden bir bölgeselleşme eğilimine sevk etmesi olasılık dahilindedir. Üstelik şehrin ulaşım ve taşıma sistemleri içerisindeki konumu da hesaba katıldığında bu olasılık Konya'ya nazaran çok daha yüksektir.

Üretim ve dış ticaret verilerine yükseköğrenim altyapısı ve beşeri sermayeye ilişkin veriler eklendiğinde Eskişehir'in ekonomik potansiyelinin ne denli büyük olduğu daha da net anlaşılacaktır. Altmış binin üzerinde öğrencisiyle iki üniversiteye sahip olan kent ülkenin önde gelen üniversite şehirlerinden kabul edilmektedir. Keza aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere 1000 kişi başına düşen lisans, yüksek lisans ve doktora mezunlarının sayısı ülke ortalamasının katbekat üzerindedir.

Tablo 11: Bin Kişi Başına Yüksekokul ve Üniversite, Lisansüstü ve Doktora Mezun Sayısı

		2008	2009	2010	2011	2012	2013
Yüksekokul ve Üniversite	Türkiye	72,1	85,41	87,91	102,39	107,89	120,33
	Eskişehir	89,66	111,71	111,71	132,77	137,33	154,52
Lisansüstü	Türkiye	5,09	5,52	7,04	7,49	7,6	9,56
	Eskişehir	5,64	7,24	9,25	9,87	9,94	13,14
Doktora	Türkiye	1,5	1,89	2,19	2,227	2,224	2,77
	Eskişehir	2,53	3,65	4	4,1	4,05	5,55

Kaynak: (Fırat 2015, 40)

Yükseköğretim altyapısı ve daha önemlisi şehrin idaresine yön veren yerel koalisyonla üniversiteler arasındaki aktif kurumsal işbirliği, Eskişehir'i yenilikçilik ve araştırma-geliştirme faaliyetleri açısından da ön sıralara çıkarmaktadır. Eskişehir Sanayi Odası'nın 2015 yılında yayımladığı verilere göre, şehir kişi başına düşen 380,89 lira Ar-Ge harcamasıyla tüm Türkiye'de ikinci sıradadır. Şehirde sanayi siciline kayıtlı olan 42 binin üzerindeki işletmeden yalnızca 90 tanesinde Ar-Ge birimi vardır (Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2014, 147). Bu durumda şehirdeki Ar-Ge harcamalarının büyük ölçüde üniversiteler ve de onlarla ilişkili olan Anadolu Teknoloji Araştırma Parkı ya da Sanayi Geliştirme Merkezi gibi kuruluşlar tarafından gerçekleştirildiğini varsayabiliriz. Ar-Ge faaliyetlerine dönük bu görece yüksek ilgi sonuç vermiş ve aşağıdaki tablodan da izlenebileceği gibi Eskişehir'deki patent, endüstriyel tasarım, faydalı model ve marka başvuruları ve tescilleri 2000'li yıllar boyunca dramatik biçimde artmıştır. Şehirdeki eğitimli nüfusun yüksek oranına kanıt sayılabilecek bir başka gösterge de internet kullanımına ilişkin verilerdir. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu'nun 2016 yılında yayınladığı güncel verilerden yapılacak bir hesap, Eskişehir'de kişi başına düşen sabit genişbant bağlantı sayısının 0,16 olduğunu göstermektedir. Bu oran 0,12 olan ülke ortalamasının üzerinde olduğu gibi, Eskişehir, İstanbul, Ankara ve İzmir'in arkasından bu gösterge itibariyle dördüncü sıradadır. Üstelik Eskişehir, özellikle kentsel ulaşım altyapısıyla İstanbul ve Ankara gibi büyükşehirlere nazaran daha nitelikli bir donanıma sahiptir. Özellikle 2000'li yıllarda kent merkezinde ve ana arterlerde tramvay hattına bağlı olarak ulaşımın yeniden organize edilmesi ve kent merkezinin belirli bir kısmının bütünüyle yayalaştırılması önemli bir değişim yaratmıştır (Akarçay 2016, 168).

Tablo 12: Eskişehir'de Patent, Endüstriyel Tasarım, Faydalı Model ve Marka Başvuru ve Tescil Sayıları

PATENT		ENDÜSTRİYEL TASARIM		FAYDALI MODEL		MARKA	
BAŞVURU	TESCİL	BAŞVURU	TESCİL	BAŞVURU	TESCİL	BAŞVURU	TESCİL
1	3	0	0	0	0	95	106
4	1	2	0	1	0	115	79
3	0	15	12	6	1	150	107
4	2	19	17	12	3	138	54
5	1	22	22	14	12	255	91
3	0	27	25	10	9	270	152
6	0	16	13	8	9	173	157
5	2	50	45	14	9	393	138
5	0	48	27	25	13	284	129
10	0	46	44	12	9	352	260
11	1	45	33	21	6	469	278
7	0	54	60	34	28	637	333
20	0	39	36	24	19	543	471
32	4	40	42	21	11	488	354
17	5	24	25	33	19	516	355
27	9	43	37	27	26	581	329
44	6	48	46	32	19	908	279
57	8	35	47	42	18	792	504
68	17	42	35	25	26	752	636
88	12	48	46	41	20	937	630

Kaynak: (Özaydemir 2015, 25)

Tablo 13: Seçilmiş İllerde Sabit Genişbant İnternet Aboneliği (Fiber, xDSL, Kablo ve Diğer) (2015)

İl	Abone Sayısı (a)	Nüfus (b)	Oran (a/b)	İl	Abone Sayısı (a)	Nüfus (b)	Oran (a/b)
İstanbul	2.711.705	14.657.434	0,18	Adana	225.798	2.183.167	0,10
Ankara	960.562	5.270.575	0,18	Kayseri	145.964	1.341.056	0,10
İzmir	724.837	4.168.415	0,17	Samsun	130.172	1.279.884	0,10
Yalova	39.115	233.009	0,16	Konya	201.281	2.130.544	0,09
Eskişehir	135.371	826.716	0,16	Sivas	53.110	618.617	0,08
Bursa	406.217	2.842.547	0,14	Gaziantep	150.836	1.931.836	0,07
Antalya	340.793	2.288.456	0,14	Tunceli	6.867	86.076	0,07
Kocaeli	225.983	1.780.055	0,12	Diyarbakır	65.465	1.654.196	0,03
Denizli	115.920	993.442	0,11	Van	30.930	1.096.397	0,02
Mersin	189.663	1.741.221	0,10	Türkiye	9.504.594	78.741.053	0,12

Kaynak: Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu'nun 2016 yılı verilerinden yazarlar tarafından derlenmiştir.

Tüm bu verilerden çıkan sonucu özetlemek gerekirse, Eskişehir'in Türkiye'nin bütününe kıyasla kuvvetli bir imalat sanayi altyapısına, eğitimli bir nüfusa ve de özellikle imalat alanında ileri teknoloji kullanma kapasitesine sahip olduğu iddia edilebilir. Ayrıca şehir, ulaşım ve lojistik ağları içerisindeki konumu da hesaba katıldığında İstanbul-Ankara arasında gevşek biçimde şekillenen işlevsel koridorun önemli bir bileşeni konumundadır.

Ne var ki mevcut ekonomik gücüyle potansiyeli arasında da halen ciddi bir makas bulunmaktadır. Bu bölümün başında da belirttiğimiz gibi şehrin toplam ekonomik büyüklüğü ve ulusal gelirden aldığı pay, özellikle sosyal gelişmişlik göstergelerinin yarattığı beklentileri karşılayacak düzeyde değildir. Eskişehir ülkenin en büyük üniversite kentlerinden biri olsa da sahip olduğu nüfus büyüklüğü ve yoğunluğu ya da net göç hızı gibi göstergeler şehrin kendisine doğru ciddi bir nüfus çekmediğine işaret etmektedir. Bir başka deyişle, yüksek nitelikli emeğin şehirde kalmasını mümkün kılacak ekonomik dinamizmden bahsetmek mevcut durumda mümkün değildir. Her ne kadar havacılık ve savunma sanayi gibi üretim alanları açısından bir uzmanlaşma ve yoğunlaşma tespit edilebilir olsa da bu alanlardaki birikim henüz ileri teknoloji odaklı bir bölgeselleşmenin ortaya çıkışını mümkün kılacak düzeyde değildir.

Diğer yandan sıraladığımız göstergeler Eskişehir'in böylesi bir atılımı yapabilecek potansiyele sahip olduğuna işaret etmektedir. Büyükşehir belediyesinde temsilini bulan yerel kentsel koalisyonun gücü ve de üniversitelerin bu koalisyon içindeki özgül ağırlığı hesaba katıldığında bu potansiyelin kuvveden fiile geçmesinin görece daha kolay olacağı iddia edilebilir. O halde Eskişehir açısından belirleyici olacak olanın, üretim alanının parametrelerini yapısal olarak değiştirecek daha üst ölçekli bir müdahale olacağı iddia edilebilir. Bu müdahalenin ise kültür endüstrileri ya da biyoteknoloji gibi yüksek getirili üretim ve araştırma-geliştirme faaliyetlerinin şehirde kümelenmesini sağlaması mevcut yüksek teknolojili imalat üretimi altyapısını pekiştirecektir. Merkezi hükümet ve bürokratik organlarla yerel kentsel koalisyon arasında oluşacak bu türden bir yakınsama, yalnızca Eskişehir açısından değil tüm ülke için genişletici bir sonuç üretecektir. Böylesi bir senaryoda Eskişehir'in, örneğin ileri teknolojili sektörler, üniversite ve film endüstrisi üzerinden Avrupa'nın en müreffeh bölgelerinden birine dönüşmüş olan Fransa'nın Grenoble kenti ve çevresinde olduğu gibi bir bölgeselleşme dinamiğine girmesi beklenebilir. Bu anlamda şehir, Türkiye'de orta-gelir tuzağını aşma yönünde en yüksek şansa sahip toplumsal-ekonomik-kültürel oluşumlardan biridir.

İZMİR

KENT-BÖLGENİN KÜRESELLEŞME SANCILARI

İZMİR: KENT-BÖLGENİN KÜRESELLEŞME SANCILARI

İzmir, günümüzde Türkiye kentlerinin bölgeselleşme potansiyellerinin ve dinamiklerinin anlaşılması açısından en verimli örneklerden birini teşkil etmektedir. Şüphesiz İzmir, ülkenin en köklü ticaret, hizmet ve sanayi kentlerinden biridir. Dahası 19. yüzyıldan bu yana Türkiye'nin ekonomik, siyasal ve kültürel modernleşme serüveninin ana sahalarından biri olmuştur. Dolayısıyla şehrin yakın zamanlı sosyo-ekonomik yapısının anlaşılması kendi sınırlarının ötesinde bir anlam ifade etmektedir.

Ancak İzmir'e dair bir tartışmayı bu denli mühim kılan, basitçe şehrin tarihsel önemi ya da iktisaden büyüklüğü değildir. Bizim bu raporla katkı sunmayı murat ettiğimiz tartışma açısından daha çarpıcı olan, İzmir'in Türkiye ekonomisinin küreselleşmesinin çelişkili sonuçlarının en net izlenebileceği yerelliklerden biri olmasıdır. Ulusal ekonomilerin giderek dışa açıldığı, makroekonomik politikalara yön veren ulusal kalkınmacılık anlayışının geride bırakıldığı 1980 sonrası dönemde İzmir'in ekonomik yapısı da dramatik dönüşümler geçirmiştir. Bu tarihsel evre içerisinde ayrı bir alt dönem olarak ele alınabilecek olan 2001 krizi sonrası dönemde ise bu değişim sürecinin sonuçları iyiden iyiye pekişmiştir. Şehir, bu dönem zarfında bir yandan metropoliten alandan kent-bölgeye evrimini –bu denli net bir örneğine belki sadece İstanbul ve hinterlandında rastlayabileceğimiz ölçüde– ilerletmiştir. Diğer yandansa, iktisadi açıdan sahip olduğu tarihsel ve aktüel potansiyellerin gerisinde kalarak ülke içindeki konumunu göreli olarak yitirmiştir. Keyman ve Lorasdağı'nın (2010, 64), nüfus, eğitim, coğrafi konum ve ekonomik altyapı gibi kıstaslar hesaba katıldığında "mazereti olmayan bir kent" olarak tanımladığı İzmir, bir anlamda Anadolu Kaplanlarıyla sembolize edilen konjonktürün kaybedeni konumunda olmuştur.

İktisadi boyuttaki bu göreli gerilemeyse, kentteki yerel elitlerin alternatif çıkış yolları aramasına yol açmış, kent mekânını ve ekonomisini yeniden yapılandırmaya dönük çok sayıda plan ve projenin üretilmesine neden olmuştur. Daha çok yerelden geliştirilen bu girişimlere cevaben ise ulusal ölçekteki karar alıcılar bilhassa büyük çaplı altyapı projeleri marifetiyle kent ekonomisine yön verecek müdahalelere girişmişler, ancak yerel ile merkez arasındaki siyasal farkın yarattığı engeller de baki kalmıştır. Sonuç itibariyle İzmir bugün hem şehri tekrardan eski şaşaalı günlerine kavuşturup onu bir küresel şehir yapmayı hedefleyen politik ve ekonomik girişimler bakımından hem de kent-bölge formasyonlarına dair entelektüel tartışma bakımından ülkenin en öne çıkan kentlerinden biridir. O nedenle biz de bu bölümde şehrin sosyo-ekonomik yapısının dönüşümüne dair ana hatları tarif edecek, şehirdeki sermaye birikim rejiminin unsurlarını bir kent-bölgenin oluşumu çerçevesinde tartışacağız.

Mevcut durumda Türkiye'deki metropoliten alanlar içerisinde kent-bölgesi formasyonunun, bir başka deyişle yerleşimler arasındaki işlevsel entegrasyonun en ileri örneklerinden birini İzmir'de izlemek mümkün. Zira aşağıda detaylı biçimde açıklayacağımız 1980 sonrası ekonomik dönüşüm, İzmir'deki ekonomik işlevlerin mekânsal olarak da yeni arayışlara girmesine neden olmuştur. Bu mekânsal yeniden dizilimin en açık göstergeleri, şehirde faaliyet gösteren firmaların ve de farklı sektörlerdeki istihdamın dağılımıdır. Özatağan ve Eraydın'ın (2014, 1033) 1990-2000 yılları arasındaki istihdam artışı hesaplamaları üzerinden oluşturdukları aşağıdaki haritada da izlenebileceği gibi, bu dönemde firma ve istihdam yığılması İzmir metropoliten alanının çeperlerine doğru yayılmış ve nihayetinde şehrin ekonomik coğrafyasını katî biçimde dönüştürmüştür. Böylelikle ortaya çıkan yeni işbölümü çerçevesinde Manisa merkezini de içine alan yeni bir kent-bölgesi doğmuştur. Bugün Manisa merkezi neredeyse İzmir'in bir dış mahallesi, uydu kenti konumundadır. Bu işbölümünde Aliağa ve Manisa yeni sanayi odakları olarak belirirken, Kemalpaşa, Turgutlu, Torbalı, Menderes ve Menemen ilçeleri hala bölge ekonomisi içerisinde önemli bir payı olan tarımsal faaliyetlerin odağı olarak yer almışlardır. Çeşme ve Kuşadası turizmle ilişkili hizmetlerin odağı olurken, bölgenin asıl finans ve hizmet merkezleri, geleneksel olarak merkezi iş alanını barındıran Konak'a ek olarak, Karşıyaka ve Bornova olmuştur (Özatağan ve Güvenç 2012, 165-166). Böylece, İzmir metropoliten merkezi, farklı işlevlerde uzmanlaşmış çeper yerleşimlerle bütünleşerek çok odaklı bir kentsel-bölgenin

oluşmasına yol açmıştır (Eraydın vd. 2008, 151). Bu eğilimin 2000'li yıllarda da pekişerek devam ettiğini söylemek mümkündür (Özatağan ve Güvenç 2013).

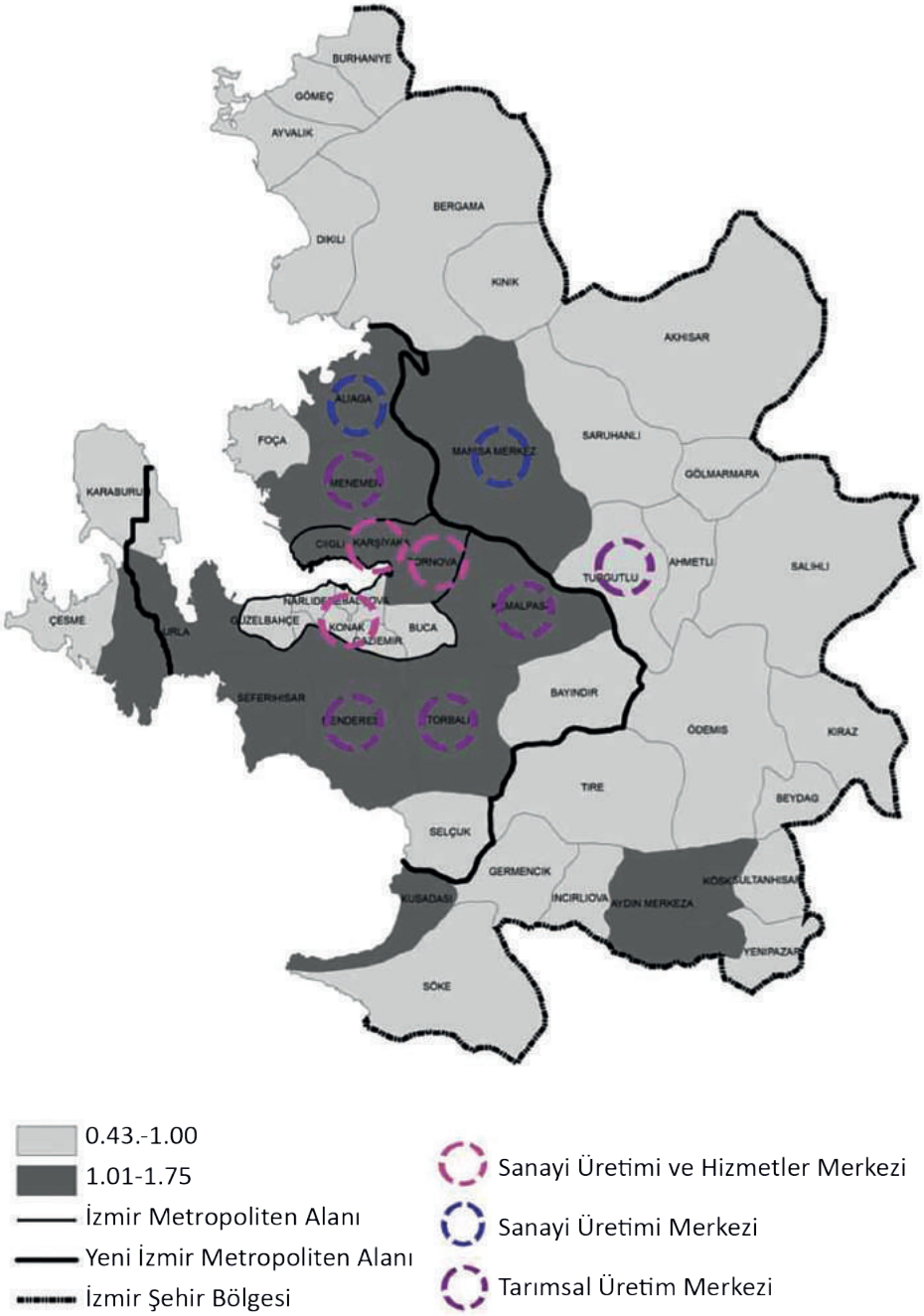
Tablo 14: İzmir'de İstihdamın Sektörel Dağılımı, 1990-2000

		Toplam İstihdam	Tarım	Madencilik	İmalat	Hizmetler
Metropoliten Merkez	1990	221.025	8636	116	61.006	147.012
	2000	120.655	721	90	33.340	86.216
	Değişim (%)	-45,41	-91,615	-22,41	-45,35	-41,35
İç Periferi	1990	351.065	9129	398	107.785	229.290
	2000	565.390	4824	592	160.800	398.507
	Değişim (%)	61,05	-47,16	48,74	49,19	73,80
Dış Periferi	1990	141.926	31.336	315	24.053	83.926
	2000	151.388	18.815	627	31.178	100.604
	Değişim (%)	6,67	-39,96	99,05	29,62	19,87
Uzak Periferi	1990	181.622	37.880	473	30.856	109,915
	2000	185.151	22.078	751	32.962	128.858
	Değişim (%)	1,94	-41,72	58,77	6,83	17,23
İzmir İli	1990	714.016	49.101	829	192.844	460.228
	2000	837.433	24.360	1309	225.318	585.327
	Değişim (%)	17,28	-50,39	57,90	16,84	27,18
İzmir Kent-Bölgesi	1990	951.611	90.745	1352	240.431	604.903
	2000	1.087.336	49.213	2158	279.414	754.693
	Değişim (%)	14,26	-45,77	59,62	16,21	24,76

Not: *Metropoliten Çekirdek + İç Periferi = İzmir Metropoliten Alan; İzmir Metropoliten Alan + Dış Periferi = İzmir İli; İzmir İli + Uzak Periferi = İzmir Kent-Bölgesi.*

Kaynak: Özatağan ve Eraydın (2016, 1033)

Şekil 9: İzmir Kent-Bölgesinde İstihdamın Yeniden Dağılımı ve İşlevsel Uzmanlaşma (1990-2000)



Kaynak: Özatağan ve Eraydın (2016, 1034)

Ancak İzmir ve çevresindeki bu bölgeselleşme eğilimi, kendiliğinden bir üstün ekonomik performans anlamına gelmemektedir. Aksine dönemsel olarak bakıldığında İzmir, ülke içerisindeki konumunda tedrici bir gerileme deneyimlemiş, 2001 krizi sonrasındaki yeniden yapılanma döneminde ise bu gerileme çok daha belirgin bir hal almıştır. Bu konum kaybının en açık göstergelerinden biri şehrin ulusal düzeyde üretilen ekonomik değerden aldığı paydır. Bu açıdan gayrisafi yurtiçi hasıla ve katma değer üzerinden üretilen veriler eksiksiz olmasa da anlamlı bir kıyaslama yapma şansı tanımaktadır. Buna göre, aşağıdaki tablolardan da izlenebileceği üzere, 1987-2001 döneminde İzmir'in cari fiyatlarla ulusal GSYİH içindeki payı dönemsel değişiklikler olsa da çok büyük dalgalanmalar göstermemiştir. 1987'de İzmir'in payı yüzde 7,8 iken 2001 yılında 7,5'e gerilemiştir. Bu dönemde İzmir, İstanbul ve Ankara'nın ardından ulusal GSYİH içinde en yüksek paya sahip üçüncü şehir olma durumunu korumuştur. Yine aynı dönemde İzmir'in GSYİH'si kendi içerisinde yaklaşık yüzde 45 oranında artmış, yani yıllık olarak ortalama yüzde 2,8 büyüme kaydetmiştir.

TÜİK'in il bazında güncel GSYİH hesaplamalarına göre, İzmir'in ulusal GSYİH içindeki payı 2004'te yüzde 6,5'e, 2014'te ise yüzde 6,2'ye düşmüştür. Bu dönemin bir bölümü, özellikle 2004-08 arası, bir bütün olarak Türkiye ekonomisinin en hızlı büyüdüğü dönemlerden biridir. Burada dikkat çekici olan, İzmir'in ulusal büyümeden görece düşük pay almasıdır. 2014'e gelindiğinde İzmir halen ulusal gelir içinde en yüksek paya sahip üçüncü bölgedir, ancak bu dönemde kaydettiği artış hızı itibariyle 26 bölge içerisinde 23. sıradadır. Bir başka deyişle, tüm bölgelerin hızlı bir büyüme kaydettiği bu dönemde İzmir'in performansı düşük düzeyde kalmıştır.

Dahası İzmir, 2001 ekonomik krizi sonrasında yaşanan toparlanma sürecinden de eksik pay almıştır. TÜİK'in 2004-2010 yılları içinde yayımladığı Düzey-2 ölçekli GSKD hesaplamalarına göre, kriz sonrası en hızlı büyümenin yaşandığı 2004-2006 döneminde örneğin İstanbul ulusal GSKD içindeki payını yaklaşık yüzde 30, Ankara yaklaşık yüzde 10 oranında arttırırken, İzmir'in payı yaklaşık yüzde 10 oranında gerilemiştir. Kişi başına düşen gelir bakımından ise İzmir 2001'den 2006'ya gelindiğinde yüzde 16'lık bir gerilemeye şahit olmuştur. İstanbul ya da Ankara'nın kişi başına gelirlerini arttırdığı bu evrede, İzmir bölgesi 26 Düzey 2 bölgesi içinde en çok kayıp yaşayan sekizinci bölge olmuştur. Bu bakımdan İzmir, Adana ve Mersin bölgesiyle birlikte, 2001 krizi sonrası dönemin iktisadi açından en çok kaybeden iki bölgesinden biri olduğu söylenebilir (Sönmez 2010, 173-176).

Tablo 15: İzmir GYSİH Gelişimi, Bölge ve Türkiye İçindeki Yeri, 1987-2001 (cari fiyatlarla, milyar TL)

DÜZEY	1987	1990	1995	2000	2001
İZMİR	5.797	29.293	577.547	9.089.081	13.382.810
EGE BÖLGESİ	12.392	62.154	1.210.816	19.036.527	27.863.436
TÜRKİYE	74.7 22	393.060	7.762.456	124.583.458	178.412.438
İzmir/Ege Bölgesi (%)	46,8	47,1	47,7	47,7	48
İzmir/Türkiye (%)	7,8	7,5	7,4	7,3	7,5

Kaynak: (İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 99)

Tablo 16: İzmir GSKD'nin Gelişimi ve Bölge ve Türkiye İçindeki Yeri, 2004-2010 (milyon TL)

DÜZEY	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
İZMİR	33.467	38.126	44.377	49.695	55.859	55.472	63.298
EGE BÖLGESİ	69.618	79.814	93.637	103.765	117.628	118.231	133.944
TÜRKİYE	494.884	571.715	668.418	754.385	854.585	864.450	980.547
İzmir/Ege Bölgesi (%)	48,1	47,8	47,4	47,9	47,5	46,9	47,3
İzmir/Türkiye (%)	6,8	6,7	6,6	6,6	6,5	6,4	6,5

Kaynak: (İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 100)

Tablo 17: İBBS Düzey 2 Bölgeleri GSKD Düzeyleri ve Artış Oranları, 2004-2010

Kod No	İBBS Düzey 2	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2004/ 2010 Artış (%)
TR10	İstanbul	137.445.626	156.743.890	183.812.274	210.163.922	236.293.086	234.357.209	263.657.981	0,918
TR21	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	12.401.839	14.851.456	17.679.847	19.869.898	23.227.726	22.579.113	26.219.460	1,114
TR22	Balıkesir, Çanakkale	10.145.822	11.749.207	13.068.814	15.320.106	18.453.821	18.907.062	21.182.242	1,088
TR31	İzmir	33.466.656	38.126.018	44.376.653	49.695.246	55.859.157	55.472.204	63.297.473	0,891
TR32	Aydın, Denizli, Muğla	18.952.007	21.394.492	25.340.132	27.317.922	30.798.743	31.159.199	34.868.655	0,84
TR33	Manisa, Afyon, Kütahya,Uşak	17.199.480	20.292.956	23.920.353	26.751.665	30.970.272	31.599.716	35.777.518	1,08
TR41	Bursa, Eskişehir, Bilecik	31.229.718	37.059.077	44.384.803	50.843.318	56.670.413	55.394.464	61.493.987	0,969
TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu,Yalova	28.948.384	33.880.850	40.828.815	45.329.209	52.576.318	52.018.676	58.647.982	1,026
TR51	Ankara	41.724.058	47.552.518	56.820.917	64.063.334	72.784.720	76.017.059	84.838.769	1,033
TR52	Konya, Karaman	11.895.953	13.648.959	15.503.281	17.707.924	20.270.377	20.929.072	22.735.113	0,911
TR61	Antalya, Isparta, Burdur	19.426.569	22.793.587	26.547.835	30.012.066	32.941.880	34.196.832	40.004.998	1,059
TR62	Adana, Mersin	20.120.471	23.416.918	27.180.415	30.708.639	34.120.118	34.686.590	39.909.003	0,984
TR63	Hatay, hamanmaraş, Osmaniye	12.035.936	13.958.002	15.574.494	18.317.284	21.880.965	22.201.647	25.630.678	1,13
TR71	Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	7.653.499	8.790.307	9.908.368	11.415.859	12.939.573	13.280.815	15.038.126	0,965
TR72	Kayseri, Sivas, Yozgat	11.780.597	13.338.854	15.325.325	17.881.627	20.059.248	20.543.875	23.331.184	0,98
TR81	Zonguldak, Karabük, Bartın	7.526.303	8.969.178	10.384.952	10.693.407	11.402.299	11.311.134	12.312.391	0,636
TR82	Kastamonu, Çankırı, Sinop	4.288.594	4.551.143	5.049.803	5.669.381	6.289.362	6.495.068	7.392.996	0,724
TR83	Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	13.927.568	16.033.008	18.668.697	20.530.783	24.141.055	23.601.879	26.517.979	0,904
TR90	Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	12.420.882	15.174.935	17.389.282	19.576.656	22.600.000	22.609.256	25.616.791	1,062
TRA1	Erzurum, Erzincan, Bayburt	4.735.871	5.092.524	5.928.071	6.636.141	7.557.603	8.182.798	9.304.442	0,965
TRA2	Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	3.385.948	3.887.211	4.394.111	4.706.945	5.257.444	5.720.214	6.910.139	1,041
TRB1	Malatya, Elazığ, Bingöl,Tunceli	6.766.898	7.972.143	8.813.155	10.045.910	11.393.014	12.325.264	13.767.055	1,034

TRB2	Van, Muş, Bitlis, Hakkari	5.064.326	5.960.077	6.502.317	7.436.404	8.662.709	9.706.378	11.245.883	1,221
TRC1	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	8.035.266	9.651.052	11.139.925	12.093.643	13.489.538	14.195.784	17.616.078	1,192
TRC2	Şanlıurfa, Diyarbakır	4.951.075	10.519.376	12.027.073	13.106.837	9.504.753	16.171.223	19.770.650	1,113
TRC3	Bartın, Batman, Şırnak, Siirt	9.354.714	6.306.733	7.848.552	8.490.417	14.441.022	10.787.156	13.459.443	1,718
TR	Türkiye	494.884.058	571.714.470	668.418.265	754.384.542	854.585.214	864.449.686	980.547.016	0,981

Kaynak: (İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 100)

Tablo 18: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014)

İl	2004	2014
İstanbul	0,29	0,30
Ankara	0,096	0,091
İzmir	0,065	0,062
Bursa	0,039	0,040
Adana+Mersin	0,038	0,032
Antalya	0,032	0,031
Konya	0,020	0,021
Gaziantep	0,014	0,017
Kayseri	0,014	0,014
Eskişehir	0,010	0,011
Samsun	0,012	0,011
Diyarbakır	0,009	0,010
Van	0,004	0,005

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan hesaplamalardan yazarlar tarafından derlenmiştir.

Buradaki kaybın asıl kaynağının sanayi üretimindeki gerileme olduğu söylenebilir. Aşağıdaki tabloda da görüleceği gibi, 2004-2014 arası dönemde İzmir'deki toplam üretim içerisinde sanayi ve hizmet sektörlerinin aldığı paylarda önemli bir değişim yaşanmamıştır. Hatta sanayinin payında düşük düzeyli de olsa bir artış gözlenmiştir. Ancak ulusal ölçekte alınan paylara bakıldığında kısmi bir gerileme olduğu görülmektedir. İzmir'in Türkiye sanayi GSYİH'si içindeki payı 2004'ten 2014'e gelindiğinde yüzde 7,9'dan yüzde 7,2'ye gerilemiştir. Hizmetlerde de bir gerileme gözlense de bu gerilemenin boyutu görece daha ufaktır (yüzde 6,3'ten 5,9'a). İzmir, Bursa, Eskişehir, Gaziantep, Kayseri gibi illerle beraber Türkiye'nin en önemli sanayi merkezlerinden biridir. Ancak, konumunda kısmi bir gerileme olduğunu da belirtmek gerekmektedir.

Tablo 19: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%), (2004 ve 2014)

	Sanayi		Hizmetler	
	2004	2014	2004	2014
İstanbul	31	30	68	69
İzmir	35	37	59	58
Bursa	44,4	47	48	48
Eskişehir	33	39	53	54
Ankara	25	30	72	68
Konya	23	28	54	52
Antalya	17	17	69	74
Adana+Mersin	22	28	60	60
Kayseri	40	39,4	50	52
Samsun	16	23,5	64	72
Van	12	28	72	60
Gaziantep	44	47	49	48
Diyarbakır	17	26	59	60
Toplam Türkiye	28,7	32	60,4	60,6

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan il bazında GSYİH hesaplamalarından yazarlar tarafından derlenmiştir.

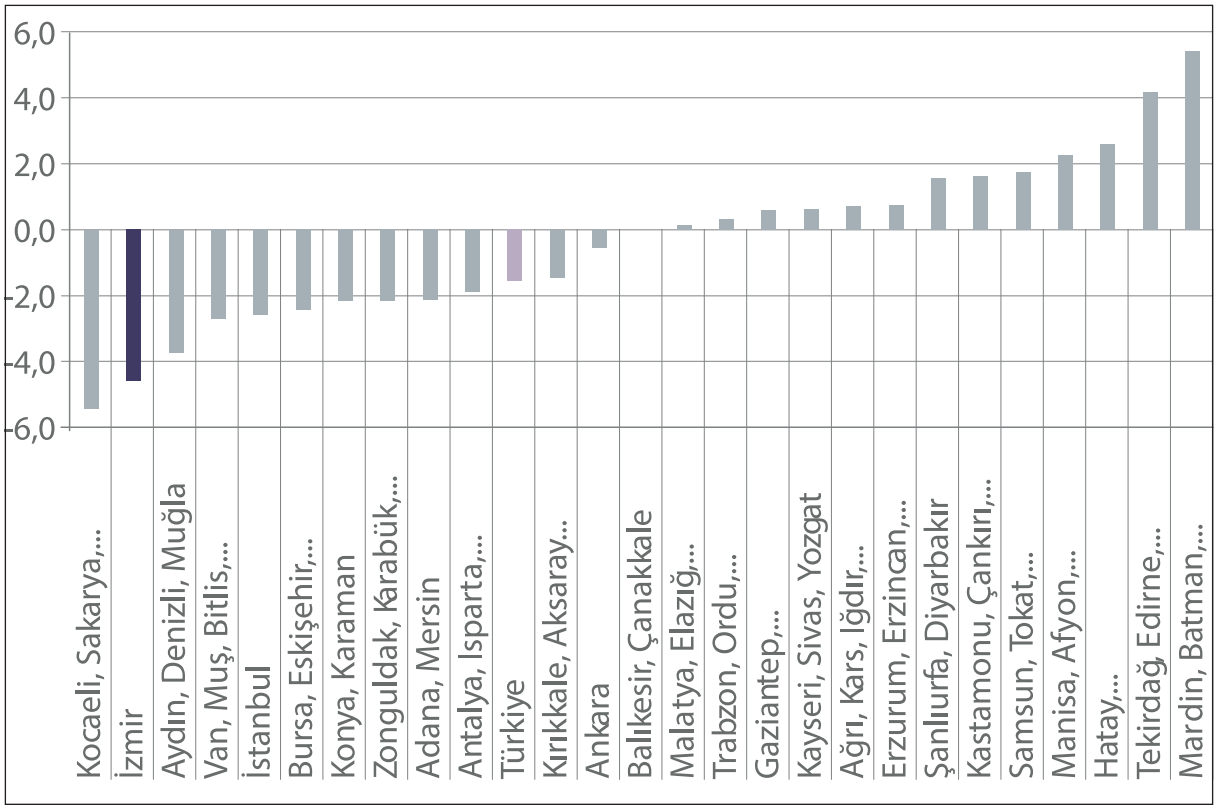
Tablo 20: Sektörel GSKD Düzeyleri ve İzmir'in Payı (%), 2004-2010

Kod No	İBBS Düzey 2	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2004/ 2010 Artış (%)
TR10	İstanbul	137.445.626	156.743.890	183.812.274	210.163.922	236.293.086	234.357.209	263.657.981	0,918
TR21	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	12.401.839	14.851.456	17.679.847	19.869.898	23.227.726	22.579.113	26.219.460	1,114
TR22	Balıkesir, Çanakkale	10.145.822	11.749.207	13.068.814	15.320.106	18.453.821	18.907.062	21.182.242	1,088
TR31	İzmir	33.466.656	38.126.018	44.376.653	49.695.246	55.859.157	55.472.204	63.297.473	0,891
TR32	Aydın, Denizli, Muğla	18.952.007	21.394.492	25.340.132	27.317.922	30.798.743	31.159.199	34.868.655	0,84
TR33	Manisa, Afyon, Kütahya,Uşak	17.199.480	20.292.956	23.920.353	26.751.665	30.970.272	31.599.716	35.777.518	1,08
TR41	Bursa, Eskişehir, Bilecik	31.229.718	37.059.077	44.384.803	50.843.318	56.670.413	55.394.464	61.493.987	0,969
TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu,Yalova	28.948.384	33.880.850	40.828.815	45.329.209	52.576.318	52.018.676	58.647.982	1,026
TR51	Ankara	41.724.058	47.552.518	56.820.917	64.063.334	72.784.720	76.017.059	84.838.769	1,033
TR52	Konya, Karaman	11.895.953	13.648.959	15.503.281	17.707.924	20.270.377	20.929.072	22.735.113	0,911
TR61	Antalya, Isparta, Burdur	19.426.569	22.793.587	26.547.835	30.012.066	32.941.880	34.196.832	40.004.998	1,059
TR62	Adana, Mersin	20.120.471	23.416.918	27.180.415	30.708.639	34.120.118	34.686.590	39.909.003	0,984

TR63	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	12.035.936	13.958.002	15.574.494	18.317.284	21.880.965	22.201.647	25.630.678	1,13
TR71	Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	7.653.499	8.790.307	9.908.368	11.415.859	12.939.573	13.280.815	15.038.126	0,965
TR72	Kayseri, Sivas, Yozgat	11.780.597	13.338.854	15.325.325	17.881.627	20.059.248	20.543.875	23.331.184	0,98
TR81	Zonguldak, Karabük, Bartın	7.526.303	8.969.178	10.384.952	10.693.407	11.402.299	11.311.134	12.312.391	0,636
TR82	Kastamonu, Çankırı, Sinop	4.288.594	4.551.143	5.049.803	5.669.381	6.289.362	6.495.068	7.392.996	0,724
TR83	Samsun, Tokat, Çorum, Amasya	13.927.568	16.033.008	18.668.697	20.530.783	24.141.055	23.601.879	26.517.979	0,904
TR90	Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane	12.420.882	15.174.935	17.389.282	19.576.656	22.600.000	22.609.256	25.616.791	1,062
TRA1	Erzurum, Erzincan, Bayburt	4.735.871	5.092.524	5.928.071	6.636.141	7.557.603	8.182.798	9.304.442	0,965
TRA2	Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	3.385.948	3.887.211	4.394.111	4.706.945	5.257.444	5.720.214	6.910.139	1,041
TRB1	Malatya, Elazığ, Bingöl, Tunceli	6.766.898	7.972.143	8.813.155	10.045.910	11.393.014	12.325.264	13.767.055	1,034
TRB2	Van, Muş, Bitlis, Hakkari	5.064.326	5.960.077	6.502.317	7.436.404	8.662.709	9.706.378	11.245.883	1,221
TRC1	Gaziantep, Adıya-man, Kilis	8.035.266	9.651.052	11.139.925	12.093.643	13.489.538	14.195.784	17.616.078	1,192
TRC2	Şanlıurfa, Diyarbakır	4.951.075	10.519.376	12.027.073	13.106.837	9.504.753	16.171.223	19.770.650	1,113
TRC3	Bartın,Batman, Şırnak,Siirt	9.354.714	6.306.733	7.848.552	8.490.417	14.441.022	10.787.156	13.459.443	1,718
TR	Türkiye	494.884.058	571.714.470	668.418.265	754.384.542	854.585.214	864.449.686	980.547.016	0,981

Kaynak: (İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 101)

Şekil 10: (2004-2010) Bölgelerin GSKD'sinde Sanayi Payı Değişimi



Kaynak: (İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 102)

Burada tarif ettiğimiz göreli konum kaybının kişi başına düşen GSYİH düzeylerinde de göreli bir gerilemeye tekabül edeceği açıktır. Nitekim son güncel hesaplamalara göre, kişi başına düşen gelir sıralamasında 26 Düzey-2 bölgesi içinde 2004 yılında üçüncü sırada yer alan İzmir, 2014 yılına gelindiğinde 4. sıraya gerilemiştir. Diğer yandan İzmir, orta gelir tuzağı riski bulunmayan bölgeler arasında sayılmaktadır (Yeldan vd. 2012a, 79). Türkiye milli gelirinin yüzde 58'i kıstas alınarak oluşturulmuş olan bu sınıflandırmada 26 Düzey-2 bölgesi arasında bir gruplama yapılmaktadır. İzmir en üst seviye grup içinde yer alırken bu grup içinde de son sırada yer almaktadır. Kişi başına düşen GSKD düzeylerindeki düşüş de hesaba katıldığında aynı kategorideki diğer bölgelere göre biraz daha yüksek bir risk altında olduğunu söylemek mümkündür.

Oysa İzmir, sahip olduğu ekonomik altyapı, eğitim kurumları, beşeri sermaye düzeyi ve lojistik imkânlarıyla halen ülkenin en güçlü yerelliklerinden biridir. İzmir Alsancak Limanı 12 milyon tonun üzerindeki kapasitesiyle ülkenin en büyük konteynır ihracat limanıdır, Batı ve İç Anadolu bölgelerinin ihracatının büyük bir bölümü bu limandan gerçekleştirilmektedir. Toplamda 13 OSB'nin bulunduğu kent bu bakımdan Bursa ve Kocaeli'yle birlikte başı çekmektedir (Keyman ve Lorasdağı 2010, 34). Toplamda sanayi siciline kayıtlı 3754 firmanın bulunduğu kent, ülke toplamındaki işletmelerin yüzde 5'ine ev sahipliği yapmakta, bu açıdan tüm iller arasında dördüncü sırada yer almaktadır (Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2014, 234). Ancak şehrin firma yapısında da önemli bir değişimin yaşandığı söylenebilir. Bugün itibariyle şehirde imalat sanayi alanında faaliyet gösteren işletmelerin büyük çoğunluğu mikro işletme ve KOBİ'dir. İzmir CMS Jant ve Makine Sanayi, BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş., PETKİM Petrokimya Holding A.Ş. gibi istihdam ve maddi büyüklük açısından dev işletmelere ev sahipliği yapsa da, şehirdeki büyük ölçekli sanayi firmalarının sayısı kayda değer biçimde azalmaktadır. Bu bakımdan İstanbul Sanayi Odası'nın her yıl hazırladığı Türkiye'nin En Büyük 500 Sanayi Kuruluşu listesi anlamlı bir kıyaslama yapma şansı vermektedir. Nitekim 2015 tarihli listede İzmir'e kayıtlı 59 firma yer almışken, bu sayı 2000'li yıllar boyunca düşüş kaydetmiştir.

Diğer yandan İzmir'de sanayi siciline kayıtlı işletmelerin yüzde 34'ü ara mal, yüzde 33'ü yatırım malı ve yüzde 31'i tüketim malı üretmektedir. Girişim sayısı bakımından imalat sanayii alanında başı çeken sektörler, fabrikasyon metal ürünleri imalatı, mobilya imalatı, giyim eşyalarının imalatı, deri ve ilgili ürünlerin imalatıdır (İzmir Mevcut Duurm Analizi 2013, İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 158). Bu tablo şehirdeki imalat sanayiinin göreli olarak yüksek teknolojili alanlarda yoğunlaştığını göstermektedir. Nitekim aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere, İzmir sanayiindeki istihdam kompozisyonu içerisinde orta-yüksek teknolojili sanayilerin payı 1990'lardan bu yana istikrarlı biçimde artmıştır. Düşük teknolojili sanayilerdeki istihdam göreli olarak gerilerken, orta-yüksek teknolojili sanayilerde istihdam hem 1990'lı yıllarda hem de 2000'lerde göreli olarak çok daha hızlı bir artış kaydetmiştir.

Tablo 21: İzmir Sanayisinin Kompozisyonunda Yaşanan Değişim, 1992-2008

Sanayi Türü	İstihdam			Toplam İstihdam			Yıllık Değişim %	
	2008	2002	1992	2008	2002	1992	2002/2008	1992/2002
Düşük Tek. Sanayiler	99.826	99.967	28.524	50,94	64,08	64,69	-2,19	-0,06
Orta-Düşük Tek. Sanayiler	52678	27192	9.289	26,88	17,43	21,07	1,57	-0,36
Orta-Yüksek Tek. Sanayiler	44.483	28.836	6.277	22,70	18,49	14,24	0,70	0,42

Kaynak: (Özatağan ve Güvenç 2012, 166)

Bu veri İzmir'de imalat sanayiinin yapısının dönüşüm geçirdiğini, sanayi üretimindeki teknoloji yoğunluğunun arttığını göstermektedir. Üstelik bu kayış, Özatağan ve Güvenç'in (2012, 165) de vurguladığı gibi, ağırlıkla ihracata dönük olarak üretilen ve katma değeri yüksek ürünlere doğrudur. Özellikle makine, elektrik ve elektronik sanayi şehrin ihracatında getiri anlamında başı çekmektedir. Ancak imalat sanayiinin ihracat içerisindeki payındaki bu olumlu gelişmeye rağmen, şehrin bir bütün olarak 2000'li yıllardaki dış ticaret verilerinin seyri pek de olumlu bir manzara ortaya koymamaktadır. Şüphesiz İzmir bugün halen ülkenin en önemli dış ticaret merkezlerinden biridir. Türkiye'nin toplam dış ticareti içindeki yüzde 7'lik payıyla ticari hareketlilik bakımından İstanbul ve Bursa'nın ardından üçüncü sırada yer almaktadır (İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 43). Ancak burada birbiriyle ilişkili iki noktanın altını çizmek gerekir. Birincisi, İzmir'in ihracatının toplam Türkiye ihracatı içindeki payının söz konusu dönemde gerilemiş olması, ikincisi İzmir'in dış ticaret fazlası veren bir şehirden dış ticaret açığı veren bir şehre dönüşmüş olmasıdır. İzmir aslında ihraç ürünlerinin çeşitliliği ve sıradanlığı kıstasları bakımından ilgi çekici bir konuma sahiptir. Ülkedeki diğer ihracat merkezlerine kıyasla ihraç ettiği ürünlerin çeşitliliği daha yüksek, sıradanlığı ise daha düşüktür. 193 farklı ürünün ihraç edildiği İzmir bu açıdan İstanbul'un ardından ikinci sıradadır (İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 189). Aşağıdaki tablolar şehrin ihracatı içinde sektörlerin payının nasıl bir değişim gösterdiğini ve de İzmir'in ihracatının hangi ülkelere dağıldığını göstermektedir.

Tablo 22: İzmir İhracatının Sektörel Dağılımı, 2005-2011 (Bin dolar)

	Tarım ve Ormancılık		Madencilik ve Taş Ocakçılığı		İmalat		Toptan ve Parakende Satış		Toplam
Yıl	İhracat	%	İhracat	%	İhracat	%	İhracat	%	İhracat
2005	579.324	12,5	64.625	1,4	3.967.809	85,4	22.925	0,5	4.645.361
2006	670.441	12,3	60.406	1,1	4.634.932	85,1	66.872	1,2	5.448.556
2007	668.710	10,4	87.297	1,4	5.583.105	86,8	71.386	1,1	6.430.999
2008	648.093	8,3	113.356	1,4	6.961.438	89	75.122	1	7.823.311
2009	703.301	11,5	98.235	1,6	5.226.753	85,4	62.263	1	6.118.710
2010	731.935	11	146.392	2,2	5.719.449	85,6	67.273	1	6.682.429
2011	679.626	8,4	162.516	2	7.124.924	88,3	85.506	1,1	8.071.538

Kaynak: (İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 192)

Tablo 23: İzmir İhracatının Ülkelere Göre Dağılımı, 2009-2012 (Bin dolar)

Ülkeler	2009	2010	2011	2012	2011 Pay (%)	2012 Pay (%)
Almanya	727.115	839.796	1.010.124	926.905	12,5	10,7
İngiltere	312.544	411.730	502.584	533.277	6,2	6,2
İspanya	304.673	336.354	419.54	412.624	5,2	4,8
ABD	432.924	381.102	399.728	477.807	5	5,5
İtalya	389.861	382.541	378.212	397.299	4,7	4,6
Fransa	286.439	323.927	373.296	335.009	4,6	3,9
Hollanda	228.973	270.738	301.003	392.595	3,7	4,5
Belçika	167.113	222.477	230.451	211.982	2,9	2,4
B.A.E	152.176	84.707	208.040	102.252	2,6	1,2
Çin	100.705	137.848	159.363	205.793	2	2,4
Diğer Ülkeler	2.835.755	3.113.609	3.856.934	4.414.760	47,8	51,0
Ege Serbest Bölgesi	130.918	142.020	191.019	206.858	2,4	2,4
İzmir Serbest Bölgesi	19.289	10.257	10.296	16.576	0,1	0,2
Diğer Serbest Böl-geler	30.244	22.513	30.314	29.797	0,4	0,3
Toplam	6.118.729	6.679.619	8.070.904	8.663.535	100	100

Kaynak: (İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 192)

2012 verilerine göre Türkiye'nin toplam ihracatının yüzde 5,7'si İzmir'den yapılmaktadır. Ancak burada dikkat çekici olan bu oranın 2002 yılında yüzde 7,7 olmasıdır. Bu dönem Türkiye'nin bir bütün olarak ihracatının dramatik bir yükseliş kaydettiği, ihracat yapan illerin her birinde ihracat rakamlarının yükseldiği bir dönemdir. Şüphesiz İzmir'de de mutlak rakamlar yükselmiş, ama sonuçta şehrin payı gerilemiştir.

Tablo 24: İhracatın Gelişimi ve İhracatta İzmir'in Payı, 2002-2012 (Milyon dolar)

YIL	Türkiye	Ege Bölgesi	İzmir	İzmir/Ege B. %	İzmir/Türkiye %
2002	36.059	4.111	2.778	67,6	7,7
2003	47.253	5.193	3.474	66,9	7,4
2004	63.167	6.424	4.110	64,0	6,5
2005	73.476	7.330	4.645	63,4	6,3
2006	85.535	8.565	5.449	63,6	6,4
2007	107.272	10.365	6.431	62,0	6,0
2008	132.027	12.290	7.823	63,7	5,9
2009	102.143	9.644	6.119	63,4	6,0
2010	113.883	13.472	6.682	49,6	5,9
2011	134.907	16.410	8.072	49,2	6,0
2012	152.561	17.079	8.663	50,7	5,7

Kaynak: (İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 192)

Diğer yandan, aynı dönemde İzmir'in dış ticaret dengesinin ciddi açıklar vermeye başlamıştır. Aşağıdaki tablolardan da izlenebileceği gibi, İzmir 2002 yılında net dış ticaret fazlası veren bir şehirken, 2012'ye gelindiğinde, dış ticaret hacmindeki muazzam artışla ve aslında ülke genelinde gözlenen trende paralel olarak, net dış ticaret açığı veren bir şehir olmuştur. İkinci tablodan da izlenebileceği gibi, ihracatın ithalatı karşılama oranı 2005 yılında yüzde 93 seviyesinden 2011 yılında yüzde 76 seviyesine gerilemiştir. Bu farkın ortaya çıkmasında asıl sebepse tarım sektöründeki muazzam değişim gibi görünmektedir. İzmir tarım sektöründe halen dış ticaret fazlası veriyor olsa da, yaşanan gerileme bir bütün olarak İzmir'in dış ticaret dengesini dramatik biçimde etkilemiştir.

Tablo 25: Dış Ticaret Hacmi ve Dış Ticaret Dengesi, 2002-2012 (Milyon dolar)

YIL	Türkiye	Ege Bölgesi	İzmir	İzmir/Ege B. (%)	İzmir/Türkiye (%)
2002	36.059	4.111	2.778	67,6	7,7
2003	47.253	5.193	3.474	66,9	7,4
2004	63.167	6.424	4.110	64	6,5
2005	73.476	7.330	4.645	63,4	6,3
2006	85.535	8.565	5.449	63,6	6,4
2007	107.272	10.365	6.431	62	6
2008	132.027	12.290	7.823	63,7	5,9
2009	102.143	9.644	6.119	63,4	6
2010	113.883	13.472	6.682	49,6	5,9
2011	134.907	16.410	8.072	49,2	6
2012	152.561	17.079	8.663	50,7	5,7

Kaynak: (İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 191)

Tablo 26: İzmir'de Başlıca Sektörlerde İhracatın İthalatı Karşılama Oranı, 2005-2011

Yıl	Tarım ve Ormancılık	Madencilik ve Taş Ocakçılığı	İmalat	Toptan ve Perakende İmalat	Toplam
2005	234	173	90	9	93,2
2006	254	121	95	27	99,8
2007	199	133	93	12	91,5
2008	142	157	103	7	94,2
2009	186	194	98	12	97,6
2010	151	217	81	9	79,4
2011	120	213	79	9	76,1

Kaynak: (İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 191)

Öyleyse sahip olduğu ekonomik altyapı, eğitim kurumları, beşeri sermaye düzeyi ve lojistik imkânlarıyla halen ülkenin en güçlü yerelliklerinden bir olan İzmir'in 2000'li yıllarda deneyimlediği bu göreli gerileme nasıl açıklanabilir? Burada çizdiğimiz ekonomik manzaradan çıkan mantıksal sonuç, İzmir'in, söz konusu dönemde tarım ve sanayi sektörlerinin geçirdiği yapısal dönüşümün sonuçlarını telafi edecek düzeyde hizmetler alanında bir dönüşüm geçirmediğidir. Elbette ki bu dönemde hizmetler sektörünün payı, hem yaratılan istihdam hem de katma değer bakımından göreli olarak artmıştır. Nitekim bu alandaki veriler, İzmir'deki uzmanlaşmış hizmet işletmelerinin sayısının Türkiye genelindeki trende paralel olarak arttığını gösterir. İşletmeleri kuruluş dönemlerine göre sınıflandıran aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere, 1990 sonrası dönemde uzmanlaşmış hizmet işletmelerinin sayısında dramatik bir artış yaşanmıştır. 1980 sonrası dönemin dışa açılma ve ihracata dayalı ekonomik büyüme politikalarına koşut olarak İzmir'deki hizmet işlevleri de artmış, özellikle 2000'li yıllarda bu trend iyiden iyiye pekişmiştir. 2012 itibariyle şehirde var olan hizmet işletmelerinin en az üçte ikisi 2000 sonrasında faaliyete geçmiş işletmelerdir (Özatağan ve Güvenç 2013, 621).

Tablo 27: İzmir'de Uzmanlaşmış Hizmet İşletmelerinin Kuruluş Dönemine Göre Dağılımı, 1970-2012

Yıllar	Sayı	Oran (%)
1980 Öncesi	205	2,0
1980- 1989	313	3,0
1990- 1999	2307	22,0
2000- 2009	4892	46,7
2010 ve sonrası	2717	25,9
Bilinmeyen	37	4
Toplam	**10471**	**100,0**

Kaynak: (Özatağan ve Güvenç 2013, 621)

Ancak bu niceliksel artış, niteliksel olarak şehrin refahını ve zenginliğini pekiştirmeye yetecek düzeyden uzak kalmıştır. Bunun nedenini anlamak içinse hizmet işlevlerinin alt sektörler bakımından dağılımına bakmak gerekmektedir.

Tablo 28: İzmir'de Uzmanlaşmış Hizmet İşlevlerinin Alt Sektörlere Göre Dağılımı

Alt Sektörler	Sayı	Oran (%)
Üst düzey yönetim hizmetleri	153	1,5
Turizm ve fuarcılık hizmetleri	403	3,8
Ofis destek hizmetleri	567	5,4
Gateway hizmetleri	646	6,2
Kültürel/yaratıcı hizmetler	694	6,7
Üretici hizmetler	960	9,2
Teknolojiye yönelik hizmetler	980	9,4
Mühendislik hizmetleri	1.430	13,6
Lojistik hizmetler	2.309	22,1
Finansal hizmetler	2.329	22,2
Toplam	10.471	100

Kaynak: (Özatağan ve Güvenç 2013, 621)

Tabloda da görüleceği gibi, 2012 verileriyle en yüksek paya sahip olan alt sektörler sigortacılık, gayrimenkul ve bankacılık faaliyetlerini kapsayan finansal hizmetler alt grubuyla taşımacılık hizmetlerini içeren lojistik hizmetler alt grubudur. Bunlar, uzmanlaşmış hizmet işlevleri arasında görece daha düşük katma değer yaratan sektörlerdir. Küresel şehirler olarak bilinen şehirlerin uzmanlaştığı üretici hizmetler, teknolojiye yönelik hizmetler ya da kültürel/yaratıcı hizmetler gibi alt sektörler açısından İzmir'in çok da parlak bir performans sergilemediği açıktır. Dahası İzmir'in bir atılım yapmayı hedeflediği, EXPO 2015 sürecinde gerçekleştirilen kampanyada da işaretlerini gördüğümüz gibi kendisini bölgesel bir merkez haline getirmeyi hedeflediği turizm ve fuarcılık hizmetleri alanında gösterilen performans da yetersiz kalmıştır. Kısacası İzmir, Türkiye ekonomisinin dramatik biçimde dönüştüğü, bilhassa yeni sanayi odaklarının yükselişe geçtiği bir dönemde tedrici olarak sanayisizleşirken, küresel ölçekte İzmir benzeri kentlerin yüksek getirili uzmanlaşmış hizmetler alanında kaydettiğine benzer bir atılım gerçekleştirememiş, sonuçta sahip olduğu tüm avantajlara rağmen iktisaden gerilemiştir.

Yakın zamanda İzmir ekonomisinin görece toparlanma eğiliminde olduğunu gösteren emareler vardır. Örneğin Brooking Enstitüsü 2014 yılı için hazırladığı en hızlı büyüyen metropoller çalışmasında ikinci sırada göstermiştir. Bu toparlanmada hizmetler sektörünün payı olduğuna şüphe yoktur. Diğer yandan, 2000'li yıllar boyunca hacmen küçülen ama organik-sertifikalı üretim gibi daha yüksek getirili üretimlere kayan tarım sektörünün de payı azımsanamayacak önemdedir. Ancak şehrin 2000'li yıllardaki gerileyişini bütünüyle tersine çevirecek ve de şehri üst sıralara taşıyacak olanın esasen yüksek getirili hizmetler alanında uzmanlaşma olacağı iddia edilebilir. Bunun içinse İzmir'in hinterlandındaki illere hizmet veren yerel bir cazibe merkezi olmanın ötesine geçip, hem ulusal hem de ulus-üstü ölçeklerde hizmet ihraç eden yüksek nitelikli bir bölgeye evrilmesi gerekir. Son yıllarda bu yönde irade geliştirme çabası içinde olan, arayış içinde, ama iç çatışmaları nedeniyle karar verme ve harekete geçme sorunları yaşayan, sorunlu bir yerel gelişme koalisyonunun var olduğunu bildiğimiz İzmir'de bu türden bir sıçramanın maddi zemini söz konusudur. Ancak maddi potansiyelin kuvveden fiile geçirilmesi, merkezi düzeydeki karar alıcıların İzmir'e dönük politikalarıyla mevcut kentsel koalisyonun yönelimleri arasında bir örtüşmenin olmasını gerektirmektedir. Başka bir deyişle, İzmir'in potansiyelini gerçekleştirmesi ancak politik koşulların lehine işlemesiyle mümkün olacaktır. Bu örtüşme sağlandığında İzmir'in örneğin uluslararası politik ve kültürel örgütlerin ya da çok uluslu firmaların bölgesel merkezleri için bir alternatif güzergâha dönüşmesi ya da ülkenin kültür-sanat ve bilişim alanlarında uzmanlaşmış odaklarından biri haline gelmesi beklenebilir. Bu bakımdan İzmir'in, Avrupa'da Barselona ya da Marsilya'nın deneyimlediği türden bir ekonomik dönüşüm

geçirip ikinci derecede bir küresel kent haline gelmesi imkân dâhilindedir. İzmir gibi geçmişten gelen kuvvetli imalat sanayi, liman altyapısı ve ticaret geleneğine sahip bu iki şehir, fuarcılık, başta tasarım olmak üzere yaratıcı sektörler, kültür ve kongre turizmi üzerinden son on yıllarda hızla zenginleşmişlerdir. İzmir'in kentsel yaşam standartları açısından imkânları da düşünüldüğünde ekonomik yapıdaki böylesi bir dönüşüm şehrin demografik eğilimlerini de dramatik biçimde değiştirecek, şehre son on yıllarda kaybettiği konumunu geri kazandıracaktır.

MARMARA BÖLGESİNİN ÜRETİM HAVZASINDAN KENT-BÖLGEYE GEÇİŞ

BURSA

BURSA: MARMARA BÖLGESİNİN ÜRETİM HAVZASINDAN KENT-BÖLGEYE GEÇİŞ

Brookings Enstitüsü (2015), 2014 yılı için hazırladığı Dünyanın En Hızlı Büyüyen On Metropoliten Alanı listesine İstanbul ve İzmir'in ardından Bursa'yı da eklediğinde şehri "Türkiye'nin Detroit"i olarak tanımlamıştır. Şüphesiz ki yersiz bir tanımlama değildir bu. Bursa, Türkiye ekonomisinin can damarlarından otomotiv sektörünün beşiği konumundadır. Öyle ki ana sanayii ve yan sanayii tedarikçileriyle birlikte Bursa, Türkiye'nin otomotiv sektörü içinde yarıdan fazla paya sahiptir. Bir zamanların otomobil şehri Detroit'i ve benzerlerini tahtından eden küresel değişimler, ülkenin en eski sanayi kentlerinden olan Bursa'yı 1980 sonrası dönemin de en önemli üretim odaklarından biri kılmıştır.

Ancak, Bursa'nın ekonomik gücünü yalnızca tek bir sektördeki yoğunlaşmayla açıklamak hatalı olacaktır. Zira Bursa otomotiv gibi yüksek getirili bir sektörün yanı sıra tekstil, mobilya, ana metal ve makine imalatı gibi bir dizi sektörün ana sahalarından biridir. Bu anlamda Bursa'yı, yukarıda andığımız çalışmada yapıldığı gibi, imalat alanında ülkenin "kuvvet merkezi" olarak tanımlamak mümkündür.

Bu saydıklarımıza eklemlenmesi gereken bir diğer husus ise, Bursa'nın ekonomik coğrafi anlamdaki konumu, daha spesifik olarak söylersek, Türkiye'deki kentsel sistemler içerisindeki yeridir. Keza hem tarihsel hem de aktüel anlamda ülkenin en önemli gelişme odağı olan Marmara Bölgesi'nin en önemli üretim havzalarından olan Bursa, 1980 sonrası dönemde gözlenen makroekonomik dönüşüm sürecinde de önemini ve konumunu pekiştirmiştir. Üretim yapısının ve ilişkilerinin dramatik biçimde değiştiği bu dönemde üretim coğrafyası da önemli ölçüde değişirken, Bursa bu değişimden pozitif biçimde etkilenen yerelliklerden olmuştur.

İstanbul merkezli olarak biçimlenen bölgeselleşme dinamiğinin Marmara Denizi çevresindeki tüm illeri işlevsel olarak birbirine eklemlediği bu evrede Bursa bu sistemin odak noktalarından birini teşkil etmektedir. İstanbul'dan kaydırılan sanayi üretiminin bir bölümünün varış noktası olan kent, hâlihazırda sahip olduğu üretim yapısını ihracat yönelimli ekonomik büyüme modeline uyarlayabildiği için bu süreçten kazançlı çıkmıştır. Bu anlamda Bursa örneğinde İzmir ve Adana-Mersin örneklerinde tartıştığımızdan farklı bir manzarayla karşılaşırız. Uzun yıllar ülkenin en önemli gelişme odaklarından ve sanayi üretim merkezlerinden olan bu iki bölge, 1980 sonrası dönemde, ama çok daha belirgin biçimde 2001 krizi sonrasında konumlarını ve üstünlüklerini göreli olarak yitirmişlerdir. Bursa ise, şüphesiz tek bir nedene indirgenemeyecek bir dizi ekonomik, siyasal, coğrafi ve teknik etmenin bileşimi neticesinde bu sürecin kazanlarından olmuştur.

Diğer yandan, Bursa'nın serüveni, dönemin en popüler simgelerinden Anadolu Kaplanlarının izlediği yoldan da farklıdır. Üretilen katma değer düzeyinden işgücünün eğitim seviyesine üretim alanına ilişkin parametreler bağlamında büyük farklılıklar söz konusudur. Bursa'daki işçi sınıfı görece çok daha yüksek ücretli ve örgütlüdür. Bununla ilişkili olarak ilin sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyesi de bu örneklerle kıyaslanamayacak denli yüksektir. Şüphesiz, bu farkın oluşumunda çok daha derinlere giden tarihsel süreçlerin payı olduğu gibi, Bursa'nın içerisinde yer aldığı kent-bölgesi sistemlerinin yapısal niteliklerinin ve küreselleşme sürecinde edindikleri işlevlerin belirleyiciliği de söz konusudur. Özellikle otomotiv sektöründe faaliyet gösteren Renault ve Fiat gibi ulus-aşırı şirketler Bursa'yı kendi üretim planları içerisinde değerlendirmektedir. Bu da şehri, salt İstanbul'un çekim alanı içinde kalmaktan kurtarmış ve Avrupa ile doğrudan entegre bir ekonomik yapının biçimlenmesine neden olmuştur.

Tüm bu etmenler, küreselleşme sürecinde Türkiye kentlerinin ekonomik eklemlenme kapasitelerinin ve de kent-bölgesi oluşum süreçlerinin anlaşılması açısından Bursa'nın en önemli örneklerden biri olduğuna işaret etmektedir. O nedenle ilerleyen sayfalarda Bursa'nın ekonomik yapısına dair daha ayrıntılı bir analize yer vereceğiz.

Bugün Türkiye'nin en önde gelen ekonomik merkezlerinden olan Bursa, Anadolu coğrafyasında kapitalist üretim ve ticaret ilişkilerinin en erken geliştiği şehirlerden biridir. Zira Cumhuriyet tarihi boyunca önemli devlet ve özel sektör yatırımlarının söz konusu olduğu şehir, 19. yüzyıldan itibaren kapitalist anlamda bir sanayi ve ticaret şehri kimliği kazanmaya başlamış ve nihayetinde geç dönem Osmanlı İmparatorluğu'nda modernleşme süreçlerinin en belirgin izlerinin ortaya çıktığı yerelliklerden biri olmuştur. 16. yüzyıldan itibaren ipekböcekçiliğinin ve ipekli kumaş üretiminin yapıldığı bu şehir, 19. yüzyılda küresel ticaret ağlarına eklemlenmiş ve zanaatkârlık düzeyini aşan bir imalat sanayiine, görece olgunlaşmış bir burjuvaziye ve esasen gayrimüslim kesim içinden doğmuş işçi sınıfına ev sahipliği yapar hale gelmişti (Kaygalak 2008). Özellikle Katolik Ermeni ve Rum cemaatleri içinden çıkan yeni bir girişimci sınıfın, ağırlıkla Fransız sermayesi ile kurduğu ticaret ağları üzerinden serpilen ipekli kumaş üretimi ve ticareti, Bursa'nın İmparatorluğun taşrasında yükselen bir yerellik olarak ortaya çıkmasını mümkün kılmıştı. Şehrin Cumhuriyet'in erken döneminde benimsenen devletçi kalkınma modeli uyarınca sanayi yatırımlarına konu olmasında bu tarihsel arka planın belirleyiciliği vardır. Keza 1930'lu yıllarda hayata geçen İpek-İş Fabrikası ve Merinos Fabrikası gibi dönemin büyük ölçekli kamu yatırımlarının, şehrin tekstil imalatı alanında sahip olduğu ama yüzyıl başındaki politik, ekonomik ve demografik çalkantılar süresince kesintiye uğramış olan bu altyapı ve kültür üzerine eklemlendiği iddia edilebilir. Aynı şekilde Bursa'nın ilerleyen yıllarda tekstil üretimi alanındaki başat konumunun kökenleri de bu döneme kadar uzanır.

Bursa ekonomisinin temel sütunu niteliğinde olan otomotiv sektörünün oluşumu ve gelişimi ise, esasen ithal ikameci sanayileşme politikalarının benimsendiği planlı kalkınma döneminde olmuştur. Bursa, 1960-1975 dönemi arası planlama çalışmalarında sanayi gelişme aksı içinde değerlendirilmiştir (Yılmaz ve Varol 2014, 285). Keza Türkiye'nin ilk Organize Sanayi Bölgesi 1962 yılında Bursa'da kurulmuştur. Bugün de halen faaliyetini sürdüren Karsan fabrikası 1966'da, Tofaş ve Renault fabrikaları ise 1971'de kurulmuştur. Otomotiv sanayindeki bu ana aktörler beraberinde yaygın ve küçük ölçekli bir yan sanayiini çekmiş ve böylece Bursa, İstanbul'dan İzmit'e uzanan imalat sanayi aksının yanında Marmara Bölgesi'ndeki en önemli ikinci aks olarak ortaya çıkmıştır. Bu gelişim dinamiği, otomotiv dışı sektörleri ve ağırlıkla özel kesim yatırımlarını içerecek biçimde 1975 sonrasında da devam etmiş, şehrin ekonomik ve demografik anlamda hızla büyümesine neden olmuştur.

1990'lara ve sonrası döneme gelindiğinde Bursa iki açıdan Marmara Bölgesini bir bütün olarak etkileyen dinamiklerin ana sahalarından biri konumundadır. Birincisi, bu dönemde artan biçimde İstanbul dışına çıkan sanayi işletmelerinin çekildiği alanlardan biri de Bursa olmuştur. İstanbul'un batı ve doğu sınırlarındaki yerleşimlere ek olarak bu dönemde önemli varış noktalarından biri Bursa'dır. İkincisi, İstanbul Limanı merkezli lojistik sisteminin çok merkezli hale gelmesi ve Marmara Bölgesi'ndeki deniz taşımacılığı sisteminin İzmit Körfezi'nden Tekirdağ'a uzanan geniş bir sahaya yayılmış özel ve kamusal liman işletmelerinin oluşturduğu ağ üzerinden işler hale gelmesidir. Bursa da bu lojistik sisteme Gemlik'te kurulan yeni ve görece küçük ölçekli limanlarla eklemlenmiştir. İleride tekrar döneceğimiz üzere, bugün artık yetersiz hale geldiği söylenebilecek olan bu limanların ilki 1992 yılında faaliyet geçmiş, bu ilk limanı 2000'lerde açılan altı liman izlemiştir.

Şüphesiz 1994, 1998, 2001 ve 2008 ekonomik krizleri Bursa'da ciddi daralmalara neden olmuştur. Ancak, kümülatif olarak bakıldığında Bursa'nın bu krizlerin ardından gelen toparlanma ve yeniden yapılanma dönemlerinden göreli olarak avantajlı çıktığını söylemek mümkündür. Bunun gerisindeki temel gerekçe şehir ekonomisinin belkemiği niteliğinde olan Fiat ve Renault'nun önemli ölçüde Avrupa pazarına yönelik olması, neticede sektörün ve şehrin Türkiye'yi vuran krizlerden (2008 küresel krizi öncesindeki krizler esasen ulusal ölçekli krizlerdir) daha az etkilenmesidir.

Tüm sektörler içerisinde sanayi sektörünün aldığı yüzde 47'lik payla Türkiye'nin diğer illerine nazaran hayli farklı bir manzara sunan Bursa her daim ülkede üretilen gelirin en önemli kaynaklarından biri olmuştur. Aşağıdaki tablodan izlenebileceği gibi, TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan güncel GSYİH verilerine göre, 2004-2014 döneminde ulusal ölçekte sanayi sektörünün aldığı pay yüzde 28,7'den 32'ye çıkarken, Bursa'da yüzde 44,4'den 47'ye çıkmıştır. Bu artış, ulusal ortalamanın altında kalsa da, bugün Bursa, Gaziantep'le birlikte sanayi sektörünün en ağırlıklı olduğu iki ilden biridir.

Tablo 29: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%), (2004 ve 2014)

	Sanayi		Hizmetler	
	2004	2014	2004	2014
İstanbul	31	30	68	69
İzmir	35	37	59	58
Bursa	44,4	47	48	48
Eskişehir	33	39	53	54
Ankara	25	30	72	68
Konya	23	28	54	52
Antalya	17	17	69	74
Adana+Mersin	22	28	60	60
Kayseri	40	39,4	50	52
Samsun	16	23,5	64	72
Van	12	28	72	60
Gaziantep	44	47	49	48
Diyarbakır	17	26	59	60
Toplam Türkiye	28,7	32	60,4	60,6

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan il bazında GSYİH hesaplamalarından yazarlar tarafından derlenmiştir.

Bursa'nın da içinde yer aldığı TR41 bölgesi, 2001 GSYİH'si içinde yüzde 5,2 payla İstanbul, Ankara, İzmir ve Adana-Mersin bölgelerinin ardından gelmekteydi. Bursa ili ölçeğinde baktığımızda ise, Bursa'nın ulusal GSYİH içindeki payının 2004'de yüzde 3,9, 2014'de ise yüzde 4 olduğunu görürüz. Kısacası, 2000 sonrası dönemde Adana-Mersin ve İzmir gibi geleneksel gelişme odakları göreli olarak güç yitirirken Bursa, ulusal gelirden aldığı pay bakımından konumunu korumayı başarmıştır.

Tablo 30: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014)

İl	2004	2014
İstanbul	0,29	0,30
Ankara	0,096	0,091
İzmir	0,065	0,062
Bursa	0,039	0,040
Adana+Mersin	0,038	0,032
Antalya	0,032	0,031
Konya	0,020	0,021
Gaziantep	0,014	0,017
Kayseri	0,014	0,014
Eskişehir	0,010	0,011
Samsun	0,012	0,011
Diyarbakır	0,009	0,010
Van	0,004	0,005

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan hesaplamalardan yazarlar tarafından derlenmiştir.

Bu açıdan anlamlı bir veri de 2001 krizinin sonrasında gözlenen yeniden toparlanma döneminde bölgelerin ulusal gelir içinden aldıkları paylardaki değişimdir. Buna göre, en hızlı toparlanmanın yaşandığı 2004-2006 döneminin ardından TR41 bölgesi payını en yüksek oranda arttıran bölgelerden olmuştur. 2001'den 2006'ya gelindiğinde bölgenin payı toplamda yüzde 25 oranında artmış ve böylece bölge İstanbul'un ardından gelirini oransal olarak en çok arttıran bölge olmuştur (Sönmez 2010, 174). Kişi başına düşen katma değer verileri de bu trendi tasdik eder niteliktedir. Örneğin 2008 yılı itibariyle bölge, kişi başına 12.983 dolarla 26 Düzey 2 bölgesi arasında üçüncü sıradadır. 2014 yılı itibariyle ise TR41 bölgesi kişi başına düşen GSYİH bakımından beşinci sıradadır.

Tablo 31: Düzey 2 Bölgeleri GSKD Düzeyleri ve Artış Oranları, 2004-2010

KOD NO	İBBS DÜZEY 2	2004	2005	2006
TR10	İstanbul	137.445.626	156.743.890	183.812.274
TR21	Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	12.401.839	14.851.456	17.679.847
TR22	Balıkesir, Çanakkale	10.145.822	11.749.207	13.068.814
TR31	İzmir	33.466.656	38.126.018	44.376.653
TR32	Aydın, Denizli, Muğla	18.952.007	21.394.492	25.340.132
TR33	Manisa, Afyon, Kütahya, Uşak	17.199.480	20.292.956	23.920.353
TR41	Bursa, Eskişehir, Bilecik	31.229.718	37.059.077	44.384.803
TR42	Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	28.948.384	33.880.850	40.828.815
TR51	Ankara	41.724.058	47.552.518	56.820.917
TR52	Konya, Karaman	11.895.953	13.648.959	15.503.281
TR61	Antalya, Isparta, Burdur	19.426.569	22.793.587	26.547.835
TR62	Adana, Mersin	20.120.471	23.416.918	27.180.415
TR63	Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye	12.035.936	13.958.002	15.574.494
TR71	Kırıkkale, Aksaray, Niğde, Nevşehir, Kırşehir	7.653.499	8.790.307	9.908.368
TR72	Kayseri, Sivas, Yozgat	11.780.597	13.338.854	15.325.325
TR81	Zonguldak, Karabük, Bartın	7.526.303	8.969.178	10.384.952
TR82	Kastamonu, Çankırı, Sinop	4.288.594	4.551.143	5.049.803
TR83	Samsun, Tokat, Çorum,Amasya	13.927.568	16.033.008	18.668.697
TR90	Trabzon, Ordu, Giresun,Rize,Artvin, Gümüşhane	12.420.882	15.174.935	17.389.282
TRA1	Erzurum, Erzincan, Bayburt	4.735.871	5.092.524	5.928.071
TRA2	Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan	3.385.948	3.887.211	4.394.111
TRB1	Malatya, Elazığ, Bingöl,Tunceli	6.766.898	7.972.143	8.813.155
TRB2	Van, Muş, Bitlis, Hakkari	5.064.326	5.960.077	6.502.317
TRC1	Gaziantep, Adıyaman, Kilis	8.035.266	9.651.052	11.139.925
TRC2	Şanlıurfa, Diyarbakır	9.354.714	10.519.376	12.027.073
TRC3	Mardin, Batman, Şırnak,Siirt	4.951.075	6.306.733	7.848.552
TR	Türkiye	494.884.058	571.714.470	668.418.265

Kaynak: (İzmir Kalkınma Ajansı 2013, 100)

2007	2008	2009	2010	2004/2010 Artış Oranı %
210.163.922	236.293.086	234.357.209	263.657.981	0,918
19.869.898	23.227.726	22.579.113	26.219.460	1,114
15.320.106	18.453.821	18.907.062	21.182.242	1,088
49.695.246	55.859.157	55.472.204	63.297.473	0,891
27.317.922	30.798.743	31.159.199	34.868.655	0,84
26.751.665	30.970.272	31.599.716	35.777.518	1,08
50.843.318	56.670.413	55.394.464	61.493.987	0,969
45.329.209	52.576.318	52.018.676	58.647.982	1,026
64.063.334	72.784.720	76.017.059	84.838.769	1,033
17.707.924	20.270.377	20.929.072	22.735.113	0,911
30.012.066	32.941.880	34.196.832	40.004.998	1,059
30.708.639	34.120.118	34.686.590	39.909.003	0,984
18.317.284	21.880.965	22.201.647	25.630.678	1,13
11.415.859	12.939.573	13.280.815	15.038.126	0,965
17.881.627	20.059.248	20.543.875	23.331.184	0,98
10.693.407	11.402.299	11.311.134	12.312.391	0,636
5.669.381	6.289.362	6.495.068	7.392.996	0,724
20.530.783	24.141.055	23.601.879	26.517.979	0,904
19.576.656	22.600.000	22.609.256	25.616.791	1,062
6.636.141	7.557.603	8.182.798	9.304.442	0,965
4.706.945	5.257.444	5.720.214	6.910.139	1,041
10.045.910	11.393.014	12.325.264	13.767.055	1,034
7.436.404	8.662.709	9.706.378	11.245.883	1,221
12.093.643	13.489.538	14.195.784	17.616.078	1,192
13.106.837	14.441.022	16.171.223	19.770.650	1,113
8.490.417	9.504.753	10.787.156	13.459.443	1,718
754.384.542	854.585.214	864.449.686	980.547.016	0,981

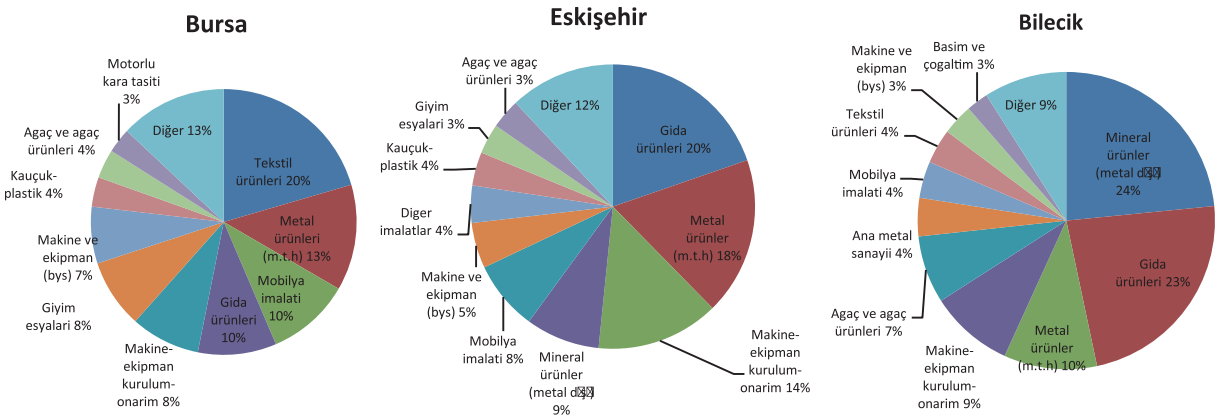
Tablo 32: Bölgelerin Kişi Başı Katma Değerleri

İstanbul	**14.591**	**1**
Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova	13.265	2
Bursa, Eskişehir, Bilecik	12.983	3
Ankara	12.598	4
Tekirdağ, Edirne, Kırklareli	12.243	5
İzmir	11.568	6
Antalya, Isparta, Burdur	10.334	7
TÜRKİYE	9.384	
Aydın, Denizli, Muğla	9.076	8
Balıkesir, Çanakkale	9.000	9
Zonguldak, Karabük, Bartın	8.734	10

Kaynak: (BEBKA 2014, 93)

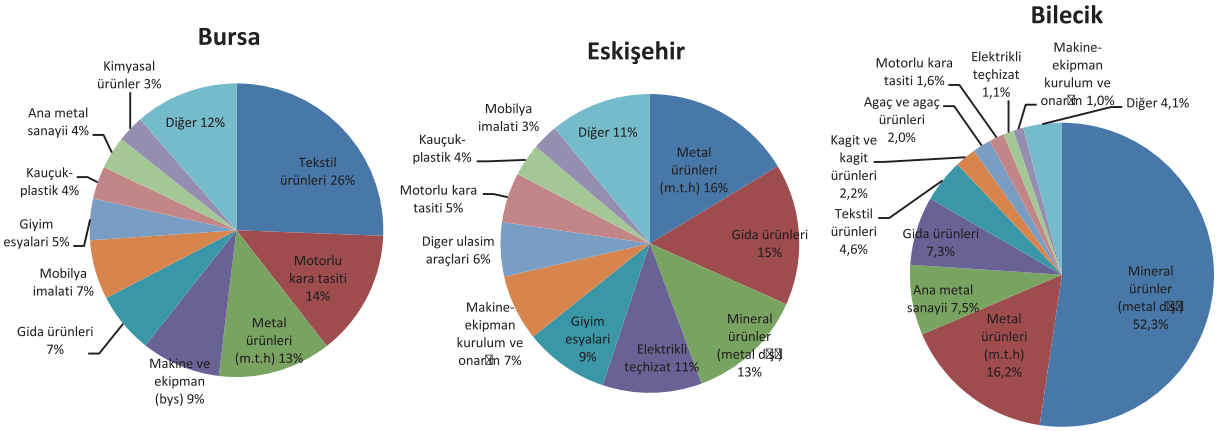
Bursa'nın ürettiği katma değer içerisinde tarım hala önemli bir yere sahip olsa da şehrin zenginliğinin esas kaynağı şüphesiz ki imalat sanayidir. Üstelik Bursa sektörel anlamda hayli çeşitlilik gösteren bir yerelliktir. Bilim, Teknoloji, Sanayi Bakanlığı'nın (2014, 89-90) verilerine göre Bursa, sanayi siciline kayıtlı 5804 firma ile ülkedeki tüm sanayi işletmeleri içerisinde yüzde sekizlik bir paya sahiptir ve bu bakımdan ikinci sıradadır. İşletme sayıları bakımından bu firmaların sektörel dağılımına baktığımızda yüzde 34'lük payla tekstil sektörünün ilk sırada geldiğini, onu mobilya, gıda ürünleri, başka yerde sınıflandırılmamış makine ve ekipman, motorlu kara taşıtı, römork ve yarı römork, fabrikasyon metal ürünleri ve de kauçuk ve plastik ürünleri imalatı sektörlerinin izlediği görülmektedir. Sanayi siciline kayıtlı firmalarda 200 binin üzerinde kişi çalışmaktadır. Ancak bu sayının gerçekte çok daha yüksek olduğuna da şüphe yoktur. İstihdam olarak bakıldığında ise ilde en başı çeken sektörler tekstil, otomotiv ve makine-metal sektörleridir.

Şekil 11: İşletme Sayılarına Göre Sektörel Paylar



Kaynak: (BEBKA 2014, 9)

Şekil 12: İstihdam Sayılarına Göre Sektörel Paylar



Kaynak: (BEBKA 2014, 5)

Bu sektörler, kümelenme ve yoğunlaşma kıstasları itibariyle de ilin en başat sektörleridir. Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere, başatlık, büyüklük ve uzmanlık parametreleri ile öne çıkan dokuz sektör, Bursa'daki toplam kayıtlı istihdamın yüzde 40'ını ve toplam işyerlerinin yüzde 17'sini teşkil etmektedir (BEBKA 2014, 120). Bu sektörlere daha detaylı bakıldığında ise, yoğunlaşma ve kümelenme potansiyeli öne çıkan alt sektörlerin tekstil alanında ev tekstili ve hazır giyim, makine-metal sektöründe ise metal işleme, pnömatik ve hidrolik makine imalatı olduğu görülmektedir (BEBKA 2014, 121).

Tablo 33: Bursa'da Öne Çıkan Sektörler

Ana metal sanayi	0,02	0,06	1,27
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve ekipman imalatı	0,03	0,13	2,75
· Büro yönetimi, büro desteği ve is destek faaliyetleri	0,03	0,05	1,12
· Kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	0,02	0,06	1,25
Kimyasalların ve kimyasal ürünlerin imalatı	0,01	0,1	2,05
Makine ve teçhizat hariç fabrikasyon metal ürünleri imalatı	0,06	0,09	1,91
Mobilya imalatı	0,03	0,15	3,2
Motorlu kara taşıtı treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı	0,07	0,38	8,24
Tekstil ürünlerinin imalatı	0,12	0,17	3,7

Kaynak: (BEBKA 2014, 120)

Türkiye'de otomotiv sektörünün esasen Doğu Marmara bölgesinde yoğunlaştığı biliniyor. Bursa, ev sahipliği yaptığı dört otomotiv ana sanayii üreticisiyle bu anlamda başı çeker. Ana sanayii üreticilerine ürün tedarikinde bulunan yan sanayii işletmeleri de dâhil edildiğinde Bursa'nın bu alandaki üstün konumu daha da belirgin hale gelir. Keza 2011 verilerine göre ülke genelinde otomotiv sektöründe istihdam edilenlerin yaklaşık yüzde 40'ı Bursa'da istihdam edilmektedir. Üretilen katma değer açısından ise ana sanayi ve yan sanayi birlikte Bursa otomotiv sektörü, ülke genelinin yüzde 60'ına denk gelir. Aynı şekilde, dış ticaret fazlası veren en önemli sektörler arasında yer alan otomotiv sektörü Bursa'nın en önemli ihracat sektörüdür. Ülke genelinde otomotiv sektörüne ait ihracatın 2010 yılında yüzde 46'sı, 2012 yılında ise yüzde 40'ı tek başına Bursa'ya aittir. Otomotiv sektörü, Bursa'nın dış ticaret fazlasının en önemli kaynaklarından biri olduğu gibi, sektörün sahip olduğu ileri ve geri bağlantıların niteliği Bursa'nın başta ana metal sanayii, otomotiv yan sanayii, kimya ve plastik sanayii gibi yüksek getirili ve istihdam yaratıcı temel sektörlerde yerli ve yabancı yatırım çekmesine neden olmaktadır.

Tablo 34: Otomotiv Sektörü (İstihdam ve İşyeri Sayısı)

	İstihdam	TR İçindeki Payı	İşyeri Sayısı	TR İçindeki Payı
Bursa	34.632	38,40%	422	15,80%
Eskişehir	2.702	3,00%	24	0,90%
Bilecik	314	0,30%	2	0,10%
TR41	37.648	41,80%	448	16,70%
Türkiye	**90.150**		**2.677**	

*Kaynak: **(BEBKA 2014, 125)***

Tablo 35: Otomotiv Sektörü Dış Ticareti (Bin Dolar)

	2010			2011			2012		
	İhracat	İthalat	Net Dış Ticaret	İhracat	İthalat	Net Dış Ticaret	İhracat	İthalat	Net Dış Ticaret
Bursa	6.792.405	3.026.179	3.766.226	6.918.318	3.275.357	3.642.961	6.504.702	2.726.712	3.777.990
Eskişehir	26.143	4.134	22.010	41.251	1.809	39.442	36.995	3.121	33.874
Bilecik	83	67	16	1	11	-11	34	6	28
TR41	6.818.631	3.030.379	3.788.252	6.959.570	3.277.177	3.682.393	6.541.731	2.729.839	3.811.892
Türkiye	**14.856.618**	**5.772.608**	**-915.990**	**17.043.514**	**19.896.077**	**-2.852.563**	**16.246.470**	**16.808.520**	**-562.049**

Kaynak: (BEBKA 2014, 125)

Otomotiv sektörüne göre daha az katma değer üreten, uzmanlaşmanın ve teknoloji kullanımının daha düşük seviyelerde seyrettiği tekstil sektörü ise hem firma sayısı hem de istihdam bakımından şehrin en önemli sektörlerinden bir diğeridir. Özellikle ipek üretimi, ev tekstili ve hazır giyim Bursa'da öne çıkar. 2011 verilerine göre, tekstil, hazır giyim ve deri sektöründeki toplam istihdam ülke geneline oranla yüzde 10'luk bir paya sahiptir. Bursa bu sektörlerde de dış ticaret fazlası sağlamaktadır. Fakat bu sektörlerin istihdam yaratma kapasitesine karşılık dünya pazarlarındaki rekabetçilik kapasitesinde noksanlar olduğu belirtilmektedir. Fason üretimin yaygınlığı, markalaşma eksikliği, kayıt dışı firmaların sayısının çokluğu ve dolayısıyla kayıt dışı istihdam sektörün rekabetçiliğini sınırlayan etmenlerdir (BEBKA 2014, 131).

Tablo 36: Tekstil, Hazır Giyim, Deri Sektörü İstihdam ve İşyeri Sayıları

	İstihdam	TR İçindeki Payı	İşyeri Sayısı	TR İçindeki Payı
Bursa	76.313	%9,3	4.179	%8,3
Eskişehir	4.950	%0,6	110	%0,2
Bilecik	932	%0,1	22	%0,5
TR41	82.195	%10	4.311	%8,6
Türkiye	**822.158**		**50.305**	

Kaynak: (BEBKA 2014, 129)

Tablo 37: Tekstil, Hazır Giyim, Deri Sektörü Dış Ticareti

	İhracat	Ülke İçindeki Oranı	İthalat	Ülke İçindeki Oranı	Net Dış Ticaret
Bursa	1.563.946	%6,0	651.089	%7,0	912.857
Eskişehir	39.003	%0,1	47.655	%0,5	-8.653
Bilecik	466	%0,0	1.130	%0,0	-663
TR41	1.603.415	%6,1	699.874	%7,6	903.540
Türkiye	**26.150.779**		**9.236.706**		**16.914.073**

Kaynak: (BEBKA 2014, 129)

Bursa sanayinde önemli yoğunlaşma alanlarından biri de mobilya imalatıdır. Kayseri bu alanda halen tartışmasız liderliğini sürdürse de, mobilya imalatı coğrafi olarak yaygın bir sektördür. Diğer yandan Bursa'nın İnegöl ilçesi uzun süreli bir yoğunlaşmaya ev sahipliği yapmaktadır. Yine 2011 verilerine göre Bursa ili ülke genelinde mobilya sektöründeki toplam istihdam içinde yaklaşık yüzde 15'lik bir paya sahiptir. Üstelik mobilya sektöründeki tedarikçiler ağırlıkla ülke içi firmalar olduğundan bu sektör de dış ticaret fazlası veren bir sektördür. Bursa ülkenin toplam mobilya ihracatı içindeyse yüzde 23'lük bir paya sahiptir. Üstelik tekstil ve hazır giyimle kıyaslandığında Bursa'daki mobilya sektörü rekabetçilik kapasitesi çok daha yüksek bir sektördür.

Tablo 38: Mobilya Sektörü İstihdam ve İşyeri Sayıları

	İstihdam	TR İçindeki Payı	İşyeri Sayısı	TR İçindeki Payı
Bursa	16.349	%14,9	1.425	%8,9
Eskişehir	1.403	%1,3	185	%1,2
Bilecik	54	%0,0	20	%0,1
TR41	17.806	%16,2	1.630	%10,2
Türkiye	**10,9782**		**15.987**	

Kaynak: (BEBKA 2014, 130)

Tablo 39: Mobilya Sektörü Dış Ticareti

	İstihdam	TR İçindeki Payı	İşyeri Sayısı	TR İçindeki Payı
Bursa	420.977	%23,1	78.018	%11,0
Eskişehir	5.938	%0,3	180	%0,0
Bilecik	1.633	%0,1	7	%0,0
TR41	428.548	%23,6	78.205	%11,0
Türkiye	**1.819.567**		**710.960**	

Kaynak: (BEBKA 2014, 131)

İstihdam ve işletme sayılarından aldığı pay bakımından başı çeken bu sektörlere bir dördüncü olarak makine-metal sektörü de eklenmelidir. Üstelik bu sektör, sahip olduğu yüksek katma değer oranı, teknoloji üretimini zorunlu kılması, geniş bir yan sanayi oluşturması, yatırım maliyetlerini düşürmesi, nitelikli personel istihdam oluşturması, pek çok sektöre girdi sağlaması gibi özellikleriyle lokomotif niteliğinde bir sektördür. Bursa makine üretiminin yanında özellikle iç pazara yönelik takım tezgâhları (*machine tools*) imalatı ile öne çıkar (BEBKA 2014, 137). Ancak bu sektör, diğerleri gibi dış ticaret fazlası veren bir sektör değildir. Görece yüksek teknolojili ürünlerin imalatını içerse de Bursa halen en ileri teknoloji seviyesine sahip ürünleri ithal eder konumdadır.

Tablo 40: Makine-Metal Sektörü İstihdam ve İşyeri Sayıları

	İstihdam	TR İçindeki Payı	İşyeri Sayısı	TR İçindeki Payı
Bursa	61.977	%9,2	3.121	%5,8
Eskişehir	10.338	%1,5	578	%1,1
Bilecik	4.724	%0,7	89	%0,2
TR41	77.039	%11,5	3.788	%7,1
Türkiye	**672.709**		**53.388**	

Kaynak: (BEBKA 2014, 137)

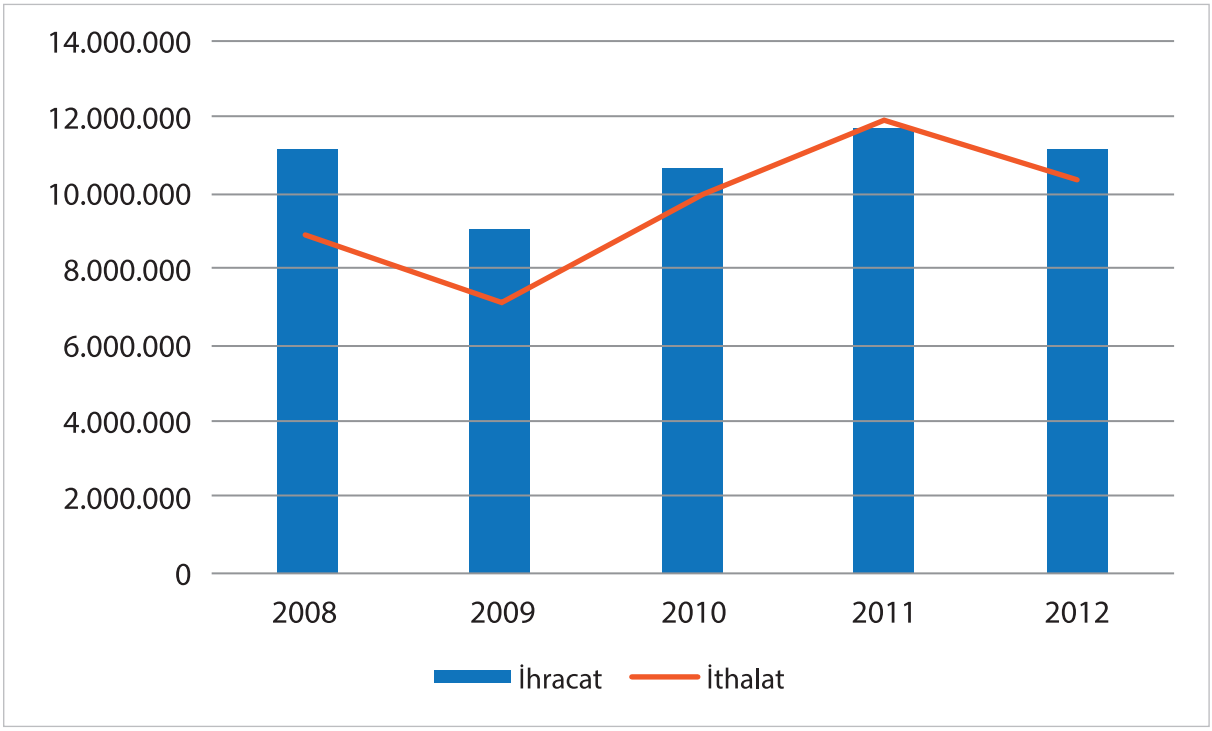
Tablo 41: Makine-Metal Sektörü Dış Ticareti

	İhracat	Ülke İçindeki Oranı	İthalat	Ülke İçindeki Oranı	Net Dış Ticaret
Bursa	1.296.208	%2,7	3.271.029	%6,4	-1.974.821
Eskişehir	325.781	%0,7	300.979	%0,6	24.802
Bilecik	21.774	%0,1	66.389	%0,1	-44.614
TR41	1.643.764	%3,5	3.638.397	%7,1	-1.994.633
Türkiye	47.596.262		51.159.010		-3.562.748

Kaynak: (BEBKA 2014, 137)

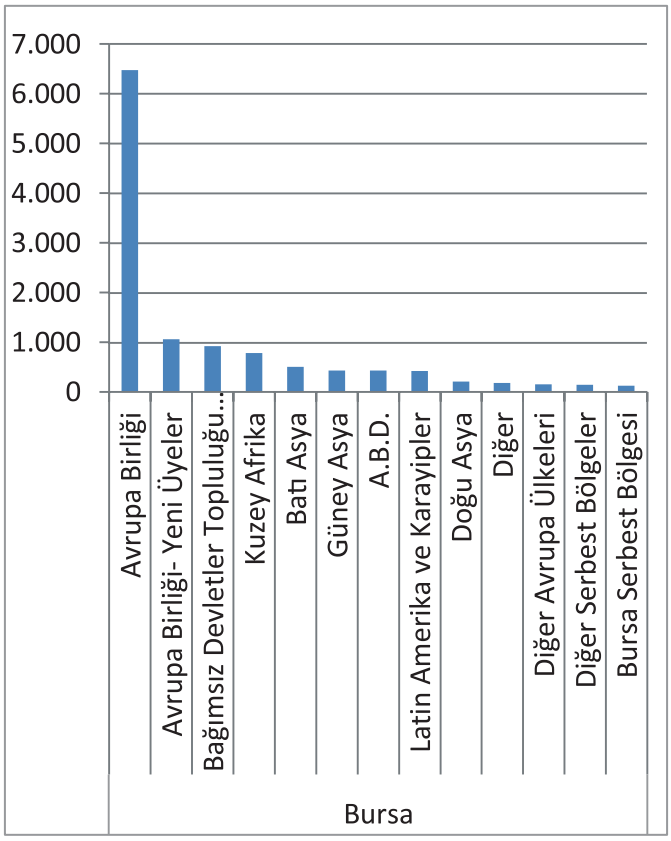
Bursa, imalat sanayi alanında sahip olduğu üstün konumu nedeniyle ülkenin en önde gelen ihracatçılarından da biridir. Keza 2012 yılı ihracat rakamlarına göre Bursa ülke ihracatından aldığı pay bakımından üçüncü sırada yer almıştır. Ancak altı çizilmesi gereken önemli bir husus 2010'dan bu yana ilin ihracat rakamlarında düşüş eğilimi görülmesidir. Bunun başlıca nedeni ise küresel ekonomik krizin neden olduğu talep daralmasıdır. Başta otomotiv sektörü olmak üzere Bursa'nın ihracatçısı olduğu ürünlerin en önemli pazarlarının Avrupa ülkeleri olması, krizin doğrudan etkilerinin söz konusu dönemde esasen bu ülkelerde görülmüş olması nedeniyle Bursa'nın ihracat performansını belirlemiştir.

Şekil 13: 2008-2012 Yılları İhracat ve İthalat Değerleri (milyon TL)



Kaynak: (BEBKA 2014, 225)

Şekil 14: BM Ülke Gruplarına Göre İhracat (milyon dolar)



Kaynak: (BEBKA 2014, 227)

Yukarıda Bursa'nın Marmara Denizi çevresinde oluşmakta olan bölgeselleşme dinamiğinin en önemli odaklarından biri olduğunu belirtmiştik. Bu dinamiğin daha ileri seviyelere vardırılmasının önemli koşullarından biri ise ilin sahip olduğu ulaşım ve taşımacılık bağlantılarının kuvvetlendirilmesidir. Ancak, Bursa bu anlamda geride kalmış gibi görünmektedir. Her ne kadar altısı Gemlik, biri Mudanya ilçesinde olmak üzere toplamda yedi limana sahip olsa da, bu limanların görece düşük kapasitede olması ve de üretim alanlarıyla bağlantılarının yeterli nitelikte olmaması gibi nedenlerle ilin lojistik sistemi halen büyük ölçüde karayollarına dayanmaktadır. Gemlik Liman Bölgesine ve Serbest Bölge'ye demiryolu bağlantısının olmayışı hem il genelinde lojistik sektörünün gelişmesini hem de limanların gelişimini olumsuz yönde etkilemektedir. Lojistik firmalarının hem mekânsal olarak dağınıklığı hem de kurumsal örgütlenme düzeylerinin düşüklüğü ise altyapı noksanlığını pekiştirmektedir. Kentsel yaşama olumsuz etkileri bir yana, karayolu odaklı bu lojistik sistem ekonomik olarak maliyetleri de yükseltir niteliktedir. İstanbul-İzmir otoyolu, Marmara Denizi geçişleri gibi son yıllarda başlatılan büyük ölçekli ulaşım altyapısı projelerinin, Marmara etrafındaki entegrasyonu arttıracağına, taşımacılık maliyetlerini düşüreceğine şüphe yoktur. Ancak Bursa'nın ihraç pazarlarına doğrudan deniz ulaşımı imkânlarına kavuşması ilin imalat sanayi ve ihracat alanlarındaki konumunu daha da pekiştirmesini sağlayabilir.

Diğer yandan, Bursa'nın ekonomik kapasitesini arttıracak bir diğer uzun vadeli önlem mevcuttaki rekabetçi sektörlerin teknoloji kullanma kapasitelerini arttırarak daha da rekabetçi kılınması olabilir. Yukarıda özetlediğimiz sektörel yapının ortaya koyduğu gibi, başta makine-metal ve tekstil-hazır giyim sektörlerinde daha yüksek teknolojili üretim evresine geçilmesi Bursa'nın kaderini değiştirecek nitelikte olacaktır. Özellikle makine ve metal sektörlerinin otomotiv sektörüne girdi tedarik eden birincil sektörler olduğu düşünülürse, bu sektörlerdeki orta-ileri teknoloji üretim yapısının yüksek teknolojili üretime doğru evrilmesinin sağlanması, şehrin dış ticaret dengesinde önemli bir değişim yaratabilecektir. Bu türden bir kayma ise, Türkiye ekonomisinin en yapısal sorunlarından olan ihracatın ithalat bağımlı yapısının yarattığı cari açık sorununu tümüyle gidermese de önemli bir değişim sağlayacak niteliktedir.

Bursa, Ar-Ge faaliyetleri ve personeli bakımından ülkenin en önde gelen illerinden biridir. 2013 verilerine göre Türkiye'de bulunan 130 Ar-Ge merkezinin 19'unu barındıran Bursa, İstanbul'dan sonra ikinci sıradadır. Bu merkezler, bekleneceği üzere, otomotiv ana ve yan sanayii ile tekstil sektörlerine yönelik merkezlerdir. Bu merkezlerde çalışan araştırmacı sayısı ülke genelinin yaklaşık yüzde sekizine denk gelmektedir. Bursa, Ar-Ge altyapısındaki ileri konumu nedeniyle ülke genelinde üretilen ve tescil edilen patent, faydalı model, marka ve endüstriyel ürün tasarımlarından da önemli paylar almaktadır. 2013 verilerine göre, Bursa, tescil edilen patentlerde ikinci, faydalı modellerde üçüncü, markada dördüncü, endüstriyel tasarımda ikinci sıradadır. Ancak sıralamadaki konumuna karşılık aldığı paylar bakımından Bursa'nın özellikle İstanbul'un ve nispeten Ankara'nın hayli gerisinde kaldığını da vurgulamak gerekir. Keza TÜBİTAK'ın Ar-Ge çalışmalarını özendirmek için yürüttüğü Teknoloji Yenilik ve Destek Programları kapsamında 1995-2012 yılları arasında yapılan başvurularda Bursa İstanbul, Ankara ve Kocaeli'nin ardından dördüncü sırada yer alır. Ancak İstanbul'un payı yine hayli yüksektir. Özel sektör bünyesindeki Ar-Ge merkezleri haricinde bu alandaki en önemli altyapı unsuru şüphesiz üniversitelerdir. Ancak, Bursa bu açıdan daha düşük bir performans sergilemektedir. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından 2012 yılında üniversitelerin girişimcilik ve yenilikçilik kapasitelerini ölçmek için yapılan endeks çalışmasında Uludağ Üniversitesi genel sıralamada ancak 25. sırada yer almıştır (BEBKA 2014, 102-112). Her ne kadar Uludağ Üniversitesi bünyesinde varlık gösteren üç tasarım-uygulama-geliştirme merkezi ile bir teknoloji geliştirme merkezi bu anlamda önemli bir altyapı oluştursa da, üniversite-sanayi işbirliğinin mevcut durumda fark yaratacak düzeyde olduğunu söylemek güçtür.

Eğer Bursa özel sektör, kamu sektörü ve üniversite arasında daha organize ve sıkı işbirliğine dayalı bir araştırma-geliştirme atılımı gerçekleştirmeyi başarırsa, mevcut imkânlarını nitelikli işgücünü çekme ve teknoloji kullanım düzeylerini yükseltme yönünde geliştirecek olursa, yukarıda işaret ettiğimiz dramatik dönüşümün gerçekleşmesi söz konusu olabilecektir. Şüphesiz Bursa İstanbul merkezli bölgeselleşmenin bir parçası, üstelik bu bölge ekonomik açıdan son derece yoğun ve sıkışık bir bölgedir. Ancak tüm bu olumsuz koşullara rağmen, Bursa eğer imalat sanayiinde sahip olduğu üstün konumunu araştırma-geliştirme ve teknoloji odaklı bir atılımla eklemleyebilirse, kendi etrafında oluşacak bir kent-bölgenin merkezi olma potansiyelini gerçekleştirebilecek kapasiteye de sahiptir.

ADANA-MERSİN

MEVCUT KENT-BÖLGENİN SINIRLARINI AŞMA ZORUNLLULUĞU

ADANA-MERSİN: MEVCUT KENT-BÖLGENİN SINIRLARINI AŞMA ZORUNLULUĞU

Adana ve Mersin'i birarada, mevcut idari il sınırlarını aşan bir kent-bölgesi olarak ele almanın somut gerekçeleri vardır. Bu şehirler, onları tanımlayan coğrafi ve tarihsel koşullar, yol ağları, işgücü hareketliliği, ticari, lojistik ve üretim altyapısı ve ilişkileriyle fonksiyonel bir bütünleşmenin iki metropoliten odağını oluştururlar (Gül ve Batman 2014). Bu açıdan Adana ve Mersin örneğinde Marmara Bölgesi'nde İstanbul, Ege Bölgesi'nde İzmir etrafında oluşan kent-bölgesi formasyonuna benzer bir dinamikten bahsetmek mümkündür. Diğer yandan, bu iki şehrin iktisadi büyüklük, canlılık ve karakter açısından neredeyse birbirine denk yerleşimler olması, bu kent-bölgeyi sıra dışı kılar.

AB uyum politikaları bağlamında gündeme gelen ve bugün halen Türkiye'deki illeri gruplamak için kullanılan istatistiki bölge sınıflandırmasında bu iki il birlikte ele alınmaktadır (TR62 Bölgesi). Bu anlamda bölge ölçeğinde kalkınma politikalarının koordinasyonundan sorumlu olan Çukurova Kalkınma Ajansı'nın, üzerinde yetki sahibi olduğu bölgenin iç tutarlılığı bakımından benzersiz bir örnek oluşturduğu da söylenebilir. 26 Düzey-2 bölgesi arasında bu denli analitik tutarlılığa sahip bir başka bölgenin olmadığını söylemek abartılı olmayacaktır.

Diğer yandan, ne bir kent-bölgesi oluşumunun ileri seviyelerde seyretmesi ne de bu bölgeselleşmenin sınırlarıyla kalkınma politikası alanındaki idari yapılanmaların özdeşliği, Adana-Mersin bölgesinin iktisadi açıdan potansiyellerini değerlendiremeyen, hatta yıllar yılı kan kaybeden bir bölge olduğu gerçeğini tersine çevirmeye yeterlidir. Tüm sorunlarına rağmen Türkiye'nin tarihsel olarak dört ana gelişim odağından biri olan Çukurova bölgesi, özellikle 2000'li yıllarda iktisadi konumunda gerileme yaşayan bir bölgedir. Karakter bakımından İzmir örneğinde aktardığımıza benzeyen ama boyutları itibariyle şüphesiz ki onu aşan bir görünüm arz etmektedir (Sönmez 2010).

Tıpkı İzmir gibi, Adana-Mersin bölgesi de, Türkiye ekonomisinin en hızlı büyüme kaydettiği yıllarda, tam da 2001 sonrası iktisadi yeniden yapılanma döneminin yapısal parametreleri gereği göreli olarak konumunu yitirmiştir. Üstelik üretim ve eğitim altyapısı, işgücü, teknoloji kullanımı, hizmetler sektörünün gelişmişliği gibi kıstaslar açısından İzmir'in sahip olduğu imkânlara sahip olmayan bölge, uzun yıllardır aldığı göçlerin yarattığı türlü sorunların kesif birikimiyle baş edemez hale gelmiştir. Bu yapısal kırılganlıklara ek olarak her iki şehrin yerel yönetimleriyle hükümet ve bürokrasi arasındaki uyumsuzluğun neden olduğu yönetişim sorunları bölgenin sahip olduğu potansiyellere denk gelecek bir atılımı gerçekleştirmesini zora sokmuştur. Tüm bunlar birlikte düşünüldüğünde ülkenin güneyinin en önemli gelişme aksının 1980 sonrası ekonomi politikalarının kaybedenlerinden biri olduğu iddia edilebilir. Hâlbuki bu bölge, sahip olduğu sanayileşme düzeyiyle 1960'lı yıllarda en çok gelişme kaydetmesi beklenen bölgelerden biriydi. 1980 sonrası dönemdeki göreli gerilemenin esas nedeni, her iki şehirdeki imalat sanayii yapısının ağırlıkla tarımsal ürünlere ve faaliyete dayalı, düşük teknoloji kullanımının belirleyici olduğu imalat kollarından oluşuyor olmasıdır.

Burada sıraladıklarımız Adana-Mersin kent-bölgesinin sosyo-ekonomik yapısını daha yakından anlamayı gerekli kılar. Zira bu rapor kapsamında yürüttüğümüz tartışma açısından bölgenin dinamiklerinin, sermaye birikim sürecinin imkân ve kısıtlarının anlaşılması son derece mühimdir. Bu nedenle takip eden sayfalarda bölgenin ekonomik yapısına dair yakın zamanlı değişimleri tarif edecek, ulusal ölçekte ortaya konan kalkınma politikalarıyla mevcut yapı arasındaki ilişkiye odaklanacak ve de var olan potansiyelleri açığa çıkaracak politika önerilerine dair kısa yorumlarda bulunacağız.

Tarihsel olarak Çukurova bölgesinin iktisadi gelişimi Türkiye'de eşi benzeri olmayan bir seyir izlemiştir. Osmanlı İmparatorluğu ekonomisinin kapitalist üretim ve tüketim ilişkilerine giderek daha sıkı biçimde eklemlendiği 19. yüzyıl boyunca bölgede tarımsal üretim ticarileşmiş, ardından tarımsal üretimden elde

edilen sermaye birikiminin imalat sanayiine transfer edilmesiyle Anadolu'daki diğer yerleşimlere kıyasla son derece erken bir evrede sanayileşme başlamıştır. Bölgenin kaderini değiştiren, dünya ölçeğinde dönemin en ticarileşmiş tarımsal ürünlerinden pamuğun verimli tarım topraklarına sahip bu bölgede yetiştirilmeye başlaması olmuştur. Doğu Akdeniz'de yaşanan politik, ekonomik ve askeri çalkantılar, bölgenin kadim ve büyük şehri olan Adana'nın hükmettiği alanda pamuk üretimini mümkün kılmıştır. Dönemin en büyük pamuk üreticilerinden ABD'deki iç savaş nedeniyle üretimin düşmesi gibi küresel ölçekli gelişmelerle ise Çukurova'daki pamuk üretimi çok daha büyük ölçekli ve neredeyse bütünüyle ihracata yönelik bir düzeye varmıştır. Adana'ya ve de kadim Tarsus kentine nazaran çok daha genç bir şehir olan Mersin'in ortaya çıkışı ve hızla zenginleşmesi de 19. yüzyıl koşulları içinde ortaya çıkan bu özgün üretim ve ticaret ilişkilerinin beraberinde getirdiği ticari ve lojistik işlevlerle mümkün olmuştur (Toksöz 2011). Pamuk üretimi Çukurova'daki üretim yapısını ve ilişkilerini de dönüştürmüştür. Anadolu'nun büyük çoğunluğunda gözlenen manzaradan farklı olarak Çukurova ekonomisi büyük çiftliklere, tarım işçiliğine ve ortakçılığa dayalı bir üretim yapısıyla tanımlanır olmuştur (Quartet 2008; Tabak 2010). Ticari tarımın bu denli hızlı gelişimi, tarımsal alanların hızla yayılmasına, hatta çiftliklerin dışında kalan görece verimsiz toprakların bile tarıma açılmasına neden olmuştur. Mülksüz tarım işçiliğinin ve büyük toprak sahipliğinin tanımladığı bölge ekonomisinin birikim seviyesi, 20. yüzyıl başında, henüz Anadolu'nun birçok yerleşiminde zanaatkâr üretim yapısının hâkim olduğu bir evrede, daha çok tarımsal ürünlere dayalı bir imalat sanayiinin ortaya çıkmasını mümkün kılmıştır. 19. yüzyıl sonundan Cumhuriyet'in kuruluşuna dek uzanan uzun politik ve askeri karmaşa süreci ve yaşanan dramatik demografik dönüşümse, ortaya çıkan birikimin büyük ölçüde el değiştirmesine neden olmuştur (Keyder 2003).

Ancak, 20. yüzyıl başındaki bu kırılma, bölgenin iktisadi gelişimini durdurmamış, sermaye birikimi Türk ve Müslüman kesimin eline geçmiş ve başta Adana olmak üzere Çukurova bölgesi, Cumhuriyet tarihi boyunca yatırım ve dolayısıyla işgücü çekmeye devam etmiştir. Ulusal demiryolu ağına erken bir tarihte eklenen bölge, hem tarımsal üretim hem de imalat sanayii alanındaki üstün konumuyla Türkiye'nin en çok göç alan bölgelerinden biri olmuştur. Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde kırdan büyük kentlere yönelen göçün ana odaklarından birisi Çukurova bölgesidir. Adana ithal ikameci dönem boyunca nüfusu en hızlı biçimde artan büyük şehirlerden biridir. Mutlak büyüklük olarak olmasa da nüfus artış hızı bakımından bu dönemde Adana'nın İstanbul ve İzmir'i geride bıraktığı bilinmektedir (Keleş ve Danielson, 1967). Üstelik bu iki şehre yönelik göç, yoğun sanayi yatırımlarının hız kestiği 1980 sonrası dönemde de durmamıştır. Özellikle 1990'larda Kürt bölgesindeki kırsal yerleşimlerden ve şehirlerden kaynaklı olan yeni göç evresi, hem her iki şehrin nüfusunu hızlı biçimde arttırmaya devam etmiş hem de bölgedeki tarımsal faaliyetler etrafında örgütlenen mevsimlik işçiliğin ülkenin başka hiçbir bölgesinde olmadığı düzeylere çıkmasına neden olmuştur.

2000'li yıllara gelindiğinde bölgenin istihdam yaratma kapasitesini, dolayısıyla çekim merkezi olma özelliğini yitirdiği görülmektedir. Bu durumun en açık göstergelerinden biri bölgenin net göç alan bir bölgeden net göç veren bir bölgeye dönüşmüş olmasıdır. Bölgenin nüfus artışı hızı 2014 yılı verilerine göre binde 13,4 olarak hesaplanan ülke ortalamasının (Adana'da binde 8,1 ve Mersin'de binde 10,3) altında kalmıştır. Nüfus artış hızındaki bu azalmanın kaynağı bölgenin verdiği göç miktarının giderek artmasıdır. Özellikle 2008 yılından sonra Çukurova Bölgesi göç veren bir bölge haline gelmiştir. Bu dönemde net göç hızı eksi yönde artmaya devam etmiş, bölgenin aldığı göç verdiği göç miktarını karşılayamamaya başlamıştır. Aşağıdaki tablolarda da görüleceği gibi, 2008-2014 yılları arasında her iki şehir de göç vermiş, Adana'da negatif göç hızı Mersin'e kıyasla çok daha yüksek seyretmiştir. Bu iki il arasındaki göç ilişkisinin de son derece önemli olduğu hesaba katılırsa, bölgenin bir bütün olarak dışarıya göç verdiğini iddia edebiliriz.[2]

2 *Burada aktardığımız resmi istatistikler bölgenin aldığı yabancı göçünü içermemektedir. Hâlbuki her iki şehir de 2011 sonrasında ciddi oranda Suriyeli sığınmacı göçüne tanık olmuştur. Göç İdaresi Genel Müdürlüğü'nün yayımladığı güncel verilere göre bu iki şehirde kayıtlı olan Suriyelilerin sayısı toplamda iki yüz binin üzerindedir. Ancak bu şehirlerde kayıtlı olmaksızın barınanlarla birlikte bu sayının katlandığına dair güvenilir yorumlar vardır. Suriyeli nüfusun önemli bir kısmı tarım alanlarında geçici olarak çalışmaktadır. Ancak sığınmacı grubun bütünüyle kent ve kırsal yoksul gruplarına eklemlendiğini varsaymak hatalı olacaktır. Özellikle Mersin'in, tıpkı Gaziantep gibi, Suriye ile iş yapmaya devam eden bir yatırımcı grubunu ve orta sınıfı barındırdığı da bilinmektedir.*

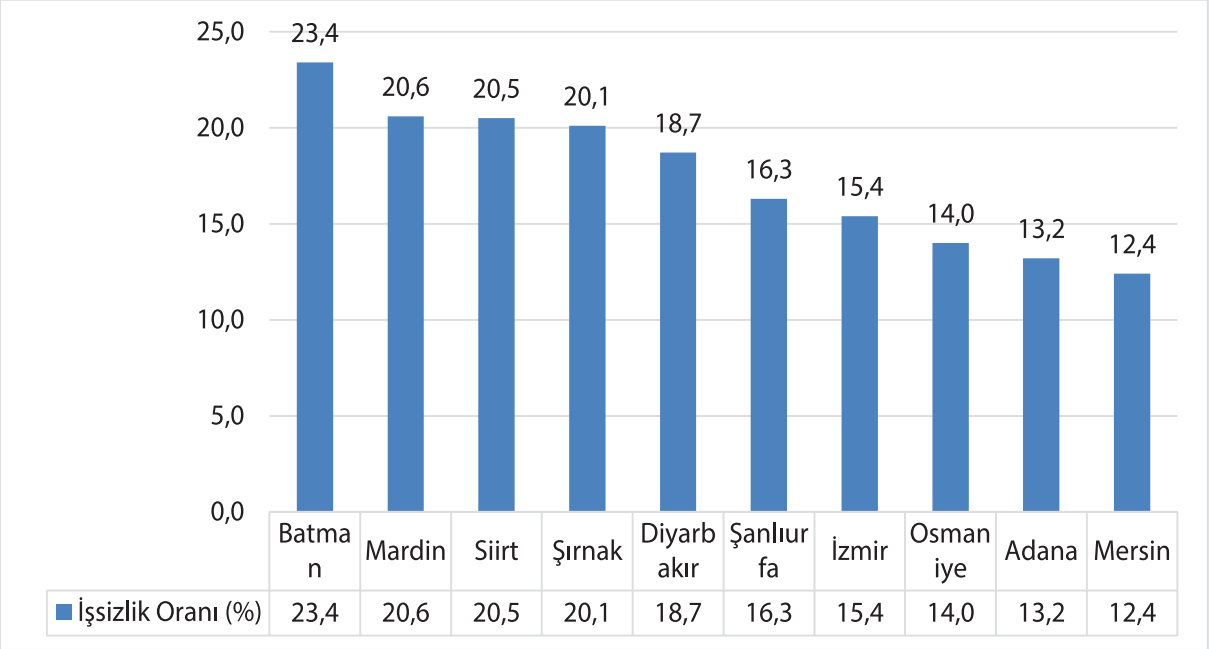
Tablo 42: Adana ve Mersin'de Net Göç Hızı, 2008-2014

	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Adana Net Göç Hızı	-6.3	-0.2	-2.1	-5.6	-6.3	-5.7	-5.35
Mersin Net Göç Hızı	-2.08	-0.51	-0.79	-1.98	-4.03	-2.35	0.44

Kaynak: (Çukurova Kalkınma Ajansı 2014, 40)

İşgücü ve istihdam rakamları da göç verilerini destekler niteliktedir. TÜİK'in il bazında temel işgücü göstergelerine göre, 2014 yılında TR62 bölgesinde işgücüne katılma oranı yüzde 49,2 ve istihdam oranı yüzde 43,9 olmuştur. İşsizlik oranı yüzde 10,7, tarım dışı işsizlik oranı ise yüzde 13'tür. Bölgeyi ülke geneliyle karşılaştırdığımızda bölgenin işgücüne katılma (50,5) ve istihdam oranıyla (45,5) ortalamanın altında kaldığı, işsizlik (9,9) ve tarım dışı işsizlik (12) oranlarında ise ülke ortalamasının üzerinde yer aldığı görülmektedir.

Şekil 15: İşsizlik Oranına Göre İlk On İl (2013)



Kaynak: (Çukurova Kalkınma Ajansı 2014, 86)

Çukurova Kalkınma Ajansı'nın (2014) genel sağlık sigortası primleri Hazine tarafından ödenenlerin toplam nüfusa oranı üzerinden yaptığı hesaplama yoksulluğun mekânsal dağılımının incelemek için faydalı bir araç sunar. Buna göre Türkiye için bu oran yüzde 9,87 iken, Adana'da yüzde 14,12 ve Mersin'de yüzde 12,75'dir. Gelire dayalı yoksul sayısının Adana'da Saimbeyli, Mersin'de ise kent merkezindeki Akdeniz ilçesinde yoğunlaştığı belirtilmiştir. Bir başka deyişle, bölgede kırsal ve kentsel yoksulluk bir arada ve kesif biçimde gözlenmektedir.

Bu sıraladığımız verileri gerekçelendirebilmek içinse üretim ve ticaret değerlerine daha yakından bakmamız gerekir. Aşağıdaki tablodan izlenebileceği gibi, TÜİK'in revize edilmiş güncel verilerine göre, Adana ve Mersin'in birlikte ulusal GSYİH'den aldığı pay 2014 yılı itibariyle yüzde 0,32'dir. Ancak, diğer yüksek gelirli bölgelere kıyasla TR62 bölgesinde tarımın toplam üretim içindeki payı, bu dönemde kayda değer biçimde azalmış olsa da, halen oldukça yüksektir.

Tablo 43: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014)

İl	2004	2014
İstanbul	0,29	0,30
Ankara	0,096	0,091
İzmir	0,065	0,062
Bursa	0,039	0,040
Adana+Mersin	0,038	0,032
Antalya	0,032	0,031
Konya	0,020	0,021
Gaziantep	0,014	0,017
Kayseri	0,014	0,014
Eskişehir	0,010	0,011
Samsun	0,012	0,011
Diyarbakır	0,009	0,010
Van	0,004	0,005

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan hesaplamalardan yazarlar tarafından derlenmiştir.

Nitekim tarımın bölgesel ekonomi içindeki ağırlığı istihdam oranlarına da yansımaktadır. Son olarak 2010 yılı için hesaplanan GSKD verilerine göre, bölgede tarımın istihdamdaki payı yüzde 30 ile Türkiye ortalaması olan yüzde 26'ının üzerindedir. Buna karşılık sanayi istihdamı yüzde 20 ile Türkiye ortalaması olan yüzde 26 düzeyinin altında kalmaktadır. Bölge, sanayi istihdam oranında tüm Düzey 2 bölgeleri içinde 16. sıradadır. Sanayi sektörünün GSYİH içindeki payı, 2014 verilerine göre, Adana'da yüzde 28,5, Mersin'de yüzde 20'dir. Özellikle Mersin sanayi sektörü bakımından ülke ortalamasının hayli gerisindedir.

Kişi başına düşen GSYİH sıralamasında Adana-Mersin bölgesi 26 Düzey-2 bölgesi içerisinde 13. sırada yer almaktadır. Daha da çarpıcı olan, 2001 krizi sonrası yaşanan toparlanma sürecinde Adana-Mersin bölgesinin toplam ve kişi başına gelirlerinde gözlenen göreli gerilemedir. 2001 yılında ulusal gelirden yüzde 5,8 pay alan bölgenin 2006'daki payı yüzde 4,1'e düşerek yaklaşık yüzde 30 kayba uğramıştır. 2001'de Türkiye ortalama kişi başı gelirinden yüzde 11 daha fazla olan Adana-Mersin'in kişisel geliri, 2006'ya gelindiğinde Türkiye ortalamasının yüzde 20 gerisinde kalmıştır. Her iki gösterge açısından da Adana-Mersin bölgesi 26 Düzey 2 bölgesi arasında en çok kaybeden bölgedir (Sönmez 2010, 174-176). TÜİK tarafından 2016 sonunda açıklanan güncel il bazında GSYİH verilerine göre ise, yukarıda belirttiğimiz gibi, Adana ve Mersin'in toplamda aldığı pay yüzde 3,2'dir.

Türkiye'nin sanayileşme süreci açısından bölgenin tarihsel konumu göz önüne alındığında istihdam ve GSKD içinde tarımın payının yüksek olması dikkat çekicidir. Sanayi sektörüne daha yakından baktığımızda ise 2000'li yıllarda sanayinin payında artış olmasına rağmen, ulusal sanayi üretiminden alınan payda önemli bir değişim olmadığı görülmektedir. Aşağıdaki tablodan da izlenebileceği gibi, bu dönemde Adana ve Mersin'de hizmetler sektörünün toplam üretim içindeki payı değişmeden kalırken sanayi sektörünün payında yüzde 8 gibi önemli bir artış yaşanmıştır. Bu artışın tümü tarımdaki düşüşten kaynaklanmaktadır. Diğer yandan bölgenin ulusal üretimden aldığı pay değişmemiştir.

Tablo 44: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%) (2004 ve 2014)

	Sanayi		Hizmetler	
	2004	**2014**	**2004**	**2014**
İstanbul	31	30	68	69
İzmir	35	37	59	58
Bursa	44,4	47	48	48
Eskişehir	33	39	53	54
Ankara	25	30	72	68
Konya	23	28	54	52
Antalya	17	17	69	74
Adana+Mersin	22	28	60	60
Kayseri	40	39,4	50	52
Samsun	16	23,5	64	72
Van	12	28	72	60
Gaziantep	44	47	49	48
Diyarbakır	17	26	59	60
Toplam Türkiye	**28,7**	**32**	**60,4**	**60,6**

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan il bazında GSYİH hesaplamalarından yazarlar tarafından derlenmiştir.

TÜİK tarafından 2004-2010 dönemi için hesaplanan GSKD verilerine göre, TR62 Bölgesi'nde sanayi sektörü GSKD'si 2010 yılı için 9,6 Milyar TL iken, Türkiye'de 316 milyar TL olup, bölge Türkiye sanayi katma değerinden yüzde 3 pay almıştır. Sanayi sektörü katma değerinin büyüklüğü bakımından 26 Düzey 2 bölgesi içinde 8'inci sırada bulunmaktadır. Bölgenin payı 2004 yılında 3,3'tür, sıralaması ise aynıdır. Ancak 2004-2010 dönemini kümülatif olarak değerlendirdiğimizde sanayi sektörü katma değerinin artışı bakımından Türkiye ortalamasının altında kaldığı görülmektedir. 2010 yılı itibarıyla Türkiye'de kişi başına gayri safi sanayi katma değeri 4.262 TL iken TR62 Bölgesinde 2.549 TL seviyesindedir. Bölge, kişi başına düşen sanayi sektörü gayri safi katma değeri açısından 26 Düzey 2 bölgesi içinde 17'nci sırada yer almaktadır. Bu veri setini 2016 sonunda yayımlanan güncel GSYİH verileriyle kıyasladığımızda ise bölgenin payında önemli bir değişim olmadığı görülmektedir. Buna göre, 2014 verileriyle, Adana ve Mersin'in sanayi sektörü GSYİH'si 19,3 milyar TL iken, Türkiye'de 576 milyar TL'dir. Bir başka deyişle, bölge üretimi içerisinde sanayi sektörünün payı önemli bir artış kaydetmiş olsa da, bölgenin toplamdaki payı değişmeyerek yüzde 3,3'te kalmıştır.

Hâlbuki bölge, imalat sanayindeki işletme sayısı bakımından tüm bölgeler içinde beşinci, çalışan sayısı bakımından onuncu, maaş ve ücret ödemeleri bakımından sekizinci, ciro bakımından dokuzuncu, brüt yatırımlar bakımından ise onuncu sırada yer almaktadır (Çukurova Kalkınma Ajansı, 2016). Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın 2014 verilerine göre, Adana'da sanayi siciline kayıtlı firmaların sektörel dağılımı bakımından öne çıkan sektörler gıda ürünleri imalatı, tekstil ürünleri imalatı, makine ve ekipman imalatıdır. Aynı verilere göre, Mersin'de öne çıkan sektör ise açık arayla şehirdeki tüm sanayi işletmelerinin üçte birinin biriktiği gıda ürünleri imalatı sektörüdür. Onu ise ancak yüzde 8'lik payla kauçuk ve plastik ürünleri imalatı izler. Görüleceği üzere, her iki şehirdeki imalat sanayi yapısı işletme sayısı bakımından ağırlıkla tarımsal ürünlere ve faaliyete dayalı, düşük teknoloji kullanımının belirleyici olduğu imalat kollarıdır.

Diğer yandan, bölgede istihdam bakımından ülke ekonomisinin büyüme oranının üzerinde büyüyen sektörler de vardır. Özellikle 2008-2011 yılları arasındaki sigortalı çalışan sayıları üzerinde yapılan bir analiz, ormancılık ve tomrukçuluk, deri ürünleri imalatı, temel eczacılık ürünleri imalatı, kauçuk ve plastik ürünleri imalatı ve de mobilya imalatı sektörlerindeki bölgesel büyüme oranının, bu sektörlerin ulusal büyüme oranlarının üzerinde gerçekleştiğini göstermiştir (Çukurova Kalkınma Ajansı 2013, 34). Dolayısıyla, söz

konusu dönem için bu sektörlerin bölgenin göreli rekabetçilik avantajına sahip olduğu sektörler olduğu söylenebilir. Ancak, bu sektörler geleneksel ve teknolojiyle ilişkileri zayıf sektörlerdir, dolayısıyla orta gelir tuzağı bağlamında açılım getirebilecek sektörler değildir. Üstelik bölgedeki esas sanayi istihdamını yaratan tüm diğer ve başat sektörlerde görünüm negatif yöndedir.

Tablo 45: Adana İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı

Adana İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı	
Gıda Ürünleri	20%
Kauçuk ve Plastik Ürünleri	10%
Fabrikasyon Metal Ürünleri	9%
Makine ve Ekipman Ürünleri	8%
Tekstil Ürünleri	7%
Giyim Eşyası Ürünleri	5%
Kimyasal Ürünler	5%
Ağaç ve Mantar Ürünleri	4%
Mineral Ürünler	4%
Ana Metal Sanayi Ürünleri	4%
Mobilya İmalatı	4%
Madencilik ve Taşocakçılığı İmalatı	3%
Kağıt ve Kağıt Ürünleri	2%
Elektirikli Teçhizat Ürünleri	2%
Motorlu Kara Taşıtı, Treyler İmalatı	2%
Madeni Yağ Geri Kazanımı	2%
Deri ve İlgili Ürünler	2%
Metal Cevherleri Madenciliği Ürünleri	2%
Diğer İmalatlar	1%
Makine ve Ekipman Kurulum ve Onarım	1%
elektronik ve optik ürünlerinin imalatı,	1%
Motorlu kara taşıtlarının bakım ve onarımı	1%
Kayıtlı medyanın basılması ve çoğaltılması imalatı	1%

Kaynak: Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2014, 5-6)

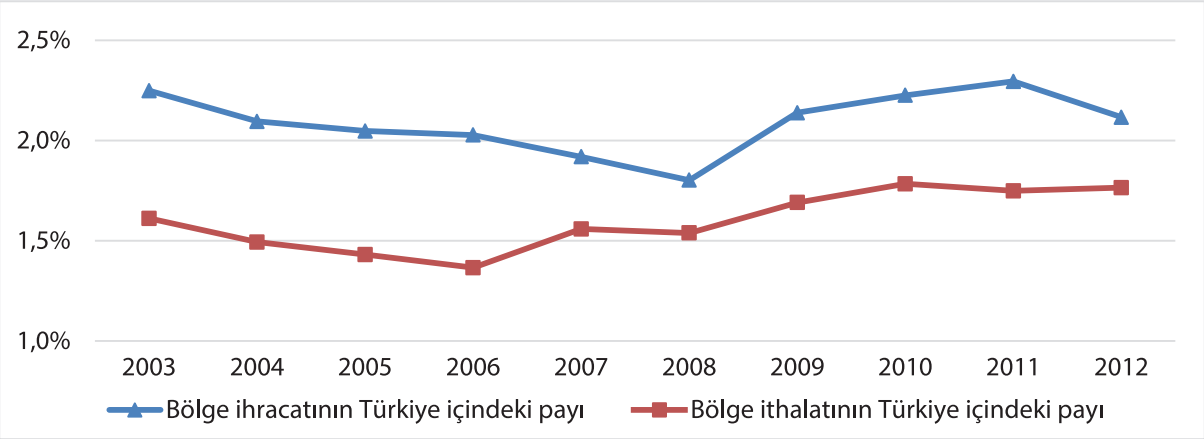
Tablo 46: Mersin İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı

Mersin İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı	
Gıda Ürünleri	27%
Kauçuk ve Plastik Ürünleri	15%
Diğer metalik olmayan mineral ürünler	8%
Fabrikasyon metal ürünleri	7%
Diğer madencilik ve taşocakçılığı Ürünleri	6%
Makine ve Ekipman Ürünleri	6%
Giyim Eşyası Ürünleri	4%
Kimyasal Ürünler	4%
Ağaç ve Mantar Ürünleri	3%
Ana Metal Sanayi	3%
Elektrikli Teçhizat İmalatı	3%
Mobilya İmalatı	3%
Tekstil Ürünleri	2%
Kağıt ve Kağıt Ürünleri	2%
Kayıtlı medyanın basılması ve çoğaltılması	2%
Madeni Yağ Geri Kazanımı	2%
Metal Cevherleri Madenciliği	1%
Kok kömürü, rafine edilmiş petrol ürünleri	1%
Diğer İmalatlar	1%

Kaynak: Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2014, 217-218)

Dış ticaret bölgenin en önemli gelir kaynaklarından biridir. Şüphesiz bunda bölgenin üretim kapasitesi kadar Mersin Limanı gibi ülkenin en önemli üçüncü limanına sahip olmasının payı vardır. TR62 bölgesi 2011 verilerine göre 7 milyar doların üzerindeki dış ticaret hacmi ile öne çıkmaktadır. Bölgeden gerçekleşen ihracat 2003-2011 döneminde 3 kattan fazla artarak 3 milyar doların üzerine çıkmıştır. Ancak, tüm ülkede ihracat hacminin hızlı artış kaydettiği bu dönemde bölgenin payı düşmüş ve en fazla ihracat gerçekleştiren bölgeler arasında yedinci sıradan dokuzuncu sıraya gerilemiştir (Çukurova Kalkınma Ajansı 2015, 35).

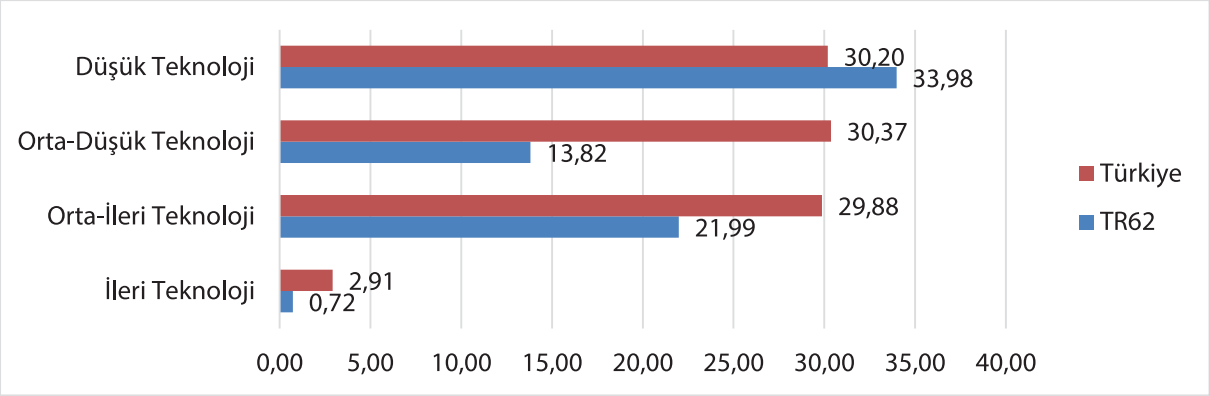
Şekil 16: TR62 Bölgesinin Dış Ticaretinin Türkiye Dış Ticareti İçindeki Payı



Kaynak: (Çukurova Kalkınma Ajansı 2015, 35)

2011 yılında bölgeden gerçekleştirilen ihracatın yüzde 71'i, ithalatın yüzde 80'i imalat sanayi ürünlerinden oluşmaktadır. Bölgenin dış ticareti teknoloji düzeyine göre incelendiğinde bölgenin orta-ileri teknolojili ürünler ithal ederken düşük teknolojili ürünler ihraç ettiği görülmektedir. Bu durum bölgenin ihracat yapısının yüksek katma değerli ve ileri teknolojiye dayalı ürünler yerine çoğunlukla ucuz insan kaynağına dayalı, emek yoğun ve katma değeri düşük ürünlere dayalı olduğunu göstermektedir.

Şekil 17: 2011 Yılında TR62 Bölgesi ve Türkiye İhracatının Teknoloji Düzeyi

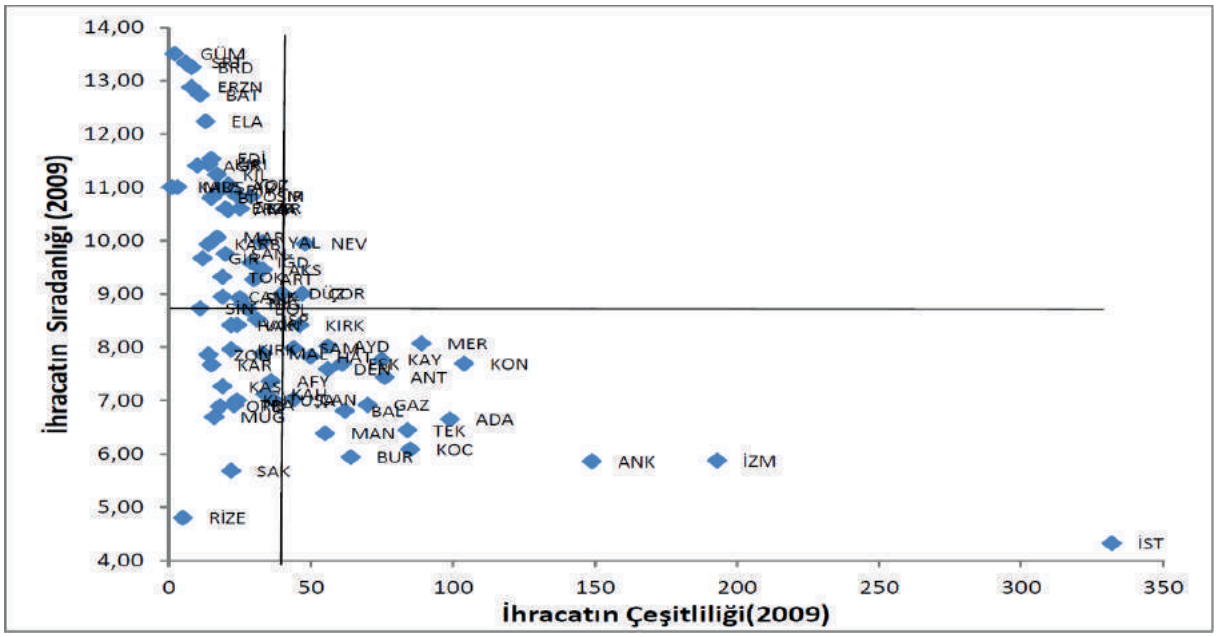


Kaynak: (Çukurova Kalkınma Ajansı 2015, 36)

Bölgenin ihracat yapısına bakıldığında gıda-içecek imalatı, kimya, kâğıt ürünleri ve metalik olmayan mineral ürünler sektörlerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Bu sektörlerde bölgenin uzmanlaştığı söylenebilir. 2007-2011 yılları arasındaki ihracat değişimlerine bakıldığında ise yalnızca gıda-içecek imalatı sektöründe yoğunlaşmanın arttığını görürüz. Bu da yukarıda aktardığımız imalat sanayi yapısı gözetildiğinde beklenir bir durumdur. Buna karşılık kimya, kâğıt ürünleri ve metalik olmayan mineral ürünler imalatı sektörlerinin ihracat yoğunlaşmaları azalmaktadır. Tekstil, konfeksiyon ve deri sektörlerinin ihracat içindeki payının büyüklüğü ve ihracat yoğunlaşmasını artırmaları nedeniyle bu sektörler bölgenin imalat sanayi yapısı içerisinde önem taşıyan sektörler arasındadır. Keza İstanbul Sanayi Odası tarafından yayınlanan Türkiye'nin En Büyük 500 Sanayi Kuruluşu listesinde 2014 yılında Adana'dan 15 firma yer almıştır. Bu firmaların üçte biri dokuma ya da tekstilde kullanılan ara mamullerin üretildiği kimya sektörlerinde faaliyet gösteren firmalardır. Örneğin mevcut durumda Adana'nın en büyük firması konumunda olan Sasa Polyester Sanayi A.Ş. 1960'lardan bu yana öncü konumunu sürdürmektedir. Listede gıda ve tekstil sanayi firmalarının baskın oluşu Adana-Mersin bölgesinin tarımla iç içe gelişmiş olan imalat sanayiinin karakterini yansıtır.

İhracatın çeşitliliği ve sıradanlığı göstergesi itibariyle TR62 bölgesinin göreli olarak rekabetçi bir bölge olduğu görülür. Aşağıdaki şekilden de izleneceği üzere ülkedeki diğer şehirlere kıyasla Adana ve Mersin'in ihracat çeşitliliği yüksektir. Bu açıdan Adana beşinci, Mersin ise altıncı sıradadır. İhraç edilen ürünlerin sıradanlığı bakımından ise Adana halen rekabetçidir. Ancak Mersin, Türkiye ortalamasının altındadır.

Şekil 18: İhracatın Sıradanlığı ve Çeşitliliği



Kaynak: (Çukurova Kalkınma Ajansı 2015, 36)

Bölgenin ekonomik yapısındaki bu göreli gerilemeye cevaben ulusal ölçekte üretilen kalkınma politikalarında öne çıkan hususlar bölgenin lojistik sistemler içindeki konumu, tarımsal üretim kapasitesi, enerji transfer hatları bakımından stratejik konumu ve de turizm potansiyelidir (Çukurova Kalkınma Ajansı 2013; Kalkınma Bakanlığı 2014). Ancak bu öneriler arasında bölgenin gelişimi açısından fark yaratıcı bir etkiye sebep verecek olanın esasen lojistik alanına ilişkin öneriler olduğu söylenebilir. Bölgenin kitle turizmi yoluyla sahip olduğu yapısal kırılganlıkları aşacak bir büyüme yaratmasını beklemek, ülke genelinde turizm sektörünün ürün tuzağı sorunuyla malul olduğu düşünüldüğünde, pek de gerçekçi görünmemektedir. Diğer yandan, bölgenin hâlihazırda sahip olduğu ulaşım altyapısı ve de yakın zamanda tamamlanacak olan Çukurova Bölgesel Havalimanı gibi yüksek maliyetli altyapı projeleri hesaba katıldığında, lojistik alanındaki mevcut konumunu aşması beklenebilir. Keza Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan ve tüm ülkenin kalkınma önceliklerini tanımlayan en üstü ölçekli plan çalışması olan Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi de TR62 bölgesinin Gaziantep ve İskenderun'la işlevsel olarak bütünleşmesini ve nihayetinde Doğu Akdeniz havzasında yeni bir çekim merkezinin yaratılmasını öngörmektedir. Bölgenin uluslararası etki alanı genişlemiş bir lojistik merkezine dönüşmesi, şüphesiz ki tarım ve sanayi alanlarında gözlenen yapısal kırılganlıkları aşmak açısından anlamlı bir etki yapacaktır. Taşımacılık altyapısının sağlamlaştırılması ve Mersin Limanı'nın esasen Doğu Akdeniz'e hizmet veren bir liman olmaktan çıkıp bölgesel ölçekte örgütlenmesi durumunda bölgenin özellikle Gaziantep'te üretilen sanayi ürünlerinin ihracatı üzerinden önemli gelirler elde edilmesi mümkündür. Ancak, bölgenin istihdam ve gelir sorunlarını daha kalıcı biçimde aşması için lojistik merkezin üretici hizmetleri çekecek biçimde örgütlenmesi gerekir. Bu senaryoda bölgesel etki alanı genişlemiş bir liman ve onla entegre taşımacılık altyapısı, üretici hizmetlerde çalışacak yüksek eğitimli ve ücretli işgücünü de kendisine çekecektir.

ANTALYA

TURİZM ODAKLI KENT-BÖLGESİ

ANTALYA: TURİZM ODAKLI KENT-BÖLGESİ

Antalya, 1980 sonrası Türkiye ekonomisinin başarı hikâyelerinden biri olarak kabul edilir. Şehir, bu dönemde ülkenin en güney ucunda coğrafi koşulları itibariyle yalıtılmış küçük ölçekli bir sahil yerleşiminden Türkiye'nin iktisadi büyüklük ve canlılık anlamında başı çeken metropollerinden biri haline gelmiştir. Nüfusu hızla artmış, hükmettiği piyasalar büyümüş ve böylelikle şehir ülkenin en önemli cazibe merkezlerinden birine dönüşmüştür. 1990'lı yıllarda iyiden iyiye görünürlük kazanan bu eğilim 2000'li yıllar boyunca da pekişerek devam etmiştir. Bu anlamda Antalya, Anadolu Kaplanları olarak tanımlanan yeni sanayi odakları gibi, Türkiye'nin geleneksel metropoliten merkezleri dışında gözlenen iktisadi atılımın sembollerinden biri haline gelmiştir.

Diğer yandan, şehre bu konumunu kazandıran faktörler ülke genelinde gözlenenlerden farklı olmuş, Antalya ihracata dönük sanayide birikim sağlayarak zenginleşen Anadolu Kaplanlarından farklı olarak bir turizm ve tarım kenti hüviyetiyle refahını yükseltmiştir. Tartışmasız biçimde bugün Türkiye'nin en önemli turistik destinasyonlarından olan şehir, ihracata dönük tarım ürünlerinden elde edilen katma değerin yüksekliğiyle de dikkat çekici bir örnektir. Bu anlamda Türkiye ekonomisinin dışa açıldığı, ihracata dönük sanayi üretiminin geleneksel ekonomik merkezler dışındaki yerellikler için de yeni birikim imkânları yarattığı 1980 sonrası dönemin bu sıra dışı örneğinin yakından incelenmesi önemlidir.

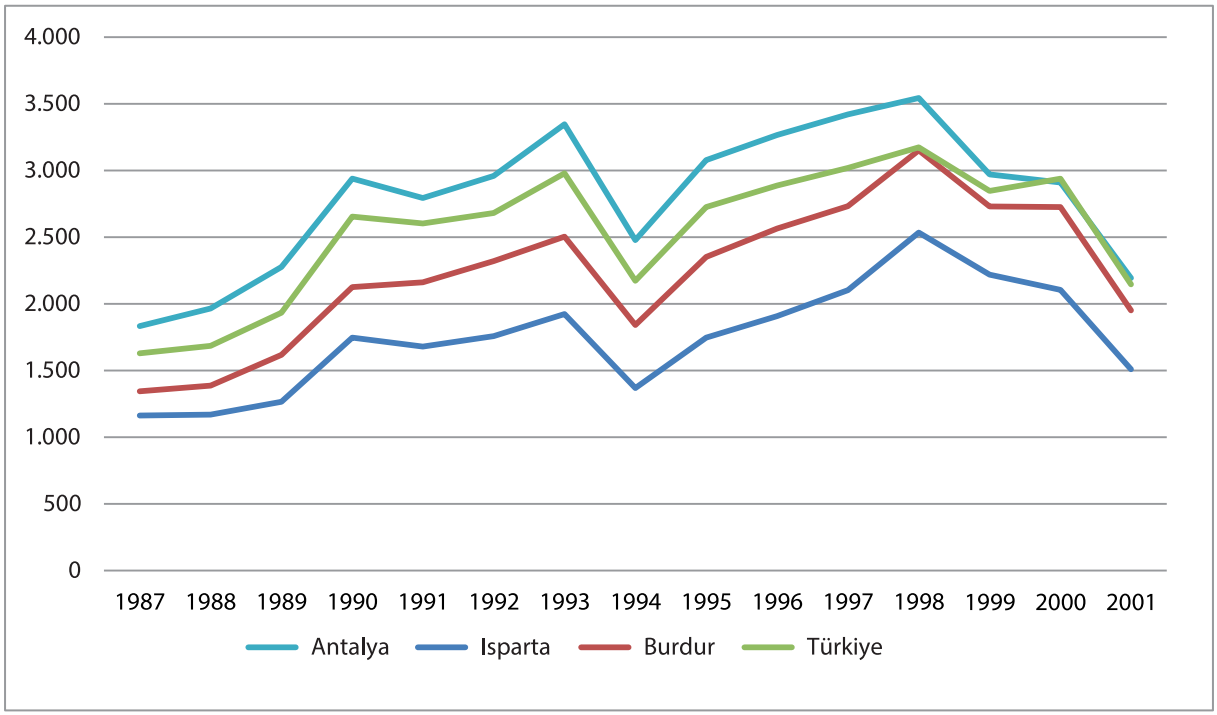
Dahası Antalya, bu raporun esas konusunu teşkil eden kent-bölge formasyonlarına dair tartışma açısından da ilginç bir örnektir. Zira şehir, Türkiye'de benzeri olmayan biçimde turizm üzerinden bölgeselleşmiştir. Kitle turizminin gelişimiyle birlikte ortaya çıkan ekonomik işlevler, ilin fiziken birbirinden uzak ve geleneksel olarak birbirinden kopuk sahil yerleşimleri arasında bir mekânsal süreklilik yaratmış, nihayetinde tarihi kent merkezini ilçeleriyle bütünleştirerek bir turizm kent-bölgesi oluşumunu mümkün kılmıştır (Erkuş-Öztürk ve Terhorst 2013, 467).

Ancak, yakın zamanda yaşanan kimi gelişmeler, örneğin Türkiye ile Rusya arasında yaşanan politik ve iktisadi kriz, Antalya'nın iktisadi canlılığını mümkün kılmış olan her iki odağın da kırılgan yapıda olduğunu göstermiştir. Daha geniş ölçekte turizm sektöründe tüm ülke çapında gözlemlenen akut daralmanın olumsuz etkilerinin Antalya için çok daha kritik olduğuna şüphe yoktur. Aynı şekilde Antalya'nın ihraç ettiği ürünler bakımından dış pazarlarda yaşanan ani daralmalar şehir ekonomisinin bir diğer kırılganlığını ortaya koymuştur. Kısacası, Antalya her ne kadar son on yıl içerisinde tarım ve turizm sektörleri dışındaki alanlarda yatırımları arttırma yönünde sinyaller veriyor olsa da, konjonktürel dalgalanmaların ötesinde yerel ekonominin iki temel sütununun yapısal özellikleri şehrin başarı öyküsüne daha yakından bakmayı gerektirmektedir. Keza Antalya'da sermaye birikim sürecinin yapısal kısıtlarına ve imkânlarına dair bir tartışma, bir bütün olarak Türkiye ekonomisinin karşı karşıya olduğu orta-gelir tuzağının aşılmasına dair imkânların ortaya konması bakımından da önemlidir (Yeldan vd. 2012b; Yenigün Dilek ve Özbal 2015).

Türkiye'deki illerin gelişmişlik seviyelerini ölçen farklı endeks çalışmalarında Antalya'nın birçok kriter açısından başı çektiğini görürüz. Örneğin bu alanda halen temel referans çalışmalarından biri olan Kalkınma Bakanlığı'nın SEGE-2011 endeksinde Antalya en gelişmiş beşinci il olarak gösterilir. Bu birleşik endekse kıyasla farklı alt endeksleri de içerdiği için daha fazla kıyaslama imkânı tanıyan ve 2014 verilerini kullanan EDAM'ın rekabetçilik endeksi çalışmasına baktığımızda ise, Antalya'nın birleşik endekste dördüncü sırada yer aldığını görürüz. Şehri sıralamada yukarı taşıyan ise esasen piyasa büyüklüğü ve finansal derinlik alt endekslerindeki konumudur. Şehrin ürettiği toplam katma değerin yıllar içerisindeki seyri de bu tespitleri doğrular niteliktedir. İzmir'le ilgili bölümde belirttiğimiz gibi, bu türden bir analiz için elimizde TÜİK tarafından iki ayrı dönem için düzenlenmiş iki ayrı veri seti bulunmaktadır. 1987-2001 dönemine ait illerin gayrisafi yurtiçi hasıla verilerine bakıldığında, Antalya'nın 1980 ve 1990'lar boyunca Türkiye ortalamasından daha yüksek bir gelire sahip olduğunu görürüz. Aşağıdaki şekilden de izlenebileceği gibi

bu dönem içerisinde yaşanan ekonomik krizler Antalya'nın gelirlerinde tüm ülkede olduğu gibi keskin düşüşlere neden olmuştur. Ancak daha çarpıcı olan, özellikle 1998 krizi sırasında yaşanan düşüşün Türkiye genelinde yaşanan düşüşten çok daha keskin olduğudur. Şüphesiz bu keskin dalgalanmalar turizm sektörünün krizlere duyarlılığıyla ilgilidir. Antalya, turizm gelirleri sayesinde Türkiye ortalamasından daha yüksek GSYİH'ye sahip olsa da, tam da turizm sektörünün küresel ve yerel krizlerin etkilerine daha açık olmasından dolayı krizlerden daha fazla etkilenmektedir (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 44).

Şekil 19: İller İtibariyle Kişi Başına GSYİH, 1987-2001 (Cari fiyatlarla, dolar)



Kaynak: (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 44)

Diğer yandan, Antalya'nın 2001 krizi sonrasındaki toparlanma ve yeniden yapılanma döneminde kaydettiği performans diğer pek çok bölgenin ötesinde olmuştur. Antalya, Burdur ve Isparta'dan oluşan Düzey-2 bölgesi, ulusal ölçekte en hızlı toparlanmanın yaşandığı 2004-2006 döneminde ortalamanın hayli üstünde bir performans sergilemiştir. Nihayetinde 2001-2006 yılları arasında toplam gayrisafi katma değer (GSKD) içindeki payını yaklaşık yüzde 14 oranında arttırarak, kriz sonrası büyümeden en çok istifade eden üçüncü bölge olmuştur (Sönmez 2010, 174). Ancak bu hızlı toparlanmanın ardından tekrardan bir yavaşlama yaşanmıştır. 2004-2011 verilerine kümülatif olarak baktığımızda bu dönemde Antalya'nın da içinde olduğu bölgede üretilen GSKD'nin toplam GSKD içerisindeki payının azalma eğiliminde olduğu görülür. TÜİK tarafından 2016 yılı sonunda yayımlanan il bazındaki güncel GSYİH verilerine göre ise, Antalya ilinin ulusal gelirden aldığı pay 2004-2014 döneminde değişmemiş ve yüzde 3 seviyesinde seyretmiştir.

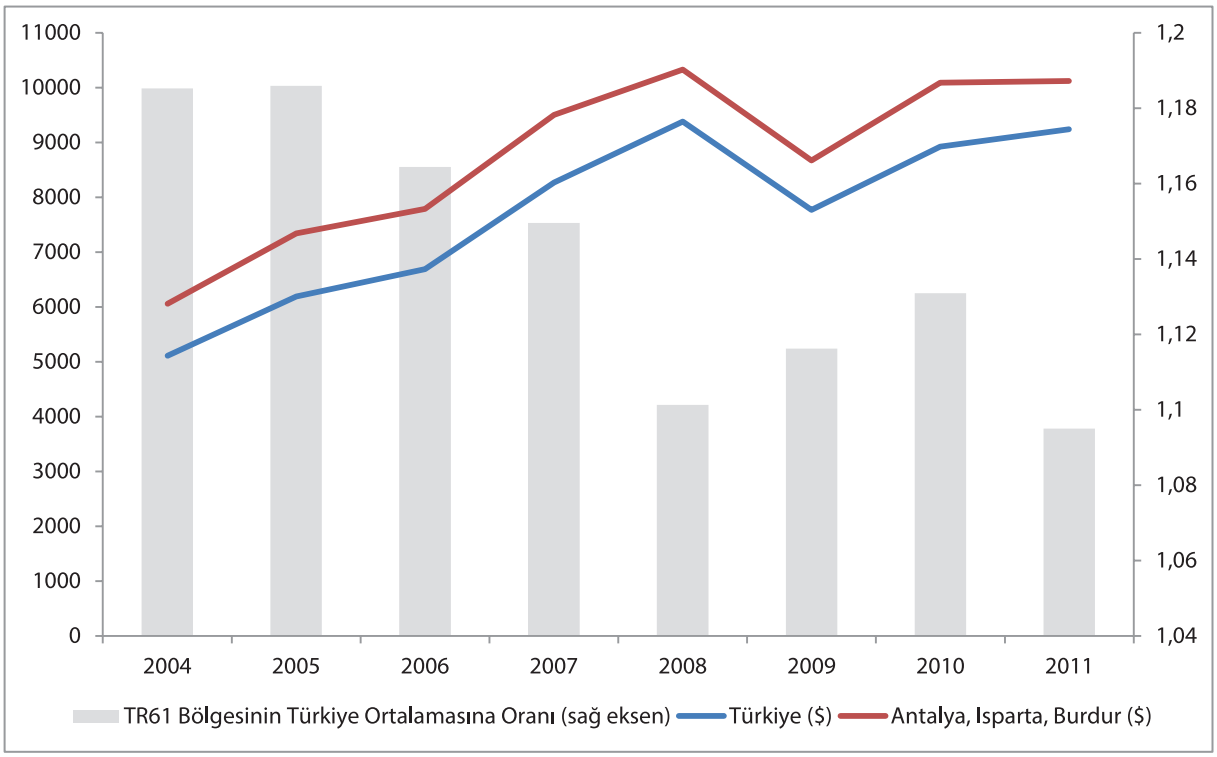
Tablo 47: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014)

İl	2004	2014
İstanbul	0,29	0,30
Ankara	0,096	0,091
İzmir	0,065	0,062
Bursa	0,039	0,040
Adana+Mersin	0,038	0,032
Antalya	0,032	0,031
Konya	0,020	0,021
Gaziantep	0,014	0,017
Kayseri	0,014	0,014
Eskişehir	0,010	0,011
Samsun	0,012	0,011
Diyarbakır	0,009	0,010
Van	0,004	0,005

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan hesaplamalardan yazarlar tarafından derlenmiştir.

Ancak, Antalya'nın turizm odaklı ekonomik yapısı gereği küresel kriz ya da siyasal çalkantılar gibi dış faktörlere daha açık olduğunu da vurgulamak gerekir. Aşağıdaki şekilde de görüleceği üzere, küresel ekonomik krizin ilk etkilerinin göründüğü 2008 yılı Antalya ve bölgesi için dramatik bir düşüş anlamına gelmiştir. Antalya'nın bölge içerisindeki iktisadi ağırlığı düşünüldüğünde bu özetlediğimiz olguların esasen Antalya'nın turizm odaklı gelirlerinden kaynaklandığını söylemek yanlış olmayacaktır. Yenigün Dilek ve Özbal (2015, 46) 2011-2014 dönemi için yaptıkları analizde bu dönemde Antalya'daki tarım ve turizm sektörlerinde bir küçülme olduğunu tespit etmektedirler. Bu üç yıllık süreçte Antalya'ya gelen turist sayısının Türkiye'ye gelen toplam turist sayısı içindeki payı düştüğü gibi, toplam bitkisel üretim değerinin toplam ulusal değer içindeki payı da düşmüştür.

Şekil 20: Kişi Başına GSKD, 2004-2011 (Dolar)



Kaynak: (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 45)

Tablo 48: Kişi Başına GSKD, (2004-2011)

Kişi başına GSKD (TL)	TR61 (Antalya, Isparta, Burdur)				Türkiye	
	Kişi başına GSKD (TL)	Sıra	Kişi başı GSKD ($)	Sıra	Kişi başı GSKD (TL)	Kişi başı GSKD ($)
2004	8.661	7	6.048	7	7.307	5.103
2005	9.889	7	7.337	7	8.338	6.187
2006	11.215	7	7.785	7	9.632	6.686
2007	12.351	7	9.503	7	10.744	8.267
2008	13.236	7	10.334	7	12.020	9.384
2009	13.394	7	8.672	7	12.000	7.769
2010	15.160	7	10.094	7	13.406	8.926
2011	16.972	7	10.122	7	15.500	9.244
% Değişim (2011-2004)	96,0%		67,4%		112,1%	81,2%

Kaynak: (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 45)

Antalya ekonomisinin sektörel kompozisyonuna baktığımızda Türkiye genelinde gözlenen manzaradan hayli farklı bir manzarayla karşılaşırız. TÜİK'in 2016 yılı güncel verilerine göre, 2014 yılında Antalya'daki toplam üretim içerisinde hizmetler sektörünün payı yüzde 74, sanayinin payı yüzde 17 ve tarımın payı yüzde 9'dur. Türkiye genelinde sanayinin payının tarımın payından çok daha yüksek olduğu düşünüldüğünde Antalya'nın durumu sıra dışı bir durumdur. 2004-2014 döneminde sektörel paylardaki değişime baktığımızda ise, Antalya'nın hayli yüksek olan hizmetler payının daha da arttığını, sanayinin ise değişmeden düşük bir düzeyde kaldığını görürüz.

Tablo 49: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%), (2004 ve 2014)

	Sanayi		Hizmetler	
	2004	2014	2004	2014
İstanbul	31	30	68	69
İzmir	35	37	59	58
Bursa	44,4	47	48	48
Eskişehir	33	39	53	54
Ankara	25	30	72	68
Konya	23	28	54	52
Antalya	17	17	69	74
Adana+Mersin	22	28	60	60
Kayseri	40	39,4	50	52
Samsun	16	23,5	64	72
Van	12	28	72	60
Gaziantep	44	47	49	48
Diyarbakır	17	26	59	60
Toplam Türkiye	**28,7**	**32**	**60,4**	**60,6**

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan il bazında GSYİH hesaplamalarından yazarlar tarafından derlenmiştir.

Diğer yandan, bölgede üretilen tarım GSKD'sinin bu denli yüksek olması, tarım sektörünün verimlilik düzeyinin, nüfusun çok daha büyük kesimlerinin tarımda çalıştığı ancak esasen verimsiz geçimlik tarımla uğraşan bölgelerde gözlenen verimlilik düzeylerinin çok daha üzerinde olmasından kaynaklanmaktadır (Yeldan vd. 2012a, 80). Aşağıdaki tablodan izlenebileceği gibi, tarımda çalışan nüfusun payı hala ülke ortalamasının üzerindedir. Ancak yıllar içinde de ciddi bir düşüş kaydederek ülke ortalamasına yaklaşmıştır.

Tablo 50: GSKD, Yüzdelik Paylar ve Gelişim Hızları, (2004-2011)

Antalya	Tarım	Sanayi	Hizmetler	Gayrisafi katma değer
2004	16,2	14,6	69,2	100
2005	15,8	15,6	68,6	100
2006	15,1	15,7	69,3	100
2007	15,1	14,9	70,0	100
2008	14,4	14,7	70,9	100
2009	15,2	12,6	72,2	100
2010	18,7	12,7	68,6	100
2011	16,6	13,3	70,2	100
Yıllıklandırılmış Gelişme hızı 2004-2011 (%)	13,4	11,5	13,2	13.0
Türkiye Ortalaması Gelişme Hızı (%)	10,1	12,5	13,4	12.8

Kaynak: (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 49)

Tablo 51: Tarımın Yıllar İtibariyle İstihdamdaki Payı, (1970-2014)

YILLAR	PAYI (%)
1970	79,43
1980	70,80
1990	56,97
2000	49,66
2005	27,17
2006	32,63
2007	30,80
2008	33,72
2009	33,94
2010	33,43
2011	33,62
2012	31,56
2013	32,11
2014	27,72

Kaynak: (Antalya Ticaret ve Sanayi Odası 2014, 15)

Tarım istihdamındaki düşüşe karşılık tarımın toplam GSKD payının ulusal ortalamadan bu denli yüksek olması tarımsal üretimin diğer bölgelere nazaran verimliliğiyle açıklanabilir. Bu anlamda Antalya, Türkiye'de tarımsal üretimde piyasalaşmanın ve metalaşmanın en derin olduğu bölgelerden biridir. Özellikle seracılığın yaygınlaşmasıyla birlikte şehrin esas ihraç alanı olan yaş meyve ve sebze üretiminde kaydedilen artış bu olgudan kaynaklanmaktadır.

Tablo 52: Örtüaltı (Sera) Tarım Alanları (dekar)

ÖRTÜALTI (Sera)	TÜRKİYE (2012)		ANTALYA(2012)		TÜRKİYE(2013)		ANTALYA(2013)		TÜRKİYE (2014)		ANTAL-YA(2014)	
	ALAN	ORAN(%)	ALAN	ORAN(%)	ALAN	ORAN(%)	ALAN	ORAN(%)	ALAN	ORAN(%)	ALAN	ORAN(%)
Cam Sera	80.728	13,07	66.368	27,68	80.739	13,13	66.601	27,48	80.975	12,47	67.04	27,00
Plastik Sera	278.730	45,12	148.498	61,92	278.661	45,30	150.514	62,11	298.651	46,01	155.091	62,47

Kaynak: (Antalya Ticaret ve Sanayi Odası 2014, 15)

Tablo 53: Bitkisel Üretim (ton)

ÜRÜN(TR)	2010	2011	2012	2013	2014	Artış Oranı (%)
Tahıl	33,577,151	35,202,073	33,377,430	37,489,268	32,714,157	**-12.74**
Buğday	19,674,000	21,800,000	20,100,000	22,050,000	19,000,000	-13.83
Arpa	7,250,000	7,600,000	7,100,000	7,900,000	6,300,000	-20.25
Mısır	4,310,000	4,200,000	4,600,000	5,900,000	5,950,000	0.85
Baklagiller	1,356,982	1,131,986	1,190,706	1,147,735	1,035,832	**-9.75**
Mercimek	447,4	405,952	438	417	345	-17.27
Nohut	530,634	487,477	518	506	450	-11.07
Fasulye	212,758	200,673	200	195	215	10,26
Endüstriyel Bitkiler	21,220,561	19,960,414	18,295,601	19,851,070	19,937,208	**0.43**
Şeker Pancarı	17,942,112	16,126,489	14,919,940	16,483,306	16,572,790	0.54
Pamuk	2,966,705	3,534,600	3,178,400	3,127,500	3,196,000	2,19
Yağlı Tohumlar	2,969,477	3,227,588	3,138,361	3,312,965	3,508,640	**5,91**
Ay Çiçeği	1,320,000	1,335,000	1,370,000	1,523,000	1,637,900	7,54
Yer Fıstığı	97,31	90,416	122,78	141,263	123,6	-12,5
Patates	4,548,383	4,648,081	4,822,808	3,955,294	4,175,013	5,56
Hayvan Pancarı	132,97	127,114	125,61	131,289	127,3	-3,04
Soğan	1,900,000	2,141,373	1,735,857	1,904,846	1,790,000	-6,03
Meyveler	17,691,311	18,224,617	19,112,484	19,175,395	18,363,563	**-4,23**
Armut	380,003	386,382	442,646	461,826	462,336	0.11
Elma	2,600,000	2,680,075	2,888,985	3,128,450	2,480,444	-20.71
Turunçgil-ler	3,572,376	3,613,766	3,475,024	3,681,158	3,783,517	**2,78**
Yeni Dünya	12,112	12,093	12,105	12,902	12,9	-0,02
Erik	240,806	268,696	300,046	305,393	265,49	-13,07
Kayısı	450	650	760	780	270	-65,39
Şeftali	539,403	532,201	611,165	637,543	608,513	-4,55
Badem	55,398	69,838	80,261	82,85	73,23	-11,61
Çilek	299,94	302,416	351,834	372,498	376,07	0.96
Muz	210,178	206,501	207,727	215,472	251,994	16.95
Nar	208,502	217,572	315,15	383,085	397,335	3,72
Sebzeler	25,997,195	27,547,462	27,820,207	28,448,218	28,569,781	**0.43**

Fasulye	587,967	614,948	621,036	632,301	638,469	0.98
Karnıbahar	158,579	162,134	169,097	158,996	161,331	1,47
Mantar (kültür)	21,559	27,058	33,75	34,494	38,767	12,39
Kavun-Karpuz	5,294,798	5,512,477	5,710,983	5,586,874	5,592,919	0.11
Patlıcan	846,998	821,77	799,285	826,941	827,38	0.05
Biber	1,986,700	1,975,269	2,042,360	2,159,348	2,232,308	3,38
Domates		11,003,433	11,350,000	11,820,000	11,850,000	0.25
Salatalık	1,739,191	1,749,174	1,741,878	1,613,771	1,701,708	5,45
ÜRÜN (ANTALYA)	2010	2011	2012	2013	2014	Artış Oranı (%)
Tahıl	485,345	495,041	435,462	458,831	421,6	-8,11
Buğday	264,798	278,48	259,798	255,916	244,491	-4,46
Arpa	144,738	157,451	122,892	143,096	123,012	-14,04
Mısır	64,632	51,334	41,511	48,67	46,318	-4,83
Baklagiller	**38,485**	**36,793**	**35,601**	**35,099**	36,382	**3,66**
Mercimek	5	0	0	0	0	0.00
Nohut	35,863	34,521	34,181	33,043	34,188	3,47
Fasulye	1,085	1,176	1,231	1,251	1,408	12,55
Endüstriyel Bitkiler	**112,375**	**134,163**	**118,835**	**143,04**	127,573	**-10,91**
Şeker Pancarı	85,122	97,781	75,814	97,884	86,626	-11,5
Pamuk	26,557	41,491	42,726	44,859	40,89	-8,85
Yağlı Tohumlar	18,15	24,968	25,798	25,365	24,903	**-1,82**
Ay Çiçeği	289	320	332	289	176	-39,1
Yer Fıstığı	3,269	3,301	3,285	3,346	3,496	4,48
Patates	33,388	35,355	37,01	44,509	43,767	-1,67
Hayvan Pancarı	400	400	0	0	0	0.00
Soğan (kuru)	21,011	19,418	18,385	18,312	15,464	-15,55
Meyveler	1,161,043	1,185,504	1,282,485	1,282,389	1,400,231	**9,19**
Armut	42,938	46,834	56,353	57,484	89,218	55,2
Elma	223,285	186,562	185,181	176,143	219,822	24,8
Turunçgil-ler	542,289	579,652	602,39	619,317	614,188	-0,83
Yeni Dünya	6,506	6,58	6,52	6,731	5,746	-14,63
Erik	13,263	16,521	17,187	17,617	17,629	0.07
Kayısı	14,267	18,725	15,691	16,316	27,463	68.32
Şeftali	12,522	14,945	15,915	16,099	21,877	35.89
Badem	4,873	5,391	5,404	5,398	5,738	6,3
Çilek	31,851	33,666	79,304	79,06	56,412	-28,65

Muz	65,195	56,08	54,716	53,098	66,953	26,09
Nar	79,112	82,933	104,421	104,815	108,786	3,79
Sebzeler	3,843,904	3,921,809	4,020,668	4,006,109	4,032,359	**0.66**
Fasulye	44,668	47,416	46,808	53,492	50,369	-5,84
Karnıbahar	24,825	26,04	28,937	25,738	26,41	2,61
Mantar(-kültür)	12,58	12,59	18,6	19,1	20,617	7,94
Kavun-Karpuz	464,23	508,923	586,206	470,341	508,137	8,04
Patlıcan	158,187	152,491	155,628	165,448	159,944	-3,33
Biber	273,498	270,127	284,256	297,378	343,739	15,59
Domates	2,188,268	2,272,771	2,257,972	2,335,271	2,272,531	-2,69
Salatalık	521,811	488,23	474,801	463,558	477,186	2,94

Kaynak: (Antalya Ticaret ve Sanayi Odası 2014, 17)

Tablo 54: Tarımsal Üretim Değeri, (2009-2014) (Bin TL)

Yıllar	Toplam	Bitkisel Üretim Değeri	Canlı Hayva Değeri	Hayvansal Ürünler Değeri
2009	5,663,159	4,983,151	364,918	315,09
2010	8,773,976	7,717,584	624,776	431,616
2011	8,453,024	7,303,84	882,238	266,946
2012	8,602,835	7,368,085	942,346	292,404
2013	8,692,442	7,442,774	951,996	297,672
2014	8,770,775	7,432,784	1,017,806	320,185

Kaynak: (Antalya Ticaret ve Sanayi Odası 2014, 19)

Ancak bütün olarak değerlendirildiğinde Antalya'nın dış ticaret hacmi ve ülke toplamından aldığı pay ekonomik büyüklüğünün gerisinde kalmıştır. 2000'li yıllar boyunca Antalya'nın hem ihracat hem de ithalat rakamları iki katından fazla artmıştır. Ancak ülke ekonomisinin en hızlı şekilde dışa açıldığı bu dönemde kaydedilen artış ulusal artışın gerisindedir. Bu dönemde şehrin Türkiye'nin toplam ihracatı içindeki payı yüzde 0,7, toplam ithalat içindeki payı 0,3 seviyesinde seyretmiştir.

Tablo 55: Antalya'nın Dış Ticaret Performansı

	İhracat ($)	İthalat ($)	İhracat TR61 içindeki payı (%)	İthalat TR61 içindeki payı (%)	İhracat Türkiye içindeki payı (%)	İthalat Türkiye içindeki payı (%)
Yıl	**Antalya**		**Antalya**		**Antalya**	
2004	457.829	397.839	80,9	86,5	0,7	0,4
2005	396.315	382.844	75,7	88,0	0,5	0,3
2006	437.115	412.235	76,2	88,7	0,5	0,3
2007	650.609	462.535	77,9	80,8	0,6	0,3
2008	724.563	616.693	72,3	87,5	0,5	0,3
2009	655.414	460.570	73,5	89,4	0,6	0,3
2010	864.216	816.586	72,7	89,9	0,8	0,4
2011	961.011	689.246	75,7	82,8	0,7	0,3
2012	977.895	666.709	76,2	90,4	0,6	0,3
2013	1.065.988	737.639	78,2	89,5	0,7	0,3
2014	1.029.861	807.837	75,9	91,8	0,7	0,3

Kaynak: (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 56)

Bu bakımdan Antalya en büyük ilk 20 ihracatçı il arasında bile değildir. Bu düşük performansın nedenlerinden birinin şehirde üretilen ürünlerin nakliyesine ilişkin lojistik sorunlar olduğu söylenebilir (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 56). Sahiden de düşük kapasiteli bir limana sahip olan ve ulusal demiryolu ağıyla bağı olmayan Antalya'nın en temel sorunlarından birisi de ulaşım altyapısının ekonomik hacmine kıyasla yetersiz oluşudur. Ancak yine de bunun karşımızdaki olguyu bütünüyle açıklamayacağını da eklemek gerekir. Bu noktada daha belirleyici olan bir başka faktör olarak, ilde üretilen tarımsal ürünlerin turizm için gelen ek nüfus tarafından tüketiliyor oluşundan bahsedilebilir. Antalya'nın yetiştirdiği yüksek fiyatlı ürünler (özellikle turfanda tarım ürünleri) önemli ölçüde turizm sektöründe tüketilmektedir. Bu da bu ürünlerin ihraç edilmese de döviz kazandırması anlamına gelmektedir.

Şehrin ihracatında ağırlığı olan ana sektör yaş sebze ve meyve ihracatıdır. Bu sektörü mermer, çimento, ağaç ürünleri sektörü takip eder. İhracatta başı çeken her iki sektörde büyük ölçüde hammadde düzeyinde ürünlerin ihracatını içerir, bu anlamda Antalya'nın ihracatı ağırlıkla düşük katma değerli ürünlerden oluşmaktadır denebilir. İhracat kapasitesinin düşük olmasının bir diğer nedeni de il ekonomisi içerisinde imalat sanayinin ağırlığının az olmasıdır. Üretilen ürünlerin de ağırlıkla gıda sanayi alanındaki düşük teknoloji ve rekabetçilik düzeyine sahip ürünler olduğu düşünülürse, şehrin ihracat pastasının çok da büyüyememiş olması biraz daha anlaşılır olur. İhracata ilişkin bir diğer yapısal sorun da sektörel çeşitliliğin sınırlı olmasıdır. Bu anlamda Antalya hem ürün çeşitliliği hem de ürün sıradanlığı kıstasları bakımından geri bir performans sergilemektedir. Üstelik şehrin rekabetçi olduğu ihracat ürünleri, örneğin başta domates olmak üzere yaş meyve sebze, talep gelir esnekliği düşük ürünlerdir. Ancak ihraç ürünlerinin çeşitliliğinin düşük düzeyde olmasının büyük bir problem arz etmediği de söylenebilir. Zira şehrin ihraç ürünleri arasında önemli bir paya sahip olan çiçek (*cut flowers*) ve mevsim dışı sera ürünleri hayli yüksek katma değer getiren tarımsal ürünlerdendir.

Ancak, tıpkı turizm için söz konusu olduğu gibi, şehrin ihracatı küresel düzeyde yaşanan talep daralmalarına aşırı hassas bir yapıdadır (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 10). Gerçi Antalya son yıllarda dış pazarlarını göreli olarak çeşitlendirmeyi başarmıştır. Ancak hala en büyük ihracat pazarlarından biri Rusya'dır, o nedenle geçtiğimiz sene içerisinde bu ülkeyle yaşanan kriz şehri sadece turizm üzerinden değil ihracat üzerinden de etkilemiştir.

Tablo 56: Sektörlerin Antalya ve Türkiye Ticaretindeki Payları (%)

ISIC adı	İhracat	İthalat
Tarım ve hayvancılık	5,8	10,4
Ormancılık ve tomrukçuluk	0,0	0,2
Balıkçılık	-	0,1
Maden kömürü , linyit ve turb	0,0	1,0
Metal cevherleri	1,3	1,4
Taşocakçılığı ve diğer madencilik	1,8	0,5
Gıda ürünleri ve içecek	10,8	7,0
Tekstil ürünleri	15,0	7,4
Giyim eşyası	13,4	3,4
Dabaklanmış deri, bavul, el çantası, saraciye ve ayakkabı	1,1	2,1
Ağaç ve mantar ürünleri (mobilya hariç); hasır vb. örülerek yapılan maddeler	0,8	1,7
Kağıt ve kağıt ürünleri	1,9	4,8
Basım ve yayım; plak, kaset vb.	0,2	0,7
Kok kömürü, rafine edilmiş petrol ürünleri ve nükleer yakıtlar	5,6	23,3
Kimyasal madde ve ürünler	7,7	43,2
Plastik ve kauçuk ürünleri	7,3	6,3
Metalik olmayan diğer mineral ürünler	4,2	2,7
Ana metal sanayi	16,2	32,7
Metal eşya sanayi (makine ve teçhizatı hariç)	7,2	5,2
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat	13,2	27,0
Büro, muhasebe ve bilgi işleme makinaları	0,2	4,6
Başka yerde sınıflandırılmamış elektrikli mekina ve cihazlar	6,2	10,0
Radyo, televizyon, haberleşme teçhizatı ve cihazları	2,2	10,8
Tıbbi aletler; hassas optik aletler ve saat	0,8	6,8
Motorlu kara taşıtı ve römorklar	18,7	22,8
Diğer ulaşım araçları	2,3	5,7
Mobilya ve başka yerde sınıflandırılmamış diğer ürünler	7,4	4,2
Elektrik, gaz ve su	0,1	-
Atık ve hurdalar	0,7	10,1
Diğer iş faaliyetleri	0,0	0,0
Eğlence, kültür ve sporla ilgili faaliyetler	0,0	0,1

Kaynak: (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 60)

Tablo 57: Antalya İli İhracatının Ülkelere Göre Dağılımı

ÜLKE	DEĞER	PAY (%)
RUSYA FEDERASYONU	186,413,455	18,10
ÇİN	86,668,654	8,42
ALMANYA	84,342,091	8,19
UKRAYNA	54,272,263	5,27
HOLLANDA	45,750,856	4,44
İRAN	35,118,102	3,41
BULGARİSTAN	34,590,809	3,36
AZERBAYCAN	33,887,052	3,29
IRAK	32,084,215	3,12
ANTALYA SERBEST BÖLGESİ	32,079,917	3,12
İNGİLTERE	28,970,700	2,81
SUUDİ ARABİSTAN	20,357,879	1,98
BEYAZ RUSYA	18,461,103	1,79
KAZAKİSTAN	16,415,107	1,59
ROMANYA	16,207,684	
GÜRCİSTAN	15,693,540	1,52
K.K.T.C.	13,040,970	1,27
BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ	11,846,764	1,15
BELÇİKA	11,369,516	1,10
AVUSTURYA	11,190,743	1,09
İTALYA	11,177,807	1,09
FRANSA	10,898,182	1,06
MOLDOVA	10,871,747	1,06
DANİMARKA	10,704,17	1,04
TÜRKMENİSTAN	10,434,871	1,01
DİĞER ÜLKELER	186,999,485	18,16
TOPLAM	**1,029,847,685**	**100,00**

Kaynak: (Antalya Ticaret ve Sanayi Odası 2014, 58)

Tablo 58: Yaş Meyve ve Sebze İhracatının Ülkelere Göre Dağılımı

	2013	2013	2014	2014
ÜLKE	**DEĞER**	**AY(%)**	**DEĞER**	**AY(%)**
RUSYA FEDERASYONU	226,541,632	42,50	220,993,893	40,73
ALMANYA	80,205,461	15,05	71,403,101	13,16
BULGARİSTAN	36,935,834	6,93	44,160,133	8,14
UKRAYNA	51,371,152	9,64	41,744,930	7,69
ROMANYA	10,681,164	2,00	22,382,666	4,13
BEYAZ RUSYA	14,219,706	2,67	19,407,932	3,58
MOLDOVYA	15,881,902	2,98	13,144,092	2,42
HOLLANDA	12,262,929	2,30	10,517,665	1,94
AVUSTURYA	6,587,522	1,24	10,496,787	1,93
DANİMARKA	9,689,188	1,82	9,468,126	1,75
IRAK	5,081,939	0,95	8,403,169	1,55
POLONYA	3,228,703	0,61	7,166,576	1,32
BİRLEŞİK KRALLIK	6,130,623	1,15	6,558,964	1,21
BOSNA- HERSEK	5,238,343	0,98	6,377,621	1,18
SIRBİSTAN	6,135,675	1,15	5,876,046	1,08
FRANSA	5,053,953	0,95	5,707,322	1,05
ÇEK CUMHURİYETİ	4,793,395	0,90	5,416,257	1,00
NORVEÇ	2,878,533	0,54	3,978,543	0,73
İSVEÇ	3,131,401	0,59	3,418,608	0,63
İSVİÇRE	3,321,146	0,62	3,261,350	0,60
GÜRCİSTAN	2,711,215	0,51	2,912,526	0,54
KOSOVA	2,213,878	0,42	2,895,182	0,53
HIRVATİSTAN	2,322,916	0,44	2,744,500	0,51
LETONYA	1,624,633	0,30	2,137,702	0,39
BELÇİKA	1,797,621	0,34	1,658,515	0,31
DİĞER ÜLKELER	12,994,521	2,44	10,300,315	1,90
TOPLAM	**533,034,983**	**100,00**	**542,532,521**	**100,00**

Kaynak: (Antalya Ticaret ve Sanayi Odası 2014, 54)

Buraya kadar özetlediklerimiz Antalya'nın en rekabetçi olduğu turizm ve tarım sektörlerinin ne türden yapısal kırılganlıkları içerdiğini ortaya koymaktadır. Ancak tabloyu tamamlamak için bu sektörlerin hem ürettiği istihdam biçimine hem de etraflarında yarattıkları ticari hareketliliğe de değinmek gerekir. Giriş kısmında da belirttiğimiz gibi, Antalya hızlı nüfus artışları kaydeden bir kenttir. Mevcut durumda nüfus bakımından Türkiye'nin en büyük beşinci kenti olan Antalya, 1990'lardan bu yana en çok göç almış şehirlerden biri olmuştur. Bu göç dinamiği Antalya'nın ekonomik gelişmişliğinin bir göstergesidir. Keza Antalya, İstanbul ve Ankara gibi büyük şehirlerinden sürekli olarak sermaye akışı çekmektedir.

Tablo 59: Yıllar İtibariyle Nüfus Gelişimi

Yıl	Antalya nüfusu	Türkiye nüfusu	Antalya nüfusunun Türkiye içindeki payı (%)
1927	206.270	13.649.945	1,51
1935	242.609	16.158.018	1,50
1940	256.366	17.820.950	1,44
1945	278.178	18.790.174	1,48
1950	311.442	20.947.188	1,49
1955	357.568	24.064.763	1,49
1960	416.130	27.754.820	1,50
1965	486.910	31.391.421	1,55
1970	577.334	35.605.176	1,62
1975	669.357	40.347.719	1,66
1980	748.706	44.736.957	1,67
1985	891.149	50.664.458	1,76
1990	1.132.211	56.473.035	2,00
2000	1.719.751	67.803.927	2,54
2007	1.789.295	70.586.256	2,53
2008	1.859.275	71.517.100	2,60
2009	1.919.729	72.561.312	2,65
2010	1.978.333	73.722.988	2,68
2011	2.043.482	74.724.269	2,73
2012	2.092.537	75.627.384	2,77
2013	2.158.265	76.667.864	2,82
2014	2.222.562	77.695.904	2,86

Kaynak: (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 18)

Bu nüfus artışının önemli bir kısmını emeklilik göçü denebilecek göç tipi oluşturur. Elbette daha da önemli olan başta turizm ve inşaat sektörü olmak üzere şehirde ortaya çıkan istihdam imkânlarının beraberinde getirdiği göçtür. Nitekim Antalya işgücüne katılım ve istihdam oranları açısından Türkiye ortalamasının üzerinde değerlere sahiptir. İşsizlik oranı ise çok daha düşüktür. Ancak burada önemli olan bir nokta yaratılan istihdamın tipidir. Keza hem turizm hem de tarım sektörlerinde düşük ücretli, güvencesiz ve geçici işler hayli yaygındır. Bu da işgücünü kalitesini etkileyen bir faktördür.

Tablo 60: İl Bazında Temel İşgücü Göstergeleri (2013)

	Antalya	Isparta	Burdur	TR61	Türkiye
İşgücüne katılma oranı	57,5	54,2	58,9	57,2	50,8
İşsizlik oranı	7,9	8,7	6,9	7,9	9,7
İstihdam oranı	52,9	49,5	54,9	52,6	45,9

Kaynak: (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 22)

Tablo 61: Sosyal Güvenlik Kurumu'na Göre Çalışan Sayıları (2014)

Çalışan sayısı	Daimi	Mevsimlik
ANTALYA	%91	%9
BURDUR	%83	%17
ISPARTA	%84	%16
TÜRKİYE	%88	%12

Kaynak: (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 23)

Tablo 62: 2014 Yılı 15 Yaş Üstü İstihdamın Eğitim Seviyesi ve Kayıtlılık Durumuna Göre Toplam İstihdama Oranı (%)

İstihdam (Bin) 15+ yaş üstü, 2014	Eğitim Seviyesi	Antalya, Isparta, Burdur	Türkiye
Kayıtlı	Okuma Yazma Bilmeyen	%0,2	%0,4
	Lise Altı Eğitimliler	%32,4	%29,9
	Lise Ve Dengi Meslek Okulu	%16,7	%16,2
	Yüksek Öğretim	%17,8	%18,5
	Toplam	%67,1	%65,0
Kayıtdışı	Okuma Yazma Bilmeyen	%2,1	%3,8
	Lise Altı Eğitimliler	%25,9	%26,3
	Lise Ve Dengi Meslek Okulu	%3,7	%3,7
	Yüksek Öğretim	%1,2	%1,1
	Toplam	%32,9	%35,0

Kaynak: (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 24)

Antalya, tüm Türkiye'deki toplam yatak kapasitesinin ve ziyaretçi sayısının yarısından fazlasına sahiptir. Ancak şehirdeki turizm faaliyetlerinin esasen deniz-kum turizmi olarak adlandırılan kitle turizmi tipi olduğu da bilinmektedir. Bu da örneğin kültür-sanat turizmi gibi diğer turizm faaliyetlerine kıyasla turist başına elde edilen gelirin daha düşük olduğu anlamına gelmektedir. Bu da yalnızca işletmelerin gelirlerini etkilememekte, ilin genelinde turizm faaliyetleri etrafında ortaya çıkan ticaret faaliyetlerinin de belli bir büyüklüğün ve verimliliğin üstüne çıkamayan işletmeler düzeyinde kalmasına neden olmaktadır. Son yıllarda Belek'te gözlendiği gibi kongre turizmine yönelik yeni kümelenmeler belirse de, turist başına elde edilen gelirleri belirgin biçimde arttıracak bir yenilenme gözlenmemektedir. Kongre turizmine kış mevsiminde de devam eden golf ve kayak turizmini ve de kamp yapmak için gelen futbol takımlarının etrafında oluşan yeni kümelenmeler de eklenebilir. Ancak bu dallardaki akış da politik durum nedeniyle tam anlamıyla gelişme kaydedemeden durma noktasına gelmiştir.

Turizm dışındaki ekonomik faaliyetler açısından işaret edilmesi gereken yegâne istisna ise gayrimenkul sektörüdür. Antalya, hem yurtiçinden hem de yurtdışından aldığı göçle birlikte inşaat yatırımlarının en hızlı arttığı kentlerden biridir. Gerek istihdam gerekse işyeri sayıları bakımından Antalya'daki inşaat sektörü Türkiye ortalamasının üzerinde değerlere sahiptir. İldeki binaların yaklaşık olarak üçte birinin 2001 sonrasında inşa edilmiş olması ne denli faal bir sektörün olduğunu gösterir. Turizm faaliyetlerinden dolayı konut dışı bina inşaatlarının ulusal ortalamanın üzerinde olması anlaşılırdır. Ancak konutta da benzer bir eğilim gözlenmektedir. Burada hesaba katılması gereken bir diğer faktör de vatandaş olmayanlara konut satışını serbestleştiren yasal düzenlemelerin ardından Antalya'da konut talebinin daha da artmış olduğudur. Konut satışlarına ait veriler, Antalya'daki konut satışları artışının 2013-2014 döneminde Türkiye genelinde gözlenen yavaşlamadan etkilenmediğini göstermektedir.

Tablo 63: Bina Stokunun İnşa Yılı

Bina inşa yılı (%) / İl	1960 ve öncesi	1961-1970	1971-1980	1981-1990	1991-2000	2001 ve sonrası	Bilinmeyen
Türkiye	4,2	5,9	13,4	18,9	24,6	21,8	11,3
Antalya	2,3	3,7	9,2	17,1	30,1	28,9	8,6
İstanbul	2,1	5,1	14,5	21,1	29,1	17,9	10,2
Isparta	7,3	8,4	15,7	14,1	16,5	18,7	19,3
Burdur	10,4	9,4	16,6	18,6	17,1	17,2	10,7

Kaynak: (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 83)

Tablo 64: Yapı Sayısının Oranları (%)

	2012		2013		2014	
	Türkiye	Antalya	Türkiye	Antalya	Türkiye	Antalya
Ev	24,4	22,49	22,5	16,7	19,8	14,04
Apartman	62,4	51,24	62	57,1	64,1	64,05
Halka Açık İkamet Yerleri	0,3	0,35	0,31	0,31	0,4	0,29
Otel vb. Binalar	0,8	3,47	1,4	2,24	1,1	3,19
Ofis (İşyeri) Binalar	1,6	9,41	1,59	2,11	2	1,62
Ticari Binalar	5,3	10,84	6,4	19,59	6,3	14,87
Trafik veya İletişim Binaları	0,1	0	0,13	0,05	0,1	0,04
Sınai Binalar	2,6	1,08	2,67	0,76	2,8	0,87
İdari Binalar	0,9	0,55	1,01	0,52	1,1	0,61
Diğer	1,5	0,58	1,99	0,58	2,2	0,42
TOPLAM	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Kaynak: (Antalya Ticaret ve Sanayi Odası 2014, 27)

Tablo 65: Konut Satışları

	Antalya	TR61	Toplam (Türkiye)	Türkiye toplamında Antalya'nın payı
2008	24.821	26.793	427.105	5,8%
2009	30.602	33.488	555.184	5,5%
2010	31.419	34.913	607.098	5,2%
2011	35.451	39.575	708.275	5,0%
2012	34.555	38.855	701.621	4,9%
2013	58.478	65.044	1.157.190	5,1%
2014	62.227	68.828	1.165.381	5,3%
% Artış 2008 -12	8,6	9,7	13,2	
% Artış 20013-14*	6,4	5,8	0,7	
*2013 ve 2014 yılları için TUIK ayrı bir seri yayınlamaktadır				

Kaynak: (Yenigün Dilek ve Özbal 2015, 83)

Konut ve arsa satışlarındaki bu canlılığın, yalnızca inşaat yapımı alt sektöründe değil, gayrimenkul sektörü ve ilişkili sektörlerde bir canlılık yarattığına şüphe yoktur. Emlak ofislerinin ya da mimarlık ve mühendislik bürolarının sayısındaki artış bu dinamizmin bir sonucudur. Ne var ki inşaat odaklı bir ekonomik dinamizmin yukarıda açıkladığımız yapısal kırılganlıkların yarattığı riskleri bütünüyle telafi etmesi ya da uzun vadede ortadan kaldırması beklenemez. Antalya'nın sürüklenmiş olduğu ürün tuzağı ve orta-gelir tuzağı risklerinden çıkması yapısal bir dönüşümü gerektirmektedir. Bu türden bir yapısal dönüşümü mümkün kılacak farklı yollar sıralanabilir: Birincisi, kültür-sanat turizmi (şehir hâlihazırda Türkiye'nin en köklü film festivallerinden birine sahiptir, ancak festivalin prestiji kötü yönetim nedeniyle düşmektedir) ya da kongre turizmi gibi kitle turizmine kıyasla daha yüksek getirili turizm biçimlerine yönelik yatırımların arttırılması olabilir. İkincisi, turizm etrafında ortaya çıkan ticari faaliyetlerin daha yüksek nitelikli işgücünü çekecek imkânlara sahip, yüksek teknolojili ve getirili sektörlere dönüştürülmesi olabilir. Üçüncüsü, şehrin sahip olduğu doğal niteliklerden daha verimli biçimde istifade etmesini sağlayacak tarımsal üretim biçimlerinin ve ürünlerin geliştirilmesidir. Üstelik bu, örneğin zirai faaliyetler alanında uzmanlaşmış bir araştırma-geliştirme kümelenmesinin üniversite çevresinde örgütlenerek, Antalya'nın bir biyoteknoloji odağı haline gelmesini sağlayabilir.

Sonuç itibariyle, Antalya incelediğimiz örnekler arasında hayli özgün niteliklere sahip bir kenttir. Ekonomik gelişimini ve bir kent-bölgeye dönüşmesini son derece uzmanlaşmış işlevler üzerinden sağlamıştır. Turizm yoluyla sermaye ve işgücü çekerek çevresindeki küçük yerleşimlerle işlevsel olarak bütünleşmiş, halen il ekonomisi içinde önemli bir yeri olan tarımsal üretimi verimlileştirerek zenginleşmiştir. Bu faaliyetler yukarıda tartıştığımız gibi önemli yapısal kırılganlıklara sahiptir. Ancak yine de Antalya'nın uzmanlaştığı bu alanlar içerisinde çeşitlenme açısından gidebileceği bir yol vardır. Özellikle kitlesel turizm biçimleri dışındaki turist sayısının arttırılması, şehrin hâlihazırda içinde bulunduğu ürün tuzağı riskini aşmasını sağlayacağı gibi, turizmle ilişkili olarak büyüyen diğer sektörlerin de genişlemesi sonucunu getirecektir.

GAZİANTEP

SINIR ÖTESİ BİR BÖLGEYE DOĞRU

GAZİANTEP: SINIR ÖTESİ BİR BÖLGEYE DOĞRU

Türkiye'de sermaye birikim dinamiklerini kent-bölge kavramı üzerinden sorgulamayı amaçlayan bir analizin Gaziantep'e odaklanmasının anlaşılır nedenleri vardır. Ulusal ekonomilerin giderek dışa açıldığı, bu genel trendle ilişkili olarak Türkiye'nin makroekonomik yapısının köklü bir dönüşüm geçirdiği 1980 sonrası dönemde, Gaziantep ülke ekonomisi içerisindeki konumunu kayda değer biçimde güçlendirmiş bir yerelliktir. İhracat yönelimli bir ekonomik büyüme modeli çerçevesinde üretim ve ticaret yapısını yeniden yapılandırarak göreli olarak avantajlı bir konum edinmeyi başarmıştır.

Popüler söylemde "Anadolu Kaplanları" olarak anılan şehirlerden biri kabul edilen Gaziantep'in başarı öyküsünü karakterize eden temel faktörse, şehrin, ulus-altı ve ulus-üstü ölçeklerde giderek daha karmaşıklaşan ağlara eklemlenmiş olmasıdır (Yüksel 2011, 375). Coğrafi konumu itibariyle geçmişte esasen bir bölgesel ticaret merkezi işlevi olan kent, bu yeni dönemde ihracata yönelik bir sanayi kentine dönüşerek ulusal sınırları aşan bir bölgeselleşme eğilimine girmiştir. Bu bağlamda Gaziantep kentinin, hem ulusal sınırların içerisindeki bir bölgenin cazibe merkezi olduğu, hem de ulus-ötesine taşan bir bölgenin insan, mal ve sermaye akışlarını kendisinde yoğunlaştırdığı söylenebilir. O nedenle Keyman ve Lorasdağı'nın (2010, 91) Ortadoğu'ya açılan bir "koridor", "kalkınması ve dinamizmi ile sadece kendisiyle sınırlı değil, çevre iller ve bölgesiyle de ilişkili bir bölgesel/yerel kalkınma havzası" olarak tanımladıkları Gaziantep'te sermaye birikim sürecinin dinamiklerinin anlaşılması, Türkiye kentlerinin küresel ekonomik akışlara eklemlenmesine dair bir tartışma açısından bilhassa önem arz eder. Bu tespitten hareketle bu bölümde şehre bu konumunu kazandıran sosyo-ekonomik değişimin temel taşlarını tarif edip, mevcut sermaye birikim sürecinin potansiyellerini ve de tıkanma noktalarını tartışacağız.

Tarihsel olarak güçlü ticaret geleneğine ve ilişkilerine sahip bir kent olan Gaziantep'te sanayi imalat altyapısının olgunlaşmaya başlaması 1960'lara rastlar. İthal ikameci ekonomik büyüme modeli çerçevesinde 1968 yılında kalkınma öncelikli yöre ilan edilen Gaziantep'te hâlihazırda var olan ticaret sermayesinin sanayi sermayesine dönüşmesi, daha çok yerel-üstü ölçekte gündeme gelen ve merkezi olarak uygulamaya konan sanayi geliştirme projeleri ve altyapı çalışmaları ile mümkün olur (Karadağ 2011, 396). Keyman ve Lorasdağı'nın (2010) da andığı gibi, bu yıllarda örneğin BM-UNIDO örgütünün desteğiyle kurulan Küçük Sanayi Bölgesi gibi altyapı çalışmaları, kentin mütevazı da olsa bir sanayi kentine dönüşmesini tetiklemiştir. Kent ekonomisinde yaşanan bu göreli gelişme, Gaziantep'in 1970'li yıllardan itibaren Güneydoğu Anadolu Bölgesi illeri arasında bir bölge merkezi olarak sıyrılmasına sebep olmuştur. Ancak bu gelişmenin şehrin özellikle 1990'lı ve 2000'li yıllarda kaydettiği ekonomik gelişmeye nazaran sınırlı olduğunu da belirtmek gerekir. 1970'li ve hatta 1980'li yıllarda şehrin sanayi yapısı, esasen "'bölge içine' üretim ve dağıtım yapan, tek bir sektörde uzmanlaşmanın çok da görülmediği, çok sayıda sektörde üretimin gerçekleştiği ve farklı sektörlerin iç piyasa koşullarına göre şekillenmiş" bir görünüm arz eder (Başak ve Saracoğlu 2011, 426). Diğer yandan, Gaziantep'in ilerleyen dönemde içinde yer aldığı bölgenin sınırlarını aşarak ihracat odaklı bir imalat şehrine dönüşmesinde bu sanayi yapısının katkısı olmuştur. Eraydın'ın (2002) belirttiği gibi, İstanbul, İzmir ya da Bursa gibi geleneksel olarak sanayi üretiminde yüksek pay sahibi olan şehirlerin haricinde Denizli, Çorum, Kayseri, Kahramanmaraş ve Gaziantep gibi "yeni sanayi odakları"nın ortaya çıkması, bir ölçüde bu yerelliklerde var olan sanayi birikim ve kültürünün 1980 sonrası dönemin koşullarında perçinlenmesiyle mümkün olmuştur.

Üretim yapısındaki bu değişimin sonucunda 2000'li yıllara gelindiğinde şehir, gerek bölge illeri arasında gerekse ulusal düzeyde bir başarı örneği olarak anılır olacaktır. Nitekim Keyman ve Lorasdağı'nın (2010, 90) altını çizdiği gibi, Gaziantep, sahip olduğu hızlı kentleşme ve sanayileşme oranlarıyla, küresel pazarlara açılma kabiliyetiyle ve nihayet ekonomik potansiyelini fiiliyata geçirmeyi mümkün kılan yerel kurumsallaşma kapasitesiyle "bölgedeki diğer kentlerin gelişimi için model ve marka bir kent" konumundadır. Bu durum çoğu zaman Gaziantep iş dünyasındaki bireylerin sahip olduğu kadim

girişimcilik ya da çalışkanlık meziyetleri gibi kültüralist argümanlarla açıklansa da, şehrin ihracat odaklı bir ekonomik büyümenin model kenti kabul edilmesinin maddi temelleri vardır. Zira Gaziantep, hem merkezinde yer aldığı GAP illeri arasında açık ara üstünlüğe sahiptir hem de ulusal ölçekte ekonomik olarak en gelişmiş kentlerden biridir. Aşağıdaki tablodan da izlenebileceği gibi, 2016 yılının sonunda TÜİK tarafından açıklanan güncellenmiş GSYİH hesaplamalarına göre, Gaziantep 2014 yılı itibariyle ulusal gelirden yüzde 1,7 pay almaktadır. Bu pay, 2004-2014 döneminde kayda değer biçimde artmamış olsa da, Gaziantep sanayi sektörünün il ekonomisi içinde sahip olduğu yüksek oranla Bursa ile birlikte Türkiye'nin en önde gelen sanayi merkezlerinden biridir.

Tablo 66: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014)

İl	2004	2014
İstanbul	0,29	0,30
Ankara	0,096	0,091
İzmir	0,065	0,062
Bursa	0,039	0,040
Adana+Mersin	0,038	0,032
Antalya	0,032	0,031
Konya	0,020	0,021
Gaziantep	0,014	0,017
Kayseri	0,014	0,014
Eskişehir	0,010	0,011
Samsun	0,012	0,011
Diyarbakır	0,009	0,010
Van	0,004	0,005

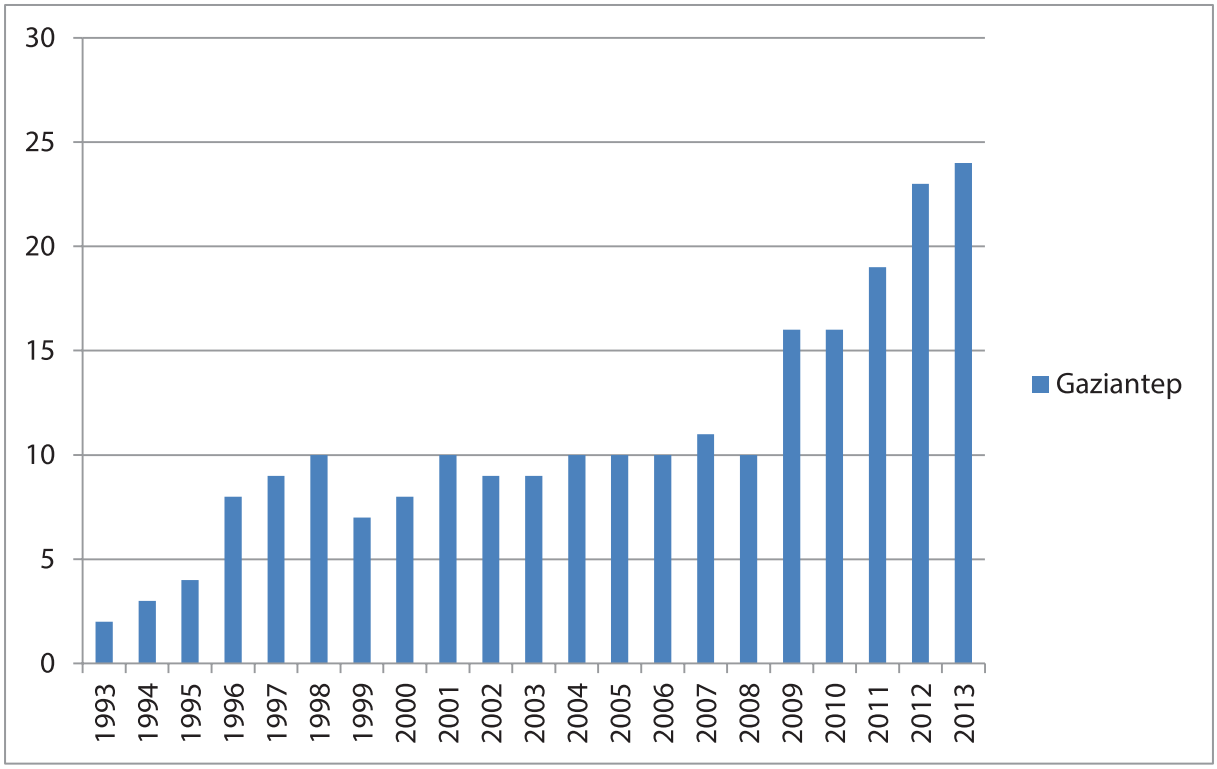
Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan hesaplamalardan yazarlar tarafından derlenmiştir.

Bu başarı öyküsünün gerisinde yatan temel dinamiklerin ne olduğu sorusu, bu raporun genelinde yürüttüğümüz tartışma açısından da önem arz etmektedir. Yüksel'in (2011, 376) özetlediği gibi, bu soruya verilen yanıtlar iki temel görüş etrafında öbeklenmektedir. İlk gruptaki çalışmalar, daha çok yukarıda andığımız planlı ekonomi döneminde şehrin gördüğü desteklerin ve altyapı çalışmalarının, şehirde var olan köklü ticaret ve sanayi kültürüyle ve de şehrin kadim girişimci ruhuyla buluşarak 1980 sonrası dönemde "doğal" bir ekonomik tırmanışa imkân verdiğini vurgularlar (örneğin Ayata 1999). Buna karşılık, son yıllarda literatürde giderek öne çıkan ve yerel kalkınma dinamiklerini ölçek kavramı üzerinden analiz eden çalışmalar ise, şehirdeki yerel sermaye gruplarının ekonomik hareket alanlarını genişletmek amacıyla oluşturdukları yeni kurumsallıklara ve bu kurumsallıklar üzerinden oluşturulan siyasal ağlara vurgu yaparlar. Bayırbağ'ın (2010) "ölçeksel temsil stratejileri" olarak adlandırdığı bu yönelim, Gaziantep'teki iş çevrelerinin bölge illerini ve hatta ulusal hükümeti aşarak ulus-üstü ölçekteki kurumsal aktörlerle doğrudan etkileşim içinde olması anlamına gelir. Sınırları ulusal, bölgesel ve küresel düzeylerdeki yapısal ve konjonktürel değişimlerin ortaya çıkardığı maddi koşullar tarafından çizilen bu türden stratejilerin etkin biçimde kullanımı, benzer koşullara sahip yerellikler arasında dahi zaman içinde belirgin farkların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu bağlamda Gaziantep, şehrin ekonomisine yön veren yerel ekonomik ve siyasal aktörlerin bu türden ölçeksel stratejiler etrafında buluşabilmesiyle bir model kent olmayı başarmıştır denebilir. Gerek Keyman ve Lorasdağı'nın (2010, 91) gerekse Yüksel'in (2011, 377) farklı bakış açılarından da olsa altını çizdikleri gibi, Gaziantep'teki yerel aktörler, hem bu dönemde şehrin ekonomik gelişimine dair bir "ortak akıl" formüle etmişler hem de bu ortaklaşmayı kalıcılaştıracak kurumsallıklar inşa etmişlerdir.

Gaziantep'in güncel sosyo-ekonomik yapısına biraz daha yakından baktığımızda şehrin esasen imalat sanayinde yoğunlaşmış bir KOBİ şehri olduğunu, fakat az sayıda büyük ölçekli firmanın da ulusal düzeyde öne çıktığını görürüz. Gaziantep'te imalat sanayiinde faaliyet gösteren firmaların toplam işletmeler içerisindeki payı ülke ortalamasının üzerindedir. Firma dağılımı, istihdam, katma değer katkısı, verimlilik gibi kriterler açısından küçük ve orta boy işletmelere dayalı bu ekonomik yapı, Gaziantep'in 1980 sonrası dönemde gelişme kaydetmesine imkân verdiği gibi, Türkiye ekonomisinin bir bütün olarak deneyimlediği orta gelir tuzağı olgusunun –aşağıda tartışacağımız üzere– kentte geleceğe dönük belirgin bir risk faktörü olarak ortaya çıkmasına da neden olmuştur.

Sanayi Bakanlığı'nın (2014, 347) yayımladığı güncel sanayi sayımlarına göre, şehirdeki sanayi işletmelerinin yüzde 55'i mikro, yüzde 30'u küçük, yüzde 12'si orta ve yüzde 3'ü büyük ölçekli işletmelerdir. Bu dağılım Gaziantep'teki firma yapısının 1990'larda olduğu gibi bugün de ikili bir yapı arz ettiğini gösterir. Zira Ayata'nın (1999, 93) bir önceki on yıl için resmettiği gibi, şehirdeki işletme sahipleri ve girişimciler arasında belirgin bir farklılaşmayı tespit etmek mümkündür. Buna göre, bir yanda Naksan ya da Sanko gibi sermaye sahipliği kentin yerlisi ve bir kuşaktan uzun süredir alanlarında faaliyet gösteren ailelere ait, yeni kuşakları profesyonel eğitim yoluyla şirket içi kurumsallaşmayı görece derinleştirmiş, büyük ölçekli holding tipi işletmeler vardır. Diğer yanda ise sermaye sahipliği ağırlıkla çevre illerden şehre göç etmiş birinci kuşak bireylere ait, kurumsallaşması sınırlı, küçük ölçekli birey ve aile işletmeleri yer alır. Küçük ölçekli sanayi işletmelerinin sayıca belirgin üstünlüğüne karşılık az sayıdaki büyük ölçekli firmanın Türkiye ekonomisi içerisindeki başat konumu, yereldeki bu kontrastı kanıtlar niteliktedir. Aşağıdaki tabloda gösterildiği gibi, İstanbul Sanayi Odası tarafından derlenen Türkiye'nin en büyük 500 sanayi kuruluşu listesinde Gaziantep'e kayıtlı olan şirketlerin sayısı 2000'li yıllar boyunca belirgin biçimde artmış ve 2013 yılında 24'e varmıştır (İzmen vd., 52). Böylece Gaziantep 2009 yılında Türkiye'de onuncu sırada iken, 2013 yılına gelindiğinde beşinci sıraya yükselmiştir.

Şekil 21: En büyük 500 Sanayi Şirketi İçinde Gaziantep'e Kayıtlı Şirket Sayısı



Kaynak: (İzmen vd. 2015, 52)

Aşağıda sıralanan şekillerden izlenebileceği üzere, Gaziantep ülkenin en önemli sanayi kentlerinden biridir. TÜİK tarafından 2016 yılı sonunda açıklanan güncel il bazında GSYİH verilerine göre ise, Gaziantep'te yapılan üretim içerisinde sanayi sektörünün payı yüzde 47 gibi muazzam bir oranla ulusal ortalamanın

(yüzde 32) hayli üzerindedir. Hizmet sektörünün payı ulusal ortalamanın altında yer alırken, Gaziantep Bursa ile beraber ülkenin en önde gelen imalat merkezlerinden biridir. 2004-2014 dönemine bir bütün olarak baktığımızda ise Gaziantep'in ekonomik yapısı içerisinde sanayi sektörünün –tıpkı Bursa da olduğu gibi– mütevazı bir artış (yüzde 3) kaydettiği gibi görülür. Bu oran Türkiye genelinde gözlenen artış oranına (yüzde 3,3) denktir.

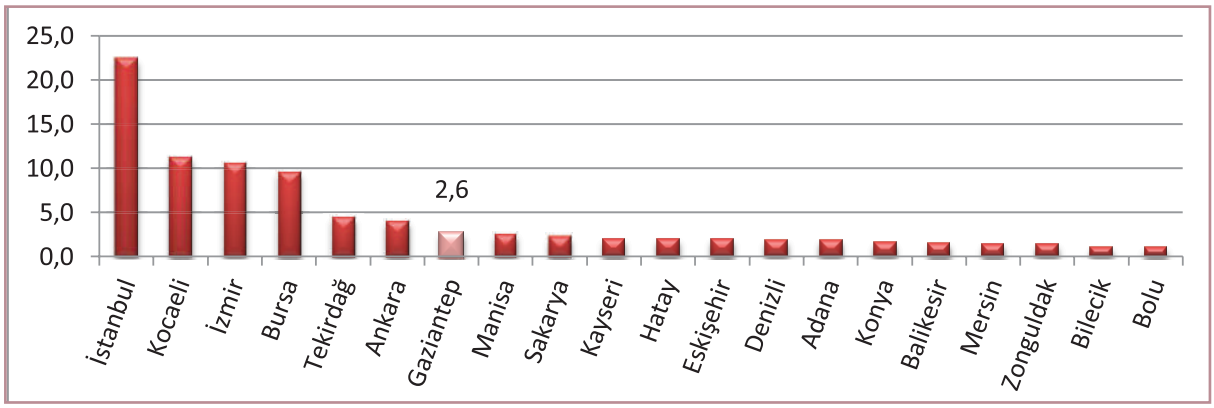
Tablo 67: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%), (2004 ve 2014)

	Sanayi		Hizmetler	
	2004	**2014**	**2004**	**2014**
İstanbul	31	30	68	69
İzmir	35	37	59	58
Bursa	44,4	47	48	48
Eskişehir	33	39	53	54
Ankara	25	30	72	68
Konya	23	28	54	52
Antalya	17	17	69	74
Adana+Mersin	22	28	60	60
Kayseri	40	39,4	50	52
Samsun	16	23,5	64	72
Van	12	28	72	60
Gaziantep	44	47	49	48
Diyarbakır	17	26	59	60
Toplam Türkiye	**28,7**	**32**	**60,4**	**60,6**

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan il bazında GSYİH hesaplamalarından yazarlar tarafından derlenmiştir.

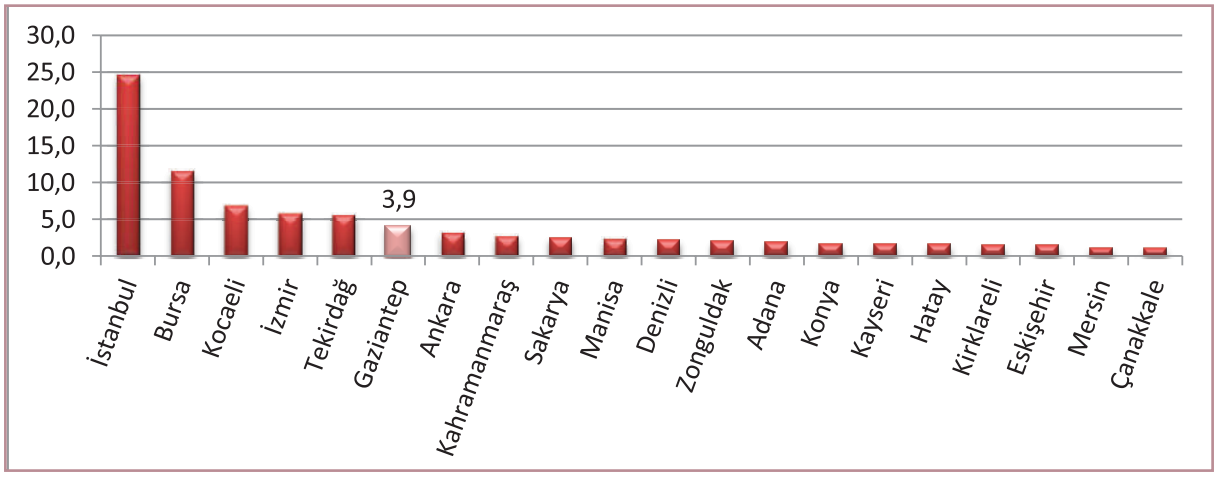
2010'ların başındaki verilerden yapılan bir analize göre ise, Gaziantep sanayi ürünleri üretiminde yüzde 2,6'lık üretim payı ile Türkiye'de yedinci sıradadır. İmalat yatırımlarında ülke genelinde altıncı sırada olan şehir, 769 firma ile yatırım yapan firma sayısı açısından da dokuzuncu sıradadır. Kayıtlı istihdam rakamları açısından bakıldığında ise, 2012 yılı verileriyle Gaziantep'te toplam istihdamın yüzde 34,7'si sanayi sektöründedir (Kalkınma Ajansı 2015, 51).

Şekil 22: Türkiye Üretiminden En Fazla Pay Alan İlk 20 İl



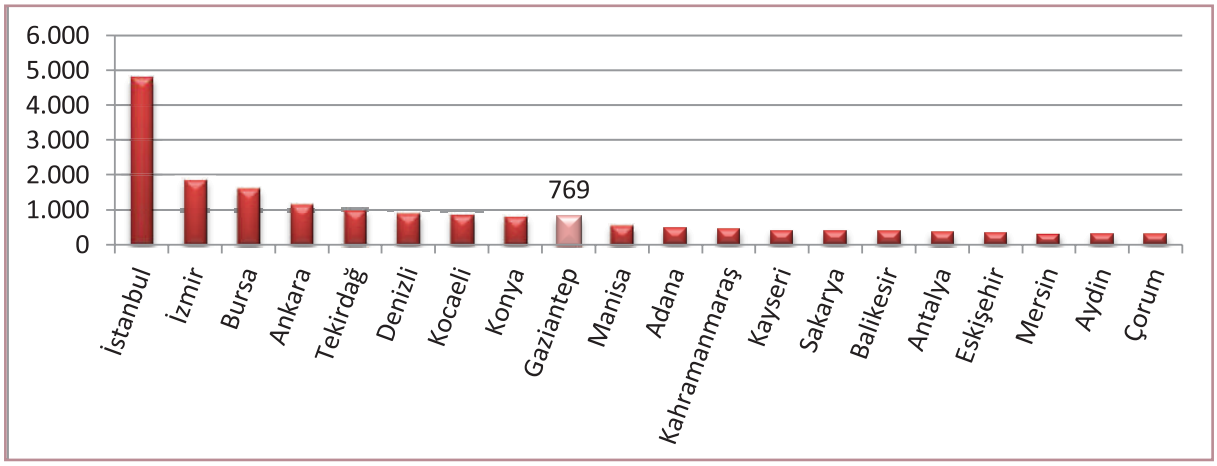
Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 51)

Şekil 23: Türkiye Yatırımında En Fazla Pay Alan İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 52)

Şekil 24: Türkiye Yatırım Sayılarına Göre İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 52)

2014 verileriyle Gaziantep'te sanayi siciline kayıtlı 2730 sanayi işletmesine yakından bakıldığında, öne çıkan sektörlerin makine, gıda ürünleri, tekstil ürünleri, kimyasal ürünler ve plastik ürün imalatı olduğu görülecektir (Sanayi Bakanlığı 2014, 179).

Tablo 68: Gaziantep İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı

%23 tekstil ürünleri imalatı
%20 gıda ürünleri imalatı
% 10 Giyim eşyası imalatı; kürkün işlenmesi ve boyanması,
% 8 Kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı,
% 7 Deri ile ilgili ürünlerin imalatı,
% 6 Kimyasalların ve kimyasal ürünlerin imalatı,
% 5 Fabrikasyon metal ürünleri imalatı, makine teçhizatı hariç
% 4 Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve ekipman imalatı
% 3 Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı,
% 2 Kağıt ve kağıt ürünleri imalatı,
% 2 Ana metal sanayi,
% 2 Mobilya imalatı,
% 2 Madeni yağ geri kazanım,
% 1 Diğer madencilik ve taşocakçılığı,
% 1 Ağaç ve mantar ürünleri imalatı (mobilya hariç),
% 1 Kayıtlı medyanın basılması ve çoğaltılması,
% 1 Elektrikli teçhizat imalatı,
% 1 Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı,
% 1 Diğer imalatlar,

Kaynak: Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2014, 179)

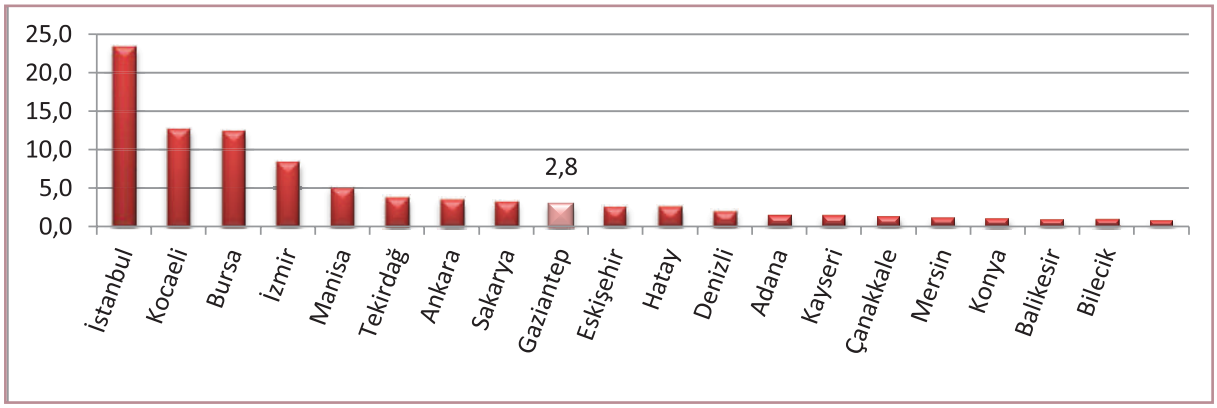
Kayıtlı çalışan sayıları üzerinden hesaplanan yoğunlaşma katsayısı analizleri de benzer bir tabloya işaret etmektedir. Buna göre şehirde öne çıkan imalat sanayii alanları tekstil ürünleri imalatı, kauçuk ve plastik ürün imalatı ve de gıda ürünleri imalatıdır (TRC1 Gaziantep-Adıyaman-Kilis Mevcut Durum Analizi, İpekyolu Kalkınma Ajansı Ağustos 2015, 56). SGK kayıtlarına göre daha güvenilir bir veri sunan firma sayıları bazında yapılan yoğunlaşma analizlerinde yeni faaliyet alanları bu tabloya eklense de Gaziantep'te imalat sanayiinin esasen tekstil, plastik ve gıda üretiminde yoğunlaştığı iddia edilebilir. Bu alt sektörler arasında ise tekstil, özellikle de makine halısı imalatı, hem üretim payı hem de ihracat değerleri açısından öne çıkmaktadır. Sanayi Bakanlığı'nın verilerine göre (2014, 351), Gaziantep'teki dört ayrı sanayi bölgesinde faaliyet gösteren 300'ün üzerindeki tekstil firması, örneğin makine halısı imalatında Türkiye'nin toplam üretiminin yüzde 95'ine, polipropilen iplik imalatında ise yüzde 92'sine sahiptir. Şehirdeki ihracatçı birliklerine kayıtlı olan 1028 tekstil ve tekstil hammaddesi üreticisi firmanın dörtte biri ise halı üretimi firmasıdır. Gıda sanayi alanına baktığımızda ise, şehrin tarımsal üretim alanında çok öncelikli bir yeri olmasa da, çevre illerdeki tarımsal ürünü kendisine çekerek işleyen bölgesel bir gıda sanayii merkezi olduğunu görürüz. Son olarak, tarihi 1950'lere kadar giden ayakkabı imalatçılığının, aşağıda tartıştığımız gibi şehrin ihracat rakamlarını belirgin biçimde arttırdığı 2005 sonrası dönemde dış ticaret içinde önemli bir payı olduğunu vurgulamak gerekir.

2008-2013 yılları için uzmanlaşma oranları açısından yapılan hesaplamalar da Gaziantep'teki ekonomik yapının nispeten küçük ölçekli şirketlerden oluştuğunu, küresel ekonomik krizi takip eden dönemde bu eğilimin güçlendiğini, diğer yandan şehirdeki verimlilik düzeyinin göreli olarak daha düşük olduğunu ortaya koymaktadır (İzmen vd. 2015, 75). Bu analize göre, şehirdeki bütün sektörler dikkate alındığında söz konusu dönemde girişim sayılarına ve istihdama göre rekabet gücü yüksek olan tek sektör imalat sanayidir. İmalat sanayinin alt sektörlerinin uzmanlaşma düzeylerine baktığımızda 2008-2013 döneminde hem girişim sayısı hem de istihdam açısından en rekabetçi alt sektörlerin yukarıda işaret ettiğimiz alt sektörler olduğunu görürüz. Bir başka deyişle, tekstil, plastik, deri ve gıda üretimi alanları Gaziantep sanayinin

temellerini oluşturan, görece istikrar kazanmış faaliyet alanlarıdır. Ancak bu alt sektörlerde dahi üretim görece verimsizdir. Çalışan başına üretilen gayri safi katma değeri üretimdeki verimliliğin bir göstergesi olarak kabul edecek olursak, Gaziantep, sanayi alanındaki üstünlüğüne rağmen, verimlilik bakımından 1980'li ve 90'lı yıllarda olduğu gibi yakın dönemde de ülke ortalamasının gerisinde kalmaktadır (Karaçay-Çakmak ve Erden 2005; İzmen vd. 2015, 30).

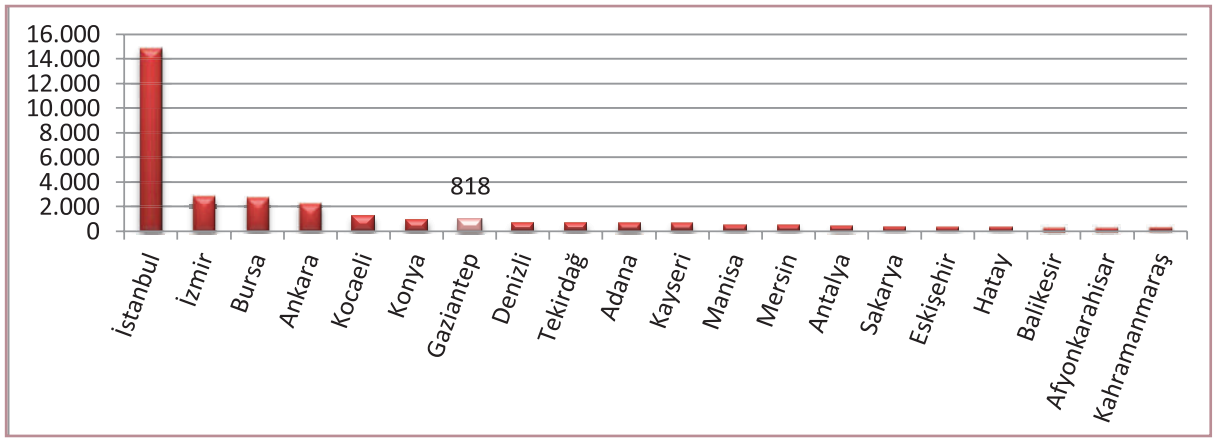
Genel hatlarıyla tasvir ettiğimiz bu üretim yapısı, şehrin sahip olduğu ticaret desenini ve ağlarını da karakterize etmektedir. Giriş kısmında da vurguladığımız üzere, Gaziantep, özellikle Ortadoğu ülkelerine doğru açılan bir "küresel koridor" niteliğindedir; şehre bu özelliğini verense dış ticaret alanındaki konumudur.

Şekil 25: Türkiye İhracatından En Fazla Pay Alan İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 52)

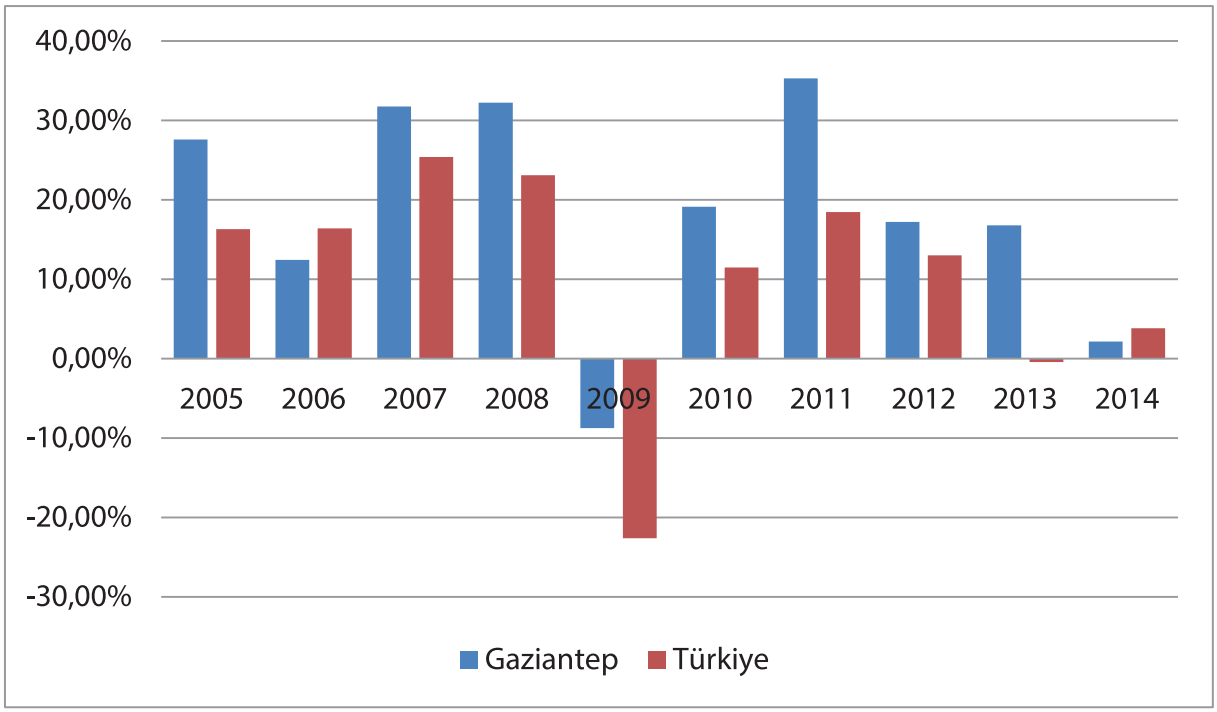
Şekil 26: İhracat Yapan Firma Sayılarına Göre İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 53)

Gaziantep'te ihracat 2004-2013 yılları arasında dolar bazında beş kat artmıştır. Bu artış hızı Türkiye ortalamasının bir hayli üzerindedir (İzmen vd. 2015, 66). Ancak bu yüksek artış hızını ayrıntılı olarak incelediğimizde alt dönemler arasında belirgin bir fark olduğu da görülecektir. Buna göre ihracattaki artış hızı 2008 yılına kadar son derece yüksekken, krizi izleyen dönemde kayda değer biçimde yavaşlamıştır.

Şekil 27: İhracat Artış Hızı (TR ve Gaziantep)



Kaynak: (İzmen vd. 2015, 66)

Tablo 69: Gaziantep'in Dış Ticaret Performansı (2004-2014)

	İhracat ($)	İthalat ($)	İhracat TRC1 içindeki payı (%)	İthalat TRC1 içindeki payı (%)	İhracat Türkiye içindeki payı (%)	İthalat Türkiye içindeki payı (%)
Yıl	**Gaziantep**		**Gaziantep**		**TRC1**	
2004	1.295.292	1.332.130	98,2	97,5	2,1	1,4
2005	1.652.554	1.686.155	98,4	97,9	2,3	1,5
2006	1.857.722	1.846.300	98,3	96,8	2,2	1,4
2007	2.447.656	2.269.084	98,3	96,3	2,3	1,4
2008	3.237.061	2.793.357	97,5	97,5	2,5	1,4
2009	2.952.993	2.128.417	97,5	97,3	3,0	1,6
2010	3.518.434	3.430.558	97,4	96,2	3,2	1,9
2011	4.759.952	4.723.312	98,1	97,3	3,6	2,0
2012	5.579.875	4.723.312	98,0	92,5	3,7	2,2
2013	6.161.298	6.658.020	98,3	99,1	4,1	2,7
2014	6.655.399	5.807.534	94,6	98,6	4,5	2,4

Kaynak: (İzmen vd. 2015, 67)

Tablo 70: Gaziantep'te Fasıllara Göre Dış Ticaret (2014)

ISIC	ISIC adı	İhracat Dolar	İthalat Dolar	Toplam Gaziantep ihracatında % pay	Toplam Gaziantep ithalatında % pay	İhracat 2004 - 2014 % artış	İthalat 2004 - 20143 % artış	Türkiye ihracatı içinde % pay	Türkiye ithalatı içinde % pay
1	Tarım ve hayvancılık	105,255,206	718,969,954	1.6	12.4	435.8	491.7	1.8	8.5
2	Ormancılık ve tomrukçuluk	397,848	732,411	0.0	0.01	2,169	192.8	1.8	0.5
5	Balıkçılık	0	0	0	0	-164	0	0	0
10	Maden kömürü, linyit ve turb	41,167	4,139	0.0		41,167	4,139.0	0.5	0.0
13	Metal cevherleri	0	196,423	0.0	0.0	0.0	196,423.0	0.0	0.0
14	Taşocakçılığı ve diğer madencilik	3,340,953	111,608	0.1	0.0	177.8	407.9	0.2	0.0
15	Gıda ürünleri ve içecek	1,751,546,266	855,879,417	26.3	14.7	733.2	1,955.5	15.8	15.2
17	Tekstil ürünleri	2,804,229,186	327,278,255	42.1	5.6	291.2	374.9	18.2	5.5
18	Giyim eşyası	33,028,948	2,056,300	0.5	0.0	109.4	380.0	0.2	0.1
19	Dabaklanmış deri, bavul, el çantası, saraciye ve ayakkabı	107,855,427	9,260,126	1.6	0.2	600.6	2,858.3	9.4	0.6
20	Ağaç ve mantar ürünleri (mobilya hariç); hasır vb. örülerek yapılan maddeler	34,232,159	50,512,649	0.5	0.9	2,972.8	10,747.7	4.0	3.7
21	Kağıt ve kağıt ürünleri	287,183,273	66,821,231	4.3	1.2	2,005.0	476.0	14.5	1.7
22	Basım ve yayım; plak, kaset vb.	860,647	9,087,806	0.0	0.2	-12.3	752.3	0.5	1.7
23	Kok kömürü, rafine edilmiş petrol ürünleri ve nükleer yakıtlar	10,164,481	1,995,115	0.2	0.0	-70.9	-72.8	0.2	0.0
24	Kimyasal madde ve ürünler	350,432,189	2,713,323,769	5.3	46.7	262.5	370.3	4.4	7.8
25	Plastik ve kauçuk ürünleri	482,761,461	63,613,976	7.3	1.1	549.8	493.5	6.4	1.2
26	Metalik olmayan diğer mineral ürünler	41,440,662	15,662,767	0.6	0.3	165.9	634.1	1.0	0.7
27	Ana metal sanayi	224,151,185	17,352,070	3.4	0.3	1,419.8	224.9	1.3	0.1
28	Metal eşya sanayi (makine ve teçhizatı hariç)	104,406,502	31,419,546	1.6	0.5	681.7	235.1	1.4	0.8

29	Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat	147,091,117	638,335,230	2.2	11.0	493.4	68.2	1.1	2.9
30	Büro, muhasebe ve bilgi işleme makinaları	866,990	85,466,878	0.0	1.5	447.5	18,508.2	0.5	2.3
31	Başka yerde sınıflandırılmamış elektrikli mekina ve cihazlar	31,594,331	25,218,198	0.5	0.4	412.7	304.7	0.5	0.1
32	Radyo, televizyon, haberleşme teçhizatı ve cihazları	9,717,464	27,509,012	0.1	0.5	9,750.2	620.8	0.4	0.3
33	Tıbbi aletler; hassas optik aletler ve saat	11,013,238	17,300,744	0.2	0.3	2,222.0	295.7	1.3	0.3
34	Motorlu kara taşıtı ve römorklar	11,361,547	25,941,659	0.2	0.4	630.8	56.6	0.1	0.1
35	Diğer ulaşım araçları	8,023,189	22,594,467	0.1	0.4	9,469.6	2,695.0	0.3	0.5
36	Mobilya ve başka yerde sınıflandırılmamış diğer ürünler	72,578,876	9,243,975	1.1	0.2	963.0	195.1	1.0	0.3
	Elektrik, gaz ve su	365,088	5,343,865	0.0		27,309.0	5,343,865.0	0.4	1.2
51	Atık ve hurdalar	20,538,239	57,953,629	0.3	1.0	94.5	137.7	3.1	0.7
74	Diğer iş faliyetleri	11,068	0	0.0	0.0	-93.5	-100.0	0.4	0.0
92	Eğlence, kültür ve sporla ilgili faaliyetler	459	1,396	0.0		459.0	51.1	0.0	0.0
99	Gizli veri	0	8,357,451	0.0		0.0	-76.0	0.0	0.0
	Toplam	6,654,489,166	5,807,544,066	100	100.0	413.7	336.0	4.2	2.4

Kaynak: (İzmen vd. 2015, 68)

Tablo 71: Gaziantep İhracatında Öne Çıkan Ürünler

Sırası	ISIC4_ADI	İhracat ($)	Toplam ihracat içindeki payı (%)
1	Halı ve kılım imalatı	1.604.859.754	24,1
2	Tekstil elyafın hazırlanması ve bükülmesi	557.161.752	8,4
3	Plastik ürünlerin İmalatı	482.677.567	7,3
4	Bitkisel ve hayvansal sıvı ve katı yağların imalatı	436.858.807	6,6
5	Makarna, şehriye, kuskus ve benzeri unlu mamullerin imalatı	268.067.599	4,0
6	Kağıt ve mukavvadan diğer ürünlerin imalatı	261.407.621	3,9
7	Fırın ürünler imalatı	240.671.098	3,6
8	Dokuma	221.420.706	3,3
9	Sebze ve meyvelerin İşlenmesi ve saklanması	217.151.704	3,3
10	Kakao, çikolata ve şekerleme imalatı	212.676.310	3,2

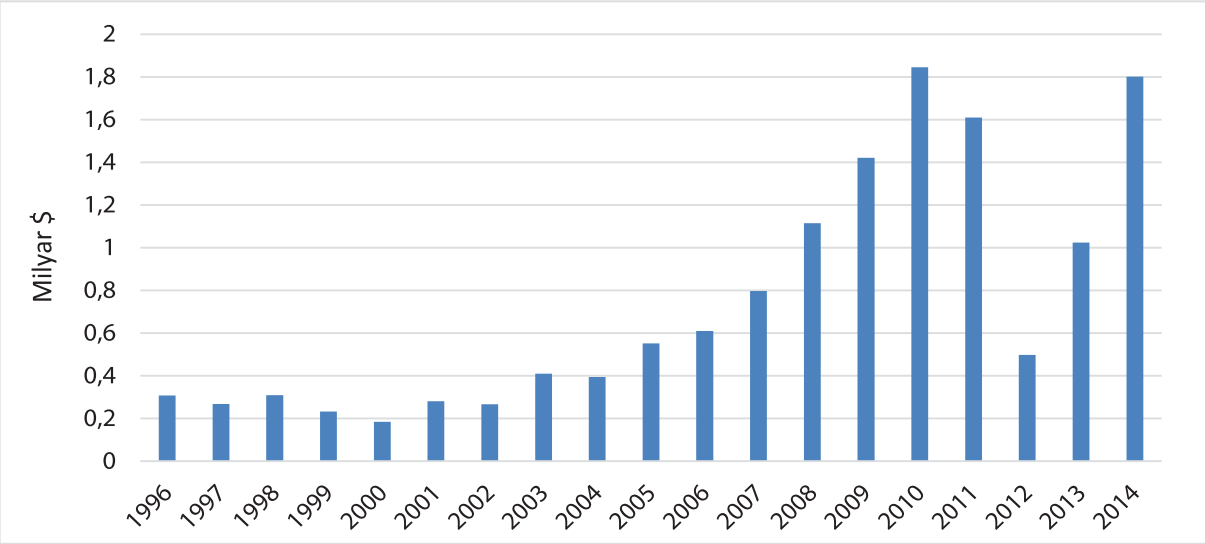
Kaynak: (İzmen vd. 2015, 71)

Krizin küresel ölçekteki kapsamı ve derinliği düşünüldüğünde bu dönemsel farklılaşmanın oluşması anlaşılırdır. Diğer yandan Gaziantep, kriz sonrası, ama özellikle de Suriye iç savaşının başladığı 2011 sonrası dönemde ihracat ağlarını ve ürün desenini değiştirmeyi başardığından yine de ihracat artışı kaydetmiştir. Bu kayışın dinamiklerinin anlaşılabilmesi için şehrin dış ticaret ilişkilerinin tarihsel seyrine biraz daha

yakından bakmakta fayda vardır. Yerel sanayi odakları üzerine biriken literatürde de sıklıkla vurgulandığı gibi (Başak ve Saracoğlu 2011), Gaziantep, Türkiye'deki benzer nitelikte üretim yapısına sahip yerelliklerle kıyaslandığında Ortadoğu ülkeleriyle, özellikle de Irak ve Suriye ile olan ticari ilişkilerinin yoğunluğuyla belirgin bir farklılık göstermektedir. Örneğin, benzer biçimde tekstil ürünleri imalatında uzmanlaşan Denizli'nin ihracatı esasen AB ülkelerine ve ABD'ye yönelik olarak gelişmişken, Gaziantep'in ihracatı hem ürün niteliği hem de pazar yönelimi bakımından farklılık göstermiştir. Bu farklılaşmanın oluşmasında şehirdeki girişimcilerin bölge ülkeleriyle kültürel açıdan da yakın bağlara sahip olması önemli bir etmenken (Yüksel 2011), imalat sanayiindeki uzmanlaşma ve verimlilik düzeyleri bir diğer önemli etmendir. Gelişmiş batı ülkelerine değil de Irak ve Suriye'ye üretim yapan şehir, siyasal ve askeri altüst oluşlardan dolayı bu pazarlarda gözlenen dalgalanmalardan doğrudan etkilenmektedir. Diğer yandan, örneğin Suriye pazarına dönük olarak üretilen düşük nitelikli temel ihtiyaç maddelerinin ihracatında iç savaş sonrasında gözlenen artış bu türden dalgalanmaların göreli olarak telafi edilmesini mümkün kılmıştır. Gaziantep'in ürün sofistikasyonu düşük, pazar ve ürün çeşitliliği dar olsa da (İzmen vd. 2015, 73), Suriye'deki iç savaşın yarattığı yeni koşullar, düşük verimlilikle üretilen ucuz malların yurtdışında pazar bulmasını mümkün kılmıştır. Şehrin ihracat hızlarındaki göreli düşüşe rağmen yine de Türkiye ortalamasının üzerinde bir performans sergilemesi konjonktürün ortaya çıkardığı çelişkili dinamiklerle ilişkilidir.

Kamuoyunda Gaziantep Suriye iç savaşı bağlamında ağırlıkla şehrin aldığı göçmen nüfus üzerinden tartışılmakta. Şüphesiz şehirde barınan mülteci nüfusun büyüklüğü düşünüldüğünde bu durum bir ölçüde anlaşılırdır. Bugün Türkiye'de bulunan üç milyon civarında Suriyeli mültecinin yaklaşık onda biri güney şehirlerinde kurulan kamplarda barınıyor; bu kampların beş tanesi ise Gaziantep il sınırları içerisinde. Diğer yandan 300 bin civarında Suriyeli kamp dışında, yani Gaziantep kent merkezinde ve ilçelerinde yaşıyor (Göç İdaresi 2016). Bu bakımdan Gaziantep bugün Türkiye'de en çok kamp dışı mülteci nüfus barındıran şehirlerden biri. Ancak şehir ekonomisi bağlamında atlanmaması gereken bir diğer faktörse, Gaziantep'in aynı zamanda Suriye'den çıkan sermayeyi de kendisine çektiğidir. Yukarıda özetlediğimiz ihracat öyküsünün gerisinde bu dinamik yer almaktadır. TEPAV (2015) tarafından yapılan analize göre, iç savaş sonrası dönemde sayıları dramatik biçimde artış gösteren Türkiye'deki Suriyeli ortağı olan şirketlerin yığıldıkları esas yerellik Gaziantep'tir. Buna göre, 2010-2015 yılları arasında Gaziantep'te yeni kurulan her altı şirketten birinin Suriyeli ortağı vardır. Bu sermaye göçü, dış ticaret ilişkilerinin yenilenerek sürdürülmesini mümkün kılan faktörlerden biri olmuştur. Böylelikle, Türkiye'nin savaş sonrası dönemde Suriye'ye olan ihracatı kısa dönemli keskin düşüşler yaşayıp bugüne gelindiğinde tekrardan 2010'daki seviyesine yaklaşmışken, Gaziantep'in Suriye'ye olan ihracat içindeki payı istikrarlı bir yükseliş kaydetmiştir. Bunu mümkün kılansa, işlenmiş, görece yüksek getirili ürünlerin ihracının yerini savaş koşullarında ihtiyaç duyulan temel tüketim mallarının ihracının almış olmasıdır.

Şekil 28: Türkiye'nin Suriye'ye Olan İhracatı (1996-2014)



Kaynak: TEPAV 2015

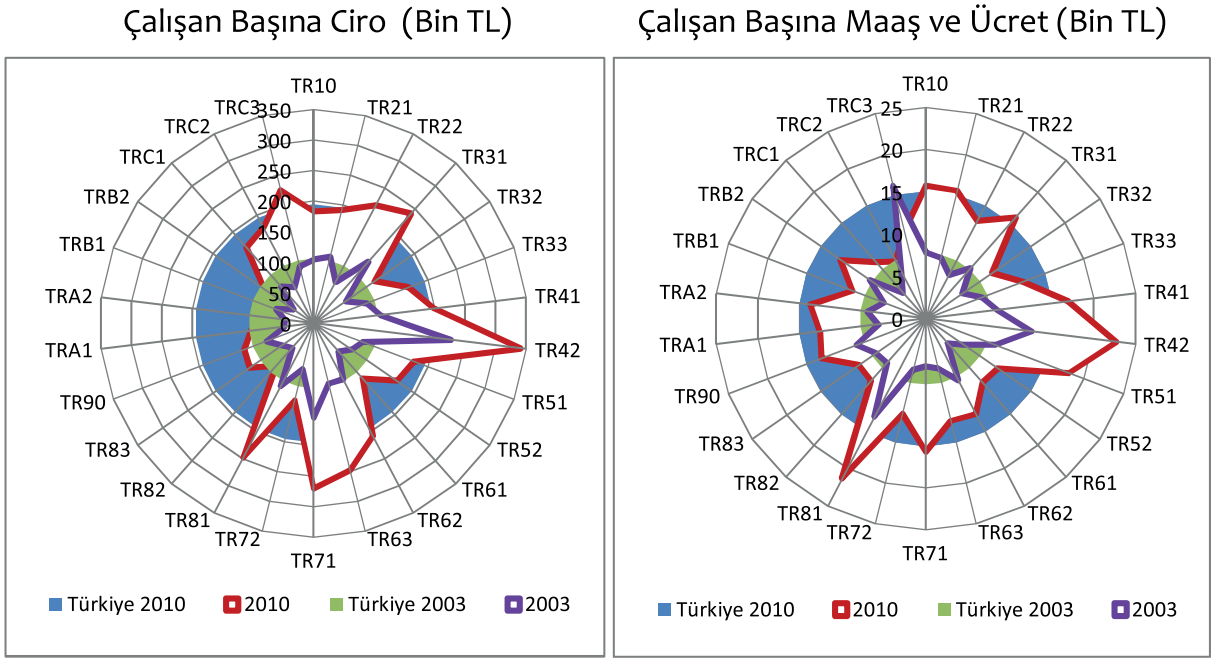
Tablo 72: İllere Göre Suriye İle İhracat Değerlerinin 2011-2014 Arasındaki Değişimi

Suriye ile ihracat	2014 (milyon $)	2011 (milyon $)	2014 (%)	2011 (%)	Değişim
Gaziantep	360,2	96,2	21%	6%	15%
Ankara	345,1	36	20%	2%	18%
İstanbul	281,5	616	17%	41%	-24%
Hatay	224,8	97	13%	6%	7%
Mersin	141,8	15,4	8%	1%	7%
Adana	59,8	43	4%	3%	1%
Manisa	38,6	45,6	2%	3%	-1%
Mardin	33,7	16,7	2%	1%	1%
Şanlıurfa	2,8	53,9	2%	4%	-2%

Kaynak: TEPAV 2015

Ancak yalnızca üretim ve dış ticaret alanlarındaki niceliksel değerlere dayalı bir analiz, Gaziantep'teki sermaye birikim sürecinin yapısal karakterini ve şehrin bölgeselleşme eğilimlerini değerlendirmek açısından eksik kalacaktır. Zira Gaziantep ekonomisinin motoru olan imalat sanayi ağırlıkla düşük eğitim ve ücret seviyelerine, uzun çalışma saatlerine dayanan bir iş rejimi üzerinden yükselmektedir. Gaziantep'in içerisinde yer aldığı, orta-düşük gelir grubunda sınıflandırılan TRC1 bölgesi, çalışan başına alınan maaşlar ve ücretler bakımından Türkiye ortalamasının altında ve Düzey 2 bölgeler arasında en alt sıralarda yer alır. Örneğin, 2010 rakamlarıyla İstanbul'da bir çalışanın ortalama günlük kazancı 51 TL iken, Gaziantep'te bu rakam 36 TL'ye düşer. Türkiye ortalaması ise 46 TL'dir (Yeldan vd. 2012b, 152). Bu anlamda kentteki ekonomik canlılığın refah yaratmakta çok da başarılı olmadığı, yerel ekonominin işgücü maliyetlerini azaltarak rekabetçi olma mantığına dayandığı iddia edilebilir (Başak ve Saracoğlu 2011).

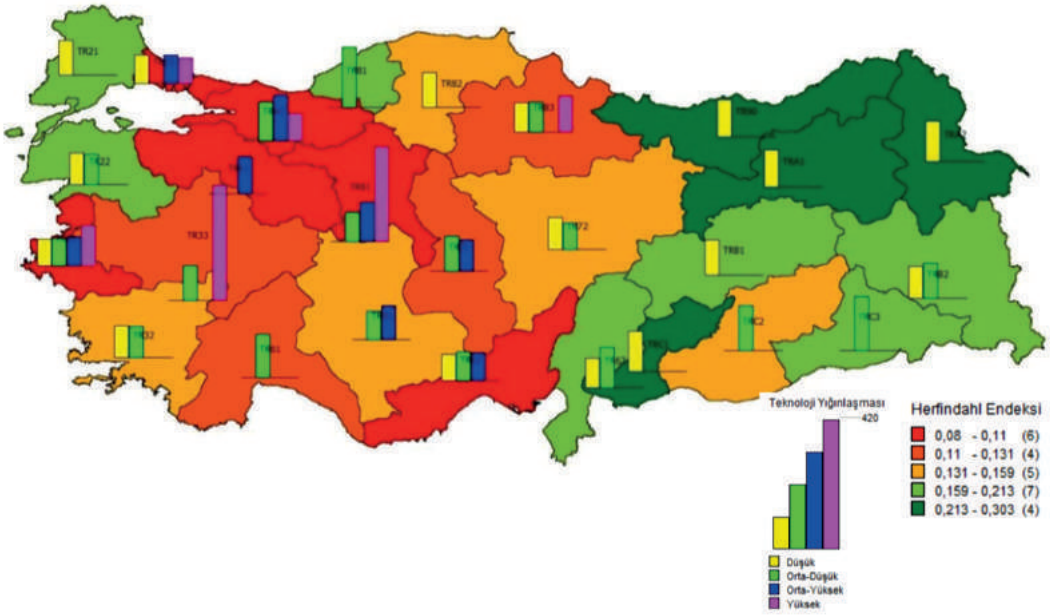
Şekil 29: Çalışan Başına Ciro ve Çalışan Başına Maaş-Ücret



Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı 2014, 78)

İhracat rakamlarının üzerini örttüğü bir başka önemli problem de bölgedeki imalat sanayinin düşük teknolojiye dayanıyor olmasıdır. Kentteki imalat sanayinin teknoloji yığılmasına bakıldığında üretimin düşük teknoloji temelli gerçekleştiği, bununla ilişkili olarak çalışan başına ciro değerlerinin ve de üreticilerin kar marjlarının düşük seviyelerde seyrettiği görülür.

Şekil 30: Düzey 2 Bölgeleri İtibariyle İmalat Sanayinin Teknoloji Yığılmaları (2009)



Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı 2014, 76)

Bu yapısal dinamikler, Gaziantep ilinin sosyo-ekonomik yapısına dair çalışmalarda sürekli olarak vurgulanan, ekonomik büyüme performansıyla toplumsal refah düzeyi arasındaki dramatik farkların ortaya çıkmasının nedenidir. Diğer bir ifadeyle, Gaziantep iktisadi kalkınmışlığını sosyal refaha dönüştürmekte yapısal olarak tıkanıklık yaşayan bir ildir. Türkiye'deki illerin gelişmişlik seviyeleri konusundaki temel referans çalışması olan ve Kalkınma Bakanlığı'nın 2013 verileriyle hazırladığı SEGE-2011 endeksinde Gaziantep 81 il içerisinde 30. sırada yer almaktadır (Kalkınma Bakanlığı 2013). Ancak genel sıralamadaki konumundan daha çarpıcı olan alt endeksler arasında ortaya çıkan ve diğer endeks çalışmalarında da vurgulanan dramatik farklardır. Örneğin İş Bankası (2015) tarafından yine 2013 verileriyle hazırlanan ve illerin ekonomik gelişmişlik seviyelerine ve finansal kapasitelerine odaklanan endekste Gaziantep 11. sırada yer almaktadır. Diğer yandan TEPAV (2016) tarafından hazırlanan ve eğitim, gelir ve sağlık alt endekslerini içeren insani gelişmişlik endeksine göreyse Gaziantep ili 62. sırada yer alır ve düşük insani gelişmişlik seviyesindeki iller grubunda sınıflandırılmaktadır. Aynı çalışmaya göre, Gaziantep sağlık alt endeksinde sondan beşinci sırada yer alır; eğitim alanındaki yetersiz performansıyla dikkat çekmektedir.[3]

İnsani gelişmişlik bakımından geri kalmış olmak kentin ekonomik potansiyeline de etki etmektedir. Zira EDAM (2009) tarafından hazırlanan ve yalnızca illerin ekonomik gelişmişlik seviyelerini değil aynı zamanda gelecekteki rekabet gücünü, dolayısıyla il bazında yaratıcılık, sosyal sermaye ve emek piyasalarındaki düzeylerini de ölçmeyi hedefleyen bir başka çalışma Gaziantep'i 32. sıraya yerleştirmiştir. Ancak burada dikkat çekici olan, ekonomik etkinlik ve canlılık alt endeksinde 17. sıraya yerleşen Gaziantep ilinin insan sermayesi endeksinde 67, yaratıcı sermaye endeksinde 46 ve sosyal sermaye endeksinde 42. sırada yer almasıdır.

Şüphesiz bu farkın ortaya çıkmasında Gaziantep'in içerisinde yer aldığı bölgenin tarihsel olarak az gelişmişlik sorunlarıyla boğuşan bir bölge olması, kent nüfusunu 1950'lerden bu yana düzenli olarak arttıran göç akımlarının bölge illeri kaynaklı olması önemli bir faktördür. Nitekim Gaziantep'le aynı dönemde yeni sanayi odağı olarak yükselişe geçen Denizli ve Kayseri gibi illerde ekonomik gelişmişlik seviyesiyle refah seviyesi arasındaki fark bu denli dramatik değildir. Ancak diğer yandan, şehrin 1980 sonrası dönemde ekonomik canlılık kaydetmesini sağlayan sermaye birikim modelinin bu az gelişmişlik olgusunu pekiştiren bir yapıda olduğunu da kaydetmek gerekir.

3 *Bu türden endeks çalışmaları kent ölçeğinde değil de il düzeyinde hazırlandığından Gaziantep kentinin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyinin hem il içerisinde hem de başka kentlere nazaran ne derece farklılaştığını kesin verilerle ortaya koymak mümkün değildir. Yine de ekonomik gelişmişlikle toplumsal refah düzeyi arasındaki belirgin açının il merkezi için de geçerli olacağı rahatlıkla ileri sürülebilir.*

Bu tablonun, şehir ekonomisine düşük ücretlerle, uzun çalışma saatleriyle ve de ağırlıklı olarak kayıt dışı biçimde eklenen Suriyeli mültecilerin varlığıyla daha da kötüleşeceğini beklemek yanlış olmayacaktır. Nitekim Dünya Bankası'nın (2016) Suriyeli mültecilerin ekonomik yapıya etkilerini ölçmek amacıyla hazırladığı çalışma emek piyasasında bu türden bir etkinin ortaya çıktığını, yerli işgücünün, özellikle de Gaziantep özelinde işgücüne katılımları bilhassa çok düşük seviyede olan kadınların, göçmenlerin yarattığı rekabet karşısında dayanamadığını vurgulamaktadır. Şehrin çektiği yeni sermayeye ve de elde ettiği yeni ihracat imkânlarına rağmen emek piyasasındaki bu dinamiğin, şehrin hâlihazırda deneyimlediği kentsel yaşam sorunlarını pekiştireceğini öngörmek mümkün.

Mevcut durumda, yani 2011 sonrası dönemde Gaziantep, sermaye birikim sürecine içkin yapısal dinamiklerin yarattığı sorunları konjonktürel dinamiklerin doğurduğu imkânlarla telafi eder görünmektedir. Ancak, kentin sosyo-ekonomik yapısına dair uzun dönemli risk analizlerinin de ortaya koyduğu üzere, üretim alanındaki düşük teknoloji ve verimlilik düzeyleri, ürün sofistikasyonundaki gerilik, sektörel uzmanlaşmanın derinleştirilememesi gibi yapısal faktörler kentteki ekonomik gelişmenin uzun dönemli sürdürülebilirliğini ve kapsayıcılığını tehlikeye atmaktadır (İzmen vd. 2015). Diğer yandan bu düşük teknoloji mallarına da özellikle savaşta imalat kapasitesi tahrip olmuş bölgeden talep olduğu gözüküyor. Bu nedenle Gaziantep kentinin önümüzdeki dönemde hem sermaye hem emek için cazibe merkezi konumunu sürdüreceğini bekleyebiliriz. Bu çelişkili durumun daha yüksek bir seviyede çözüme kavuşturulması ise kentin yıllar içinde imalat sanayiinde ve dış ticarette biriktirdiği sermayenin yüksek getirili üretim alanlarına ve de nitelikli işgücü çekecek hizmet alt sektörlerine doğru kaydırılması ile mümkün olacaktır. Bu türden yapısal bir kayma ise, bir yandan ulusal ölçekte belirlenen ve yönlendirilen teşviklerin daha seçici ve efektif biçimde yönlendirilmesini, diğer yandan da kentte hâlihazırda olgunlaşmış olan girişimciler arası kurumsallıkların ve ölçeksel stratejilerin yeniden yapılandırılmasını gerektirmektedir. Gaziantep'in ekonomik serüveni, yapısal kırılganlıklar içeren bir üretim havzasından gerçek anlamda kapsayıcı ve sürdürülebilir bir bölgesel çekim merkezine dönüşmesini mümkün kılacak potansiyelleri içermektedir. Bu potansiyellerin fiiliyata geçmesi ise kentin mevcuttaki sermaye birikim modelini yenilikçi ve yaratıcı yollarla yenilemesini sağlayacak yerel işbirliklerinin inşa edilmesiyle olacaktır.

KAYSERİ

ÜRETİM HAVZASINDAN KENT-BÖLGEYE DÖNÜŞÜMÜN OLASILIKLARI

KAYSERİ: ÜRETİM HAVZASINDAN KENT-BÖLGEYE DÖNÜŞÜMÜN OLASILIKLARI

Kayseri, Türkiye'nin 1980 sonrası politik-ekonomik serüveninin simgesi olmuş yerelliklerinden birisidir. İthal ikameci kalkınma modelinin yerini dışa açık, ihracat odaklı bir makroekonomik modele bıraktığı bu dönem zarfında Kayseri, ülkenin önde gelen imalat sanayii merkezlerinden ve ihracatçı yerelliklerinden biri haline gelmiştir. Bu başarılı adaptasyon süreci, görece istikrarlı bir büyüme trendinin yakalanmasını mümkün kılmış, nihayetinde şehrin ulus-altı ve ulus-üstü ölçeklerdeki ağlar içerisinde konumunu pekiştirmiştir. Bu açıdan Kayseri'nin, söz konusu dönemin öne çıkan "yeni sanayi odakları"nı (Eraydın 1999) tanımlamak için kullanılan "Anadolu Kaplanları" adlandırmasının prototipi kabul edilmesinin (Keyman ve Lorasdağı, *basım aşamasında*) somut maddi gerekçeleri vardır.

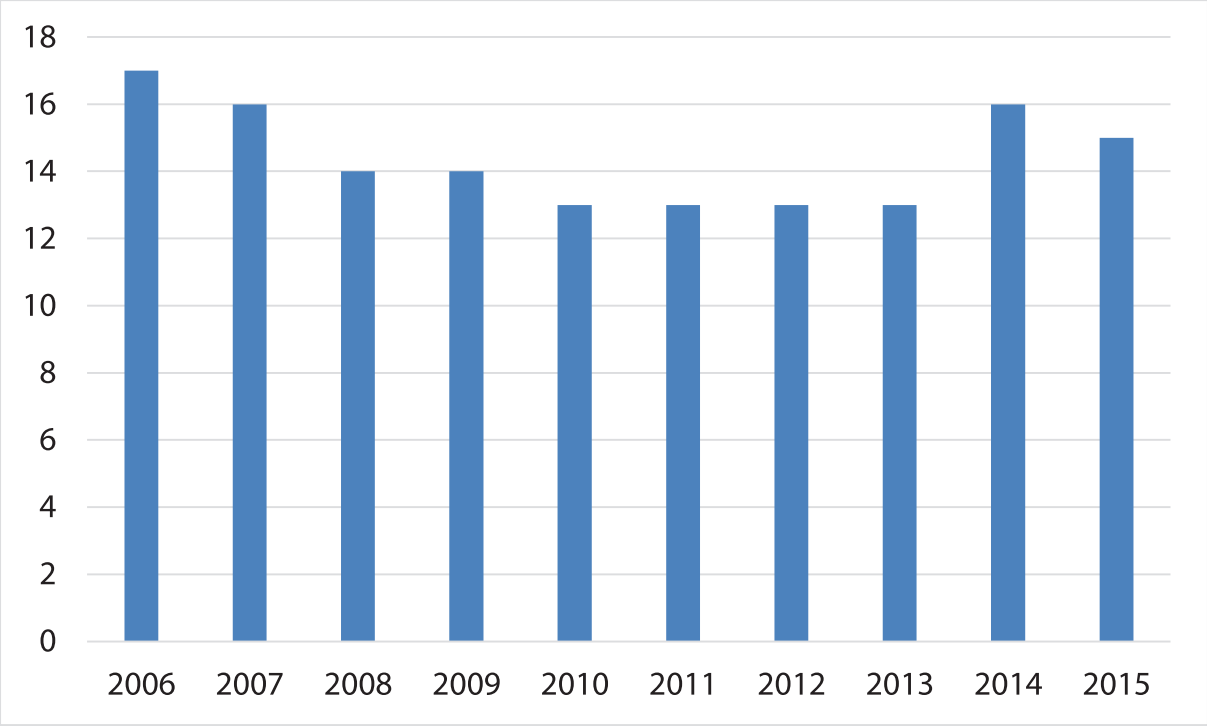
Diğer yandan, Kayseri, bu dönemde, muhafazakâr değerler üzerinden örülmüş sıkı bir kurumsallıklar ağının ekonomik, toplumsal ve kültürel alanlar üzerinde etkin bir denetim gücüne sahip olduğu, başka bir deyişle, yerel ölçekte kuvvetli ve etkili bir kentsel koalisyonun varlığıyla karakterize olan bir yerellik olarak öne çıkmıştır. Bu türden bir kentsel blokun varlığı, İslam dini ve muhafazakâr değerlerle Türkiye'deki sermaye birikimi rejimi arasındaki ilişkinin niteliğine dair bir tartışmanın Kayseri örneği üzerinden yürütülmesinin önünü açmıştır (ESI 2005; Doğan 2007; Cengiz 2012; Keyman ve Lorasdağı 2010). Dolayısıyla Cengiz'in (2012) "derin Anadolu'nun metropolü" olarak tanımladığı Kayseri'de sermaye hareketlerinin ve sermaye birikim rejiminin özelliklerinin anlaşılması, Türkiye'de kent-bölge oluşumunun dinamiklerini kavramayı hedefleyen bu rapor açısından kilit önemdedir.

Sermaye birikim sürecinin evrelerine tarihsel olarak bakıldığında Kayseri'nin ekonomik gelişiminin geleneksel denebilecek bir modeli izlediği söylenebilir. Yaklaşık bir asırlık dönem içerisinde bölgesel bir ticaret merkezinden ihracat yönelimli bir imalat merkezine dönüşen kent, her ne kadar prototip bir "Anadolu Kaplanı" olsa da, aynı kategoride değerlendirilen Denizli, Çorum, Gaziantep ya da Kahramanmaraş gibi yerelliklerden farklı olarak çok daha geniş zamana yayılan bir seyir izleyerek mevcut konumuna gelmiştir (Keyman ve Lorasdağı, *basım aşamasında*). Zira Kayseri, 20. yüzyılın başında şehrin demografik, ekonomik ve politik yapısını topyekûn değiştiren çalkantılı sürecin öncesinde de ciddi ölçüde küçük sanayi altyapısına sahip bir şehirdir. 1915'i izleyen yıllarda bu altyapı ve esasen gayrimüslim burjuvazi etrafında kurulmuş olan üretim ve ticaret ilişkileri ortadan kalkmıştır (Yurt Ansiklopedisi Cilt 6; Cengiz 2012). Erken Cumhuriyet dönemiyle birlikte Kayseri tekrardan belirgin bir sanayi altyapısına sahip olmuştur. Ülkenin güney bölgelerinde üretilen pamuğun nakliyesi amacıyla 1927 yılında ulusal demiryolu ağına eklemlenen kent, bu dönemde devletçi kalkınma modeli kapsamında hayata geçirilen sanayi yatırımlarının odaklarından biri olmuştur. 1926'da kurulan Kayseri Tayyare Fabrikasını ve Bunyan Halı İpliği Fabrikasını 1935 yılında kurulan Sümerbank Kayseri Bez Fabrikası izlemiştir. 1990'lardaki özelleştirme sürecine dek faaliyetine devam eden Sümerbank fabrikasının varlığı Kayseri'nin bir sanayi şehri kimliği kazanmasını mümkün kılan en önemli etmenlerden biri sayılabilir (Cengiz 2012). Şehirdeki sanayi yatırımları yalnızca bu dönemle de sınırlı kalmamış, 1950'lerden itibaren, yani ithal ikameci büyüme modelinin yürürlükte olduğu dönemde de hem kamu hem de özel sektör eliyle yeni fabrikalar mevcut sanayi altyapısına eklenmiştir. Bir kısmı bugün hala faaliyetine devam eden büyük ölçekli firmalar haline gelen Birlik Mensucat İplik Fabrikası, Orta Anadolu İplik ve Dokuma Fabrikası, Kayseri Şeker Fabrikası, Çinkur İşletmesi, Meysu Meyve Suyu Fabrikası, HES Hacılar Kablo Fabrikası gibi işletmeler bu dönemde kurulmuştur (KAYSO 2016, 6-7). Aynı yerleşim yerinden yüzlerce hissedarın ortak sermayesiyle kurulduğu için hayli dikkat çekici bir örnek olan HES Hacılar Kablo Fabrikası'nın kuruluş hikâyesi, bir anlamda, kamu yatırımları yoluyla bir sanayi odağı haline gelen Kayseri'de zaman içinde bir sanayi kültürünün geliştiğine kanıt sayılabilir (Cengiz 2012). O nedenle Kayseri söz konusu olduğunda 1980'li yılları bir başlangıçtan ziyade, o ana dek belirli bir gelişim kaydeden yerel sanayi sektörünün yeni politik ve ekonomik koşullar altında giriştiği atılımın miladı olarak nitelemek çok daha isabetli olacaktır (Keyman ve Lorasdağı, *basım aşamasında*).

Diğer yandan, bu tarihsel süreklilik, Kayseri'deki imalat sanayiinin uzmanlaştığı sektörlerde piyasaya hâkim olan firmaların büyüklükleri açısından da farklı bir sonuç ortaya çıkarmıştır (Köksal 2013, 56). Her ne kadar 1980 sonrası dönemin yeni sanayi odakları çoğu durumda küçük ve orta ölçekli işletmelerin (KOBİ) üretim alanındaki artan rolüyle özdeş kabul edilse de, Kayseri, mobilya üretimi ya da tekstil gibi önde gelen faaliyet alanlarında ulusal ölçekte güçlü firmaların oligopolistik denecek ölçüde hâkim olduğu piyasa yapısıyla dikkat çeker. Rekabet gücünü büyük oranda ucuz işgücüne dayalı üretim yapısından alan, diğer yandan birden fazla faaliyet alanına yayılmış az sayıda büyük ölçekli firmanın piyasa kuralları üzerinde belirgin bir denetim gücüne sahip olduğu Kayseri –ileride tartışacağımız gibi– tam da bu sayılan niteliklerinden ötürü orta gelir tuzağı riskiyle karşı karşıyadır (Yeldan vd. 2012a, 79).

Sanayi Bakanlığı'nın (2014, 220) yayımladığı güncel sanayi sayımlarına göre, şehirdeki sanayi işletmelerinin yüzde 40'ı mikro, yüzde 44'ü küçük, yüzde 13'ü orta ve yüzde 3'ü büyük ölçekli işletmelerdir. Bu dağılım da Kayseri'deki firma yapısının ikili bir yapı arz ettiğini göstermektedir. Bir yanda Boydak Holding ya da Orta Anadolu Ticaret ve Sanayi İşletmesi gibi devlerin, diğer yanda bu büyük firmalara yönelik fason üretim yapan çok sayıda mikro ve küçük ölçekli şahıs firmasının varlığı bu kontrastı kanıtlar niteliktedir. Aşağıdaki tabloda gösterildiği gibi, İstanbul Sanayi Odası tarafından derlenen Türkiye'nin en büyük ve ikinci en büyük 500 sanayi kuruluşu listelerinde Kayseri'ye kayıtlı olan şirketlerin sayısı 2000'li yıllar boyunca dalgalanmakla birlikte belirli bir düzeyin üzerinde kalmıştır. 2015 yılı itibariyle İSO ilk 500 ve ikinci 500 büyük sanayi kuruluşu listelerinde 15'er Kayseri kayıtlı firma bulunmaktadır.

Şekil 31: En Büyük ve İkinci En Büyük 500 Sanayi Şirketi İçinde Kayseri'ye Kayıtlı Şirket Sayısı



Kaynak: (Kayseri Sanayi Odası 2015, 21-22)

TÜİK tarafından 2016 yılı sonunda açıklanan yenilenmiş GSYİH hesaplamalarına göre, Kayseri 2014 yılı itibariyle ulusal gelirden yüzde 1,4 pay almaktadır. Bu bakımdan Kayseri'nin konumu 2004-2014 arasında değişmemiştir.

Tablo 73: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014)

İl	2004	2014
İstanbul	0,29	0,30
Ankara	0,096	0,091
İzmir	0,065	0,062
Bursa	0,039	0,040
Adana+Mersin	0,038	0,032
Antalya	0,032	0,031
Konya	0,020	0,021
Gaziantep	0,014	0,017
Kayseri	0,014	0,014
Eskişehir	0,010	0,011
Samsun	0,012	0,011
Diyarbakır	0,009	0,010
Van	0,004	0,005

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan hesaplamalardan yazarlar tarafından derlenmiştir.

Aynı veri setine illerde yapılan üretimin sektörel dağılımı açısından bakıldığında ise Kayseri'nin yüzde 39,4'lük payla (Türkiye ortalaması yüzde 32) ülkenin en önemli sanayi merkezlerinden biri olma vasfını sürdürdüğünü görürüz. Kayseri'nin bu özelliği de 2004-2014 döneminde değişmemiş, ilde hem sanayi hem de hizmetler sektörlerinin payları sabit kalmıştır.

Tablo 74: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%) (2004 ve 2014)

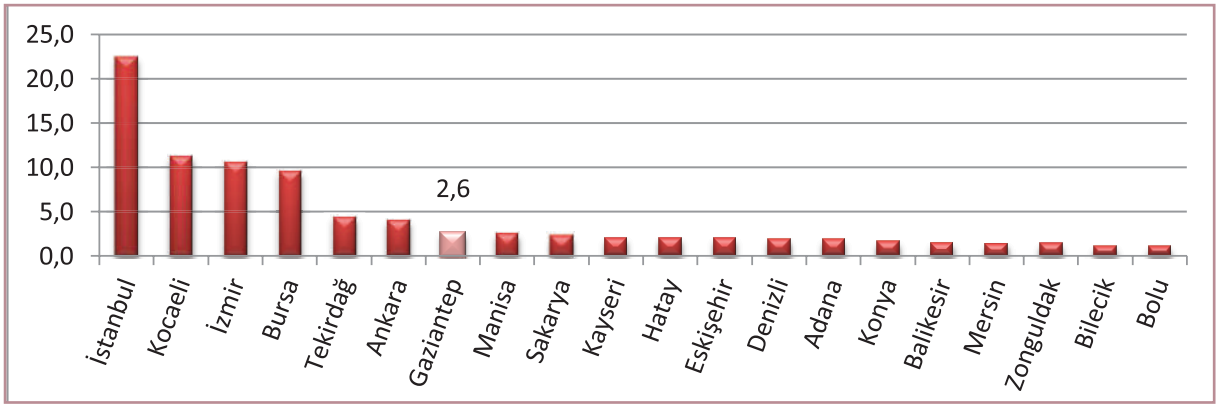
	Sanayi		Hizmetler	
	2004	2014	2004	2014
İstanbul	31	30	68	69
İzmir	35	37	59	58
Bursa	44,4	47	48	48
Eskişehir	33	39	53	54
Ankara	25	30	72	68
Konya	23	28	54	52
Antalya	17	17	69	74
Adana+Mersin	22	28	60	60
Kayseri	40	39,4	50	52
Samsun	16	23,5	64	72
Van	12	28	72	60
Gaziantep	44	47	49	48
Diyarbakır	17	26	59	60
Toplam Türkiye	**28,7**	**32**	**60,4**	**60,6**

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan il bazında GSYİH hesaplamalarından yazarlar tarafından derlenmiştir.

Ancak, aşağıda sıralanan şekillerden izlenebileceği üzere, Kayseri, ülkenin önemli sanayi kentlerinden biri olsa da, geleneksel sanayi merkezleriyle ve de "yeni sanayi odakları"nın Gaziantep, Denizli gibi başı çeken örnekleriyle kıyaslandığında daha mütevazı bir performans sergilemektedir. 2011 verileriyle yapılan analizlere göre, Kayseri sanayi ürünleri üretiminde tüm iller arasında onuncu sıradadır. İmalat

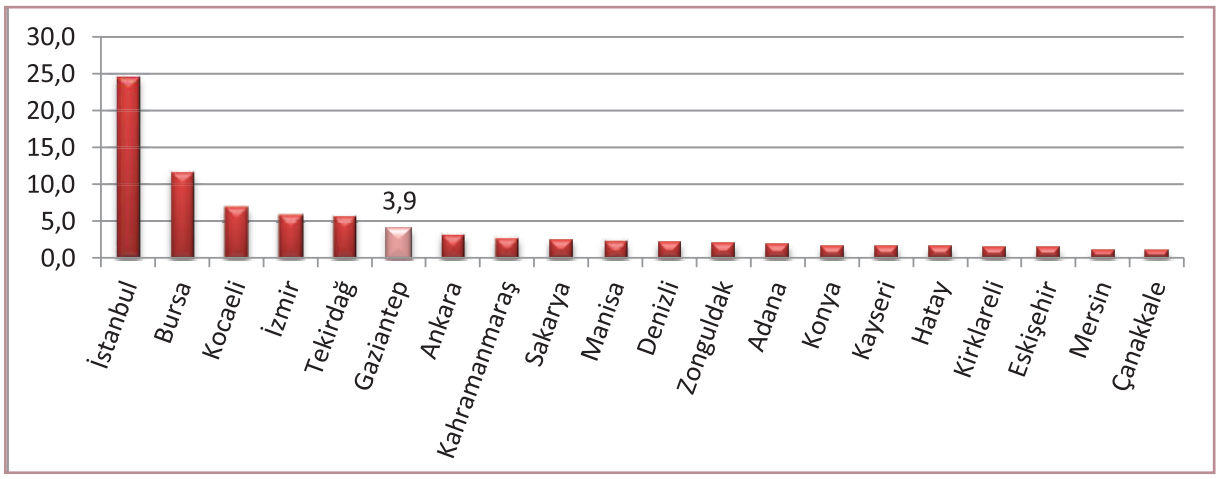
yatırımlarında ülke genelinde on beşinci sırada olan şehir, yatırım yapan firma sayısı açısından da on üçüncü sıradadır (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 51-52).

Şekil 32: Türkiye Üretiminden En Fazla Pay Alan İlk 20 İl



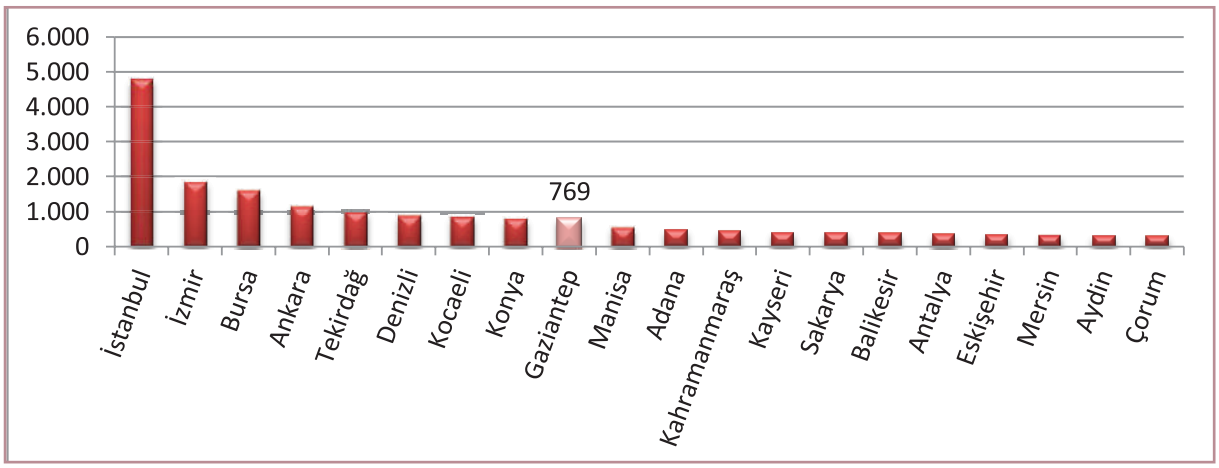
Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 51)

Şekil 33: Türkiye Yatırımında En Fazla Pay Alan İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 52)

Şekil 34: Türkiye Yatırım Sayılarına Göre İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 52)

Türkiye'deki sanayi işletmelerinin yüzde 2'si Kayseri'dedir ve şehir sanayi işletmelerinin sayısı bakımından tüm iller arasında on birinci sıradadır. 2014 verileriyle Kayseri'de sanayi siciline kayıtlı 1789 sanayi işletmesine yakından bakıldığında, öne çıkan sektörlerin mobilya imalatı, fabrikasyon metal ürünleri imalatı, gıda ürünleri ve içecek imalatı ve tekstil ürünleri imalatı olduğu görülecektir (Sanayi Bakanlığı 2014, 256).

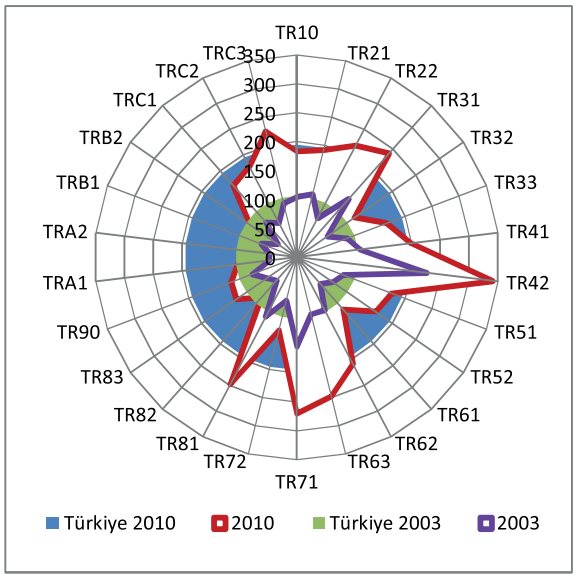
Tablo 75: Kayseri İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı

% 22 Mobilya imalatı, başka yerde sınıflandırılmamış diğer imalatlar,
% 16 Fabrikasyon metal ürünleri imalatı(makine ve teçhizatlar),
% 10 Gıda ürünleri imalatı,
% 7 Plastik ve kauçuk ürünleri imalatı,
% 7 Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve ekipman imalatı, % 6 Diğer metalik olmayan diğer mineral ürünlerin imalatı,
% 5 Elektrikli teçhizat imalatı,
% 4 Tekstil ürünleri imalatı,
% 3 Diğer madencilik ve taşocakçılığı,
% 3 Ağaç ve mantar ürünleri imalatı(mobilya hariç),
% 3 Ana metal sanayi,
% 2 Metal cevherler madenciliği,
% 2 Giyim eşyası imalatı; kürkün işlenmesi ve boyanması,
% 2 Kimyasal madde ve ürünleri imalatı,
% 2 Motorlu kara taşıtı, römork ve yarı römork imalatı,
% 1 Deri ile ilgili ürünlerin imalatı,
% 1 Kağıt hamuru, kağıt ve kağıt ürünleri imalatı,
% 1 Kayıtlı medyanın basılması ve çoğaltılması,
% 1 Bilgisayarların, elektronik ve optik ürünlerin imalatı,
% 1 Diğer imalatlar,
% 1 Elektrik, gaz, buhar ve havalandırma sistemi üretim dağıtım.

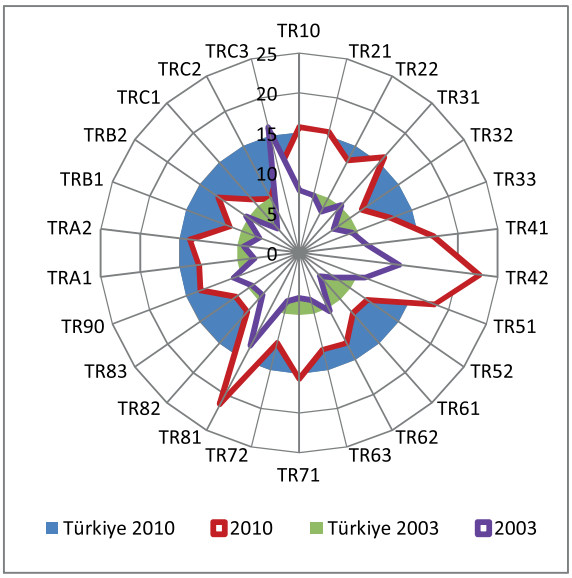
Kaynak: (Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2014, 219)

Şekil 35: Çalışan Başına Ciro ve Çalışan Başına Maaş-Ücret

Çalışan Başına Ciro (Bin TL)



Çalışan Başına Maaş ve Ücret (Bin TL)

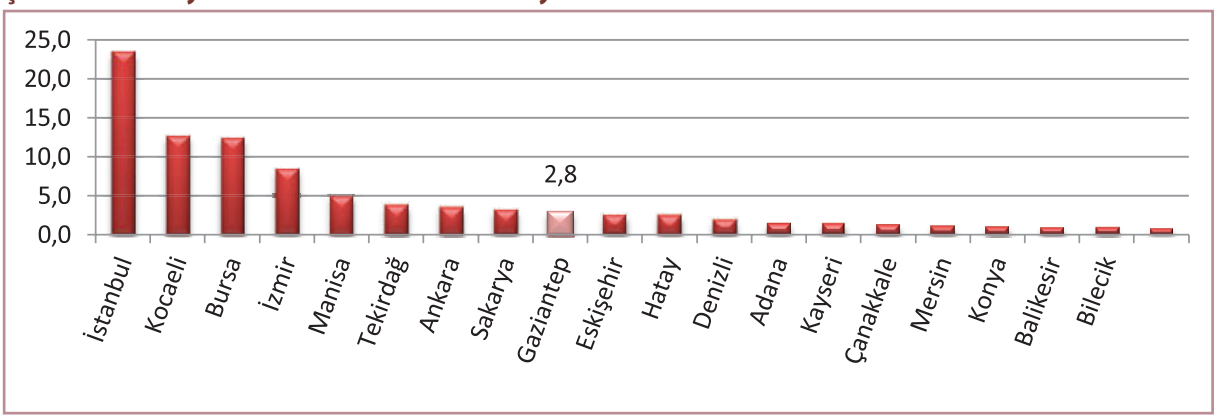


Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı 2014, 78)

Kayıtlı çalışan sayıları üzerinden hesaplanan yoğunlaşma katsayısı analizleri de benzer bir tabloya işaret etmektedir. Buna göre şehirde öne çıkan imalat sanayii alanları mobilya, gıda, metal eşya ve tekstil imalatıdır (Orta Anadolu Kalkınma Ajansı Mevcut Durum Analizi 2013, 68). Bunlar arasında şehirdeki tüm sanayi çalışanlarının yüzde 44'ünü barındıran mobilya imalatı alt sektörü ise tartışmasız Kayseri ekonomisinin temel taşıdır. SGK kayıtlarına göre daha güvenilir bir veri sunan firma sayıları ya da toplam ciro bazında yapılan yoğunlaşma analizleri de benzer bir tabloyu ortaya koyar. İmalat sektörlerindeki dağılımın dış ticarete konu olan sektörlerde de tekrarlandığını söylemek mümkündür. Yine 2014 verilerine göre, şehirde dış ticarete öncülük eden sektörler tekstil ürünleri imalatı, ev aletleri ve metal eşya imalatı, çelik kapı ve makine imalatıdır (Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2014, 221). İhracata konu olan tekstil imalatının da ağırlıkla ev dekorasyonuna yönelik olduğu hesaba katılırsa, Kayseri ekonomisinin hem üretim ve istihdam hem de dış ticaret anlamında esasen mobilya imalatında uzmanlaşmış bir şehir olduğu görülecektir.

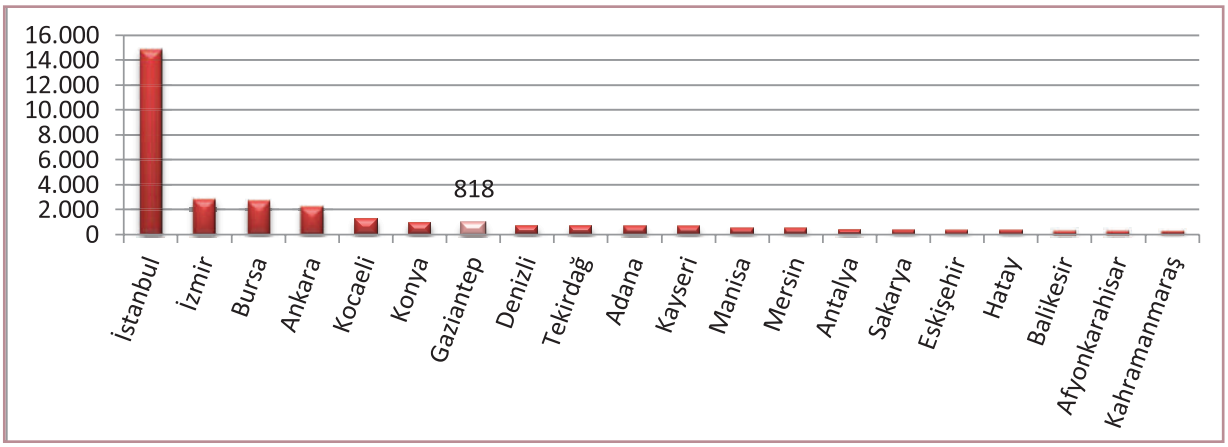
Genel hatlarıyla tasvir ettiğimiz bu üretim yapısı, şehrin sahip olduğu ticaret desenini ve ağlarını da karakterize eder. Giriş kısmında da vurguladığımız üzere, Kayseri, AB ve Ortadoğu ülkeleri arasında görece dengeli dağılmış, bu anlamda örneğin Gaziantep'ten farklılaşan, dış ticaret yapısıyla ihracatçı niteliği öne çıkan bir yerelliktir.

Şekil 36: Türkiye İhracatından En Fazla Pay Alan İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 52)

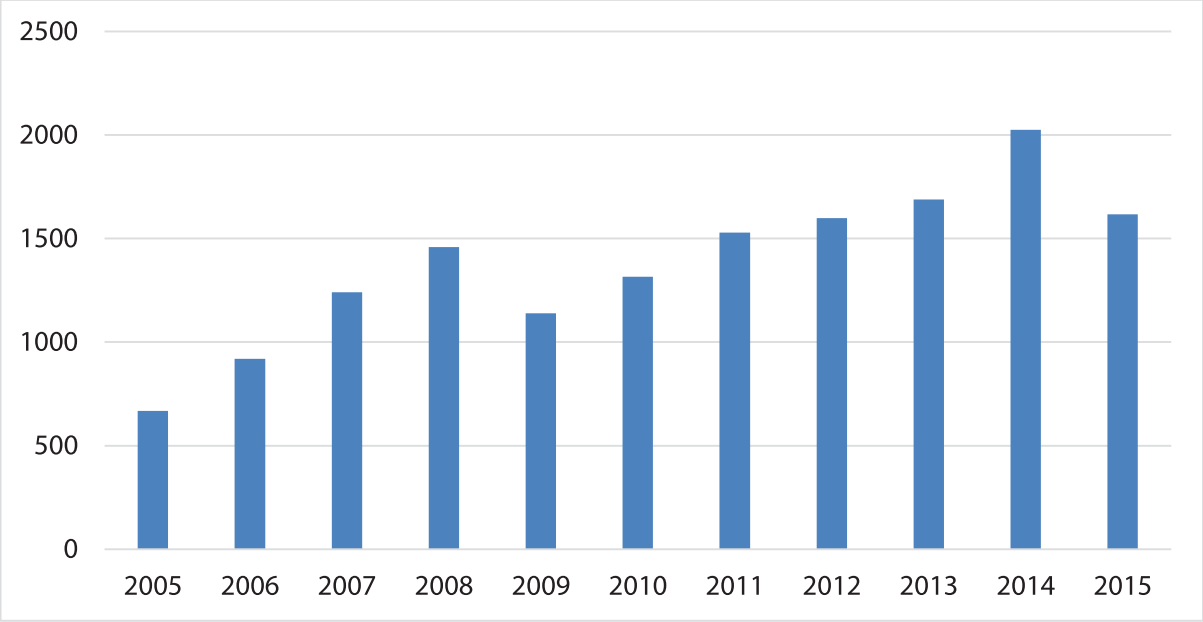
Şekil 37: İhracat Yapan Firma Sayılarına Göre İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 53)

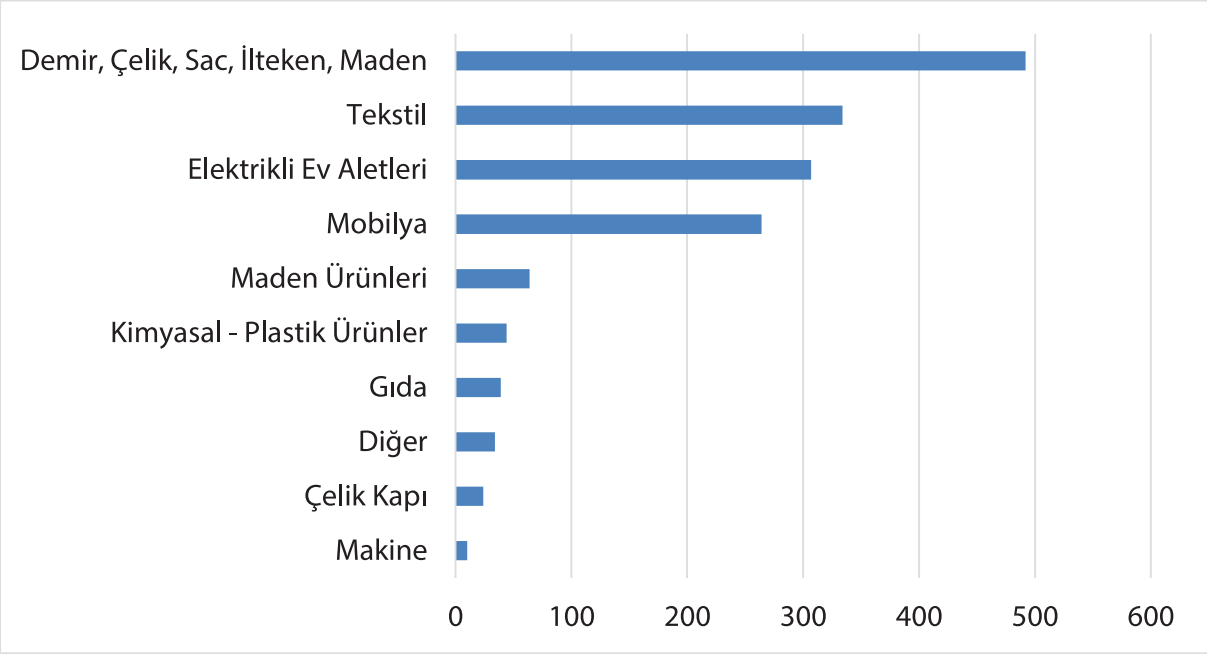
Aşağıdaki şekilde de görüleceği üzere, Kayseri'nin ihracatı 2005'ten sonra genel olarak bir yükseliş trendi izlemiştir. 2008-09 küresel ekonomik krizinin ardından bekleneceği üzere ihracat rakamlarında bir düşüş yaşanmış, ancak ardından önceki seviyesinin de üzerine çıkarak 2014 yılında 2025 milyon dolarlık hacimle zirve yapmıştır.

Şekil 38: Kayseri'nin İhracat Trendi, (2005-2015)



Kaynak: (Kayseri Sanayi Odası 2015, 37)

Şekil 39: Kayseri'nin Ürün Gruplarına Göre İhracat Dağılımı



Kaynak: (Kayseri Sanayi Odası 2015, 44)

Kayseri Sanayi Odası'nın derlediği verilere göre, Kayseri'nin dış ticaretinde yüzde 47'lik payla Avrupa ülkeleri başı çekmekte, onları yüzde 16'lık payla Ortadoğu, yüzde 13'lük payla Afrika ve yüzde 11'lik payla Orta Asya ülkeleri izlemektedir (KAYSO 2016, 41). Dünya Bankası Türkiye ofisinin verileri de 2006 itibariyle ağırlıkla Almanya ve ABD'ye yönelmiş olan ihracatın 2014 yılında bu iki ülkeye ek olarak Irak ve Mısır'a yöneldiğini ortaya koymaktadır. Dış ticarete konu olan ürün gruplarına yakından baktığımızda ise, demir, çelik, sac iletken maden ürünlerinin 492 milyon dolarla ilk sırada geldiğini, bu ürünleri tekstil, elektrikli ev aletleri ve mobilya ürünlerinin takip ettiğini görürüz.

Ne var ki, yalnızca üretim ve dış ticaret alanlarındaki niceliksel verilere dayalı bir analiz, Kayseri'deki sermaye birikim sürecinin yapısal karakterini ve şehrin bölgeselleşme potansiyellerini değerlendirmek açısından yetersiz kalacaktır. O nedenle yukarıda özetlediğimiz tabloya göç, çalışma rejimi ve yerel koalisyonlar gibi başlıklara ilişkin niteliksel verileri de eklemek gerekir. Giriş kısmında değindiğimiz gibi, Kayseri'nin imalat sanayiinin rekabet gücü büyük ölçüde ucuz işgücüne dayalı üretim yapısından kaynaklanmaktadır (Keyman ve Lorasdağı, *basım aşamasında*). Her ne kadar şehirdeki genel ücret ve maaş seviyesi, özellikle Gaziantep gibi Anadolu Kaplanlarından yüksek olsa da (Yeldan vd. 2012a), imalat sanayii alanında emek piyasasının çalışanlar aleyhine biçimlenmiş olduğunu vurgulamak gerekir.

Yerel emek piyasalarının denetimini mümkün kılan en önemli etmenlerden biri ise, şehir hayatının her alanında varlığını kuvvetli biçimde hissettiren yerel gelişme koalisyonunun muhafazakâr değerler üzerinden inşa ettiği hegemonik yapıdır. Şehirdeki büyük ölçekli firmaların kurucusu ailelerin merkezinde olduğu bu kentsel blok, 1990'lı yıllardan bu yana geçen süre zarfında son derece sıkı örülmüş, paternalist karakteri belirgin bir toplumsal idare biçimi üretmiştir. Doğan'ın (2007) Kayseri'deki kentleşme politikalarını ve belediyecilik anlayışını tartışırken işaret ettiği gibi, bu blok, belediye yönetimine geldiği 1994-1999 döneminde esasen ulusal ölçekteki neoliberal yönelimin olumsuz sonuçlarını alternatif –İslami-muhafazakâr öğelerle karakterize olan– sosyalizasyon ağlarıyla telafi etmeyi hedeflemiştir. 1999 sonrası dönemde ise, bloğun temel yönelimi, alternatif sosyalizasyon ağlarına dayalı bir belediyecilik anlayışından girişimci kent yönetimi anlayışına doğru evrilmiştir.

Şüphesiz etki alanı belediye yönetimiyle sınırlı olmayan bu bloğun kurduğu paternalist stratejiler bütününün iş rejimi bağlamındaki en başat sonuçlarından biri ise çalışanlarla işverenler arasında, sınıf farklarını ikincilleştiren, bir ideolojik yakınlaşmanın inşa edilebilmiş olmasıdır. Toplumsal ve ekonomik çatışma alanlarını kültürel çatışma alanlarıyla ikame etmeyi hedefleyen bu türden stratejiler Kayseri örneğinde kayda değer ölçüde başarılı olmuş ve nihayetinde yereldeki çalışan nüfusla kentsel blokun başını çeken büyük ölçekli işveren kesiminin çıkarlarının özdeş olduğu inancı kabul görür hale gelmiştir (Köksal 2013, 11). O nedenle Cengiz (2012), gündelik hayat alanından yerel siyaset ya da ekonomi alanına şehirde her düzeyde izleri sürülebilecek olan İslam ve muhafazakârlık vurgusunu, İslami Kalvinistler tartışmasının ima ettiği gibi İslam dünyası içerisinden yükselen yenilikçi ve reformist bir kesimin kapitalist gelişmenin önünü açacak türden değerler geliştirmesi olarak yorumlamanın hatalı olacağını iddia eder (Cf. Yavuz 2006). Daha ziyade bu türden söylemsel ve kültürel öğelerin sermaye birikim rejimi sürecinde avantajlı bir konum elde etmek için işlevsel kılınmasına dikkat çeker.

Ancak, muhafazakârlık ve kapitalist gelişme arasındaki bağı basitçe bir ideolojik fayda ilişkisine indirgemek yanıltıcı olacaktır. Nitekim Kayseri'de on yıllar içinde inşa olmuş olan bu kentsel blokun etkinliği, "oturmalar" gibi kimi özgün kültürel pratikler vasıtasıyla sağlanan sıkı kontrol kapasitesi kadar, hatta bunlardan daha belirleyici olacak şekilde, yerel-üstü ölçeklerde tesis edilmiş olan siyasal bağlar sayesinde sürdürülüyor gibi gözükmektedir. Siyasal parti, bürokrasi ve ulusal ölçekli iş örgütleri üzerinden kurulan etkin bağlar, söz konusu kentsel bloğun ölçeksel stratejilerinin başarıyla hayat bulmasını sağlayan asıl faktörlerdir. Zira Kuyucu ve Danış'ın (2014, 3) özelleştirilen Sümerbank tesislerinin arazilerinin yeniden işlevlendirilmesi üzerinden yaptıkları mukayeseli analizde ortaya koydukları gibi, yerel ekonomik girişimlerin sonuçları "siyasi ve iktisadi aktörlerin oluşturdukları yerel koalisyonların yapısı ve gücü ve aynı zamanda bu aktörlerle güçlü merkezî hükümet arasındaki ilişkiler" uyarınca farklılıklar gösterir. Bu anlamda Kayseri'deki yerel büyüme koalisyonuna gücünü veren doğrudan merkezle kurulmuş olan ve yıllara dayanan organik ilişkilerin varlığıdır.

Diğer yandan, söz konusu blokun etkinliğinin kentin sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyesi ve bölgeselleşme dinamikleri açısından çelişkili sonuçlar ürettiğini de vurgulamak gerekir. Birincisi, az sayıdaki büyük ölçekli firmanın şehir ekonomisinin uzmanlaştığı sektörlerdeki baskın karakteri, bu sektörlerin teknoloji, ürün sofistikasyonu ve verimlilik açısından yenilenmesini engelleyecek sonuçlar üretmektedir. Piyasaya giriş çıkışların sıkı bir şekilde denetlenmesi nedeniyle bu sektörlerde oligopolistik denebilecek bir katılaşma ortaya çıkmış, bu piyasa yapısı sektörlerin kırılganlık düzeyini arttırmıştır.

İkincisi, Kayseri, çevresinde yer alan Yozgat, Sivas, Nevşehir gibi şehirlerle tek yönlü bir ilişki geliştirmiştir. İlk bakışta bölgesinin başat metropolü ve cazibe merkezi konumunda olan Kayseri, kendi hinterlandıyla sıkı bağlar içindedir gibi görünmektedir. Ancak bu bağlar, Kayseri'nin çevresindeki yerleşimleri de içerecek biçimde bölgeselleşmesine neden olmaktan ziyade, ekonomik ve toplumsal anlamda canlılığını büyük ölçüde yitirmiş bir bölgenin sınırlı kaynaklarının tek bir merkeze yığılmasına sebep olmaktadır. Son olarak, kentsel blokun muhafazakâr değerler üzerinden kurduğu sıkı denetim, şehirdeki yapılı çevre son yıllarda belirgin bir iyileşme kaydetmiş olsa da, hizmet sektörünün yüksek katma değer getirecek alt alanlarında çalışmaya aday eğitimli toplumsal grupların şehre çekilmesini sağlayacak bir kentsel yaşamın ve kültürel ortamın yaratılmasının önünde engel oluşturmaktadır (Keyman ve Lorasdağı 2010).

Sonuç itibariyle, tüm bu etmenler, benzerlerine nazaran çok daha köklü bir ekonomik altyapıya ve sanayi ilişkilerine yaslanan, yerel-üstü ölçeklerde etkin siyasal bağlara sahip Kayseri'nin, 1980 sonrasında kaydettiği başarılı adaptasyon sürecine rağmen, belirli bir gelişmişlik seviyesinde takıldığına işaret etmektedir. Bu tıkanıklığın daha üst seviyede çözüme kavuşturulması ise Kayseri'nin, dinamizmini bütünüyle yitirmiş bir bölgenin düşük getirili imalat sanayiinde uzmanlaşmış merkezi olmaktan çıkıp Almanya'nın takım tezgâhı üretiminde uzmanlaşmış Baden-Wurttemberg bölgesi gibi çok daha esnek örgütlenmiş bir imalat bölgesinin kalbi konumuna evrilmesini gerektirmektedir. Bu türden bir yapısal kayma ise, yereldeki kentsel ittifakların daha esnek ve yenilikçi bir yönelim uyarınca yenilenmesini ve de mevcut üretim kapasitesinin üretkenliği düşük kesimi çevre illere kaydırılırken şehir ekonomisinin yüksek getirili ürünlerin imalatı üzerinden yeniden organize edilmesini gerektirmektedir.

KONYA

YENİ MARMARA BÖLGESİ İDDİASI

KONYA: YENİ MARMARA BÖLGESİ İDDİASI

Konya, tıpkı Kayseri gibi, Orta Anadolu'nun en önemli ekonomik merkezlerinden biridir. Ağırlıkla küçük ve orta boy işletmelere (KOBİ) dayanan ekonomik yapısıyla, imalat sanayii ve ihracat alanında kaydettiği hızlı ve sürekli gelişimle dikkatleri çeken, bu anlamda Türkiye'nin endüstriyel büyüme odaklarından biri kabul edilen bir yerelliktir. Dünya Bankası'nın (2015, 2) 1980 sonrası dönemde ortaya çıkmış olan yeni sanayi odaklarını, yani Anadolu Kaplanlarını, "yenilikçilik, üretkenlik artışı, gelişmiş kapsayıcılık ve iyileşen geçim koşullarının merkezleri olarak etkili bir şekilde yönetilen şehirler" biçiminde tanımladığı hatırlanırsa, Konya'nın bu kategoride başı çekmeye aday yerelliklerden biri olduğu da daha net görülür. Konya imalat sanayii alanında kaydettiği gelişmeyi özellikle 2000'li yıllarda ihracat alanına taşımayı başarmıştır. Üstelik imalat sanayii alanındaki gelişimi sektörel anlamda çeşitlilik arz eden, teknoloji kullanımı görece daha yüksek bir seyir izlemiştir. Bu anlamda Konya'nın benzer kategoride sayılan Kayseri'yle kıyaslandığında yükselişini devam ettirmesi daha muhtemel bir örnek arz ettiği öne sürülebilir. Çünkü ilgili bölümde detaylı biçimde tartıştığımız gibi, şehir ekonomisinin uzmanlaştığı belli başlı sektörlerde teknoloji, ürün sofistikasyonu ve verimlilik açısından yenilenmeyi engelleyen türden bir piyasa ve firma yapısının var olduğu Kayseri'nin aksine Konya'da yeniliğe ve çeşitlenmeye daha açık, sektörel anlamda dengeli bir piyasa ve firma yapısı vardır.

Diğer yandan, Konya ile Kayseri arasında yapılan kıyaslamaların dar anlamıyla ekonomik alanın ötesine taşan gerekçeleri de söz konusudur. Keza her iki şehir de kapitalist ekonomik gelişmeyle İslam dini ve muhafazakâr değerler arasındaki ilişkinin mahiyetine dair tartışmanın odağında yer almışlardır. Elbette ki bu tartışmanın zeminini oluşturan, Türkiye'nin ithal ikameci kalkınma modelini geride bırakıp ihracat odaklı bir ekonomik büyüme modeline geçtiği 1980 sonrası dönemde kaydettiği ekonomik atılımla dikkatleri çeken Konya'nın Cumhuriyet tarihinin önemli bir bölümünde siyasal İslam geleneğinden gelen akımlarla özdeşleştirilmiş olmasıdır. Çoğu durumda popüler-güncel siyasal mülahazalar düzeyinde kalsa da bu tartışma az sayıdaki akademik çalışmanın da konusu olmuş (Durak 2013; Keyman ve Çarkoğlu; Keyman ve Lorasdağı, *basım aşamasında*), bu çalışmalarda Konya 1980 sonrası dönemdeki sermaye birikim rejiminin politik-ekonomik dinamiklerine dair sorgulamanın ana sahalarından biri olarak ele alınmıştır. Durak'ın (2013) İslami olanın modernleşmesi ve modern olanın İslamileşmesi diyalektiği, Keyman ve Lorasdağı'nın (*basım aşamasında*) ekonomik atılımla ortaya çıkan yeni kentli orta sınıfların potansiyeli ile muhafazakârlık çatışması bağlamında ele aldığı Konya'nın yakın zamanlı ekonomik serüveninin anlaşılması, Türkiye'de kent-bölge oluşumunun potansiyellerine dair bir tartışma açısından da önem arz eder. Bu tespitten hareketle bu bölümde Konya'nın sosyo-ekonomik yapısının temel öğelerini tarif edip, mevcut ve potansiyel bölgeselleşme dinamiklerini tartışacağız.

Tarihsel olarak değerlendirildiğinde Konya'nın geleneksel denebilecek bir gelişim çizgisi izlediği görülür. Esasen buğdaya dayalı bir tarım pazarı olarak ortaya çıkan ve bölgesinin ekonomik canlılık merkezlerinden biri haline gelen Konya'da sermaye birikimi, tarımsal üretime ve ticarete dayalı bir rejimden önce tarıma dayalı sanayiye, ardından da tarım dışı ürünlerin imalatına ve ihracatına evrilmiştir. Coğrafi konumu ve yüzey şekli nedeniyle her daim ulaşım açısından stratejik bir konuma sahip olan kent, 19. yüzyıl sonunda ulusal demiryolu ağına eklenmiştir.[4] Tarımsal üretim kapasitesi ve ulaşım altyapısı, şehrin erken tarihlerde kapitalist gelişim yoluna girmesine neden olmuştur. Nitekim Keyman ve Lorasdağı'nın (*basım aşamasında*) belirttiği gibi, 1908 sonrasında şehirde kurulan anonim şirket sayısı hızla artmış ve Konya 1920 yılına gelindiğinde Anadolu'da bulunan 76 anonim şirketin 19'unu barındırır hale gelmiştir. Bu anlamda 1880 gibi erken bir tarihte kurulan Konya Ticaret Odası'nın ülkedeki en köklü ticaret odalarından biri olması tesadüf değildir. 1930'lu yıllardaki devletçi sanayi atılımına kadar geçen dönemde ağırlıkla un fabrikalarının yer aldığı kentte bu tarihten sonra (pamuk fabrikası gibi) yine tarımsal ürünlerin işlenmesine dayanan ancak çok daha büyük sermayeli kamu

4 Şehrin karayolu ve demiryolu bakımından potansiyeli son yıllarda gerçekleştirilen hızlı tren ve demiryolu ulaşımının Karaman'a uzatılması gibi büyük altyapı projeleriyle bugün daha da artmış durumdadır.

yatırımları kurulmuştur. Tarıma dayalı sanayiinin gelişimi, devletçi dönemle sınırlı kalmadığı gibi, 1950 sonrası ithal ikameci dönemde de hız kazanmıştır. Bu bakımından Konya'nın, yine Kayseri gibi, sanayi yatırımlarıyla 1980 sonrası dönemde tanışmadığı, aksine yeni sanayi odağı olma konumunu kökleri geç Osmanlı dönemine kadar uzanan bir sanayi altyapısı ve kültürü üzerine inşa ettiği söylenebilir.

Bugün Konya ulusal gelirden yüzde 2'lik bir pay almaktadır ve bu pay 2004-2014 dönem boyunca sabit kalmıştır. İlde yapılan üretimin sektörel dağılımına baktığımızda ise Konya'da sanayinin payı 2004-2014 döneminde, Ankara ve Eskişehir'de gözlemlenen trende uygun olarak, belirgin bir artış (yüzde 5) kaydetmiş ve ulusal ortalamaya yaklaşmıştır. Aynı dönemde tarımın payı kısmen azalmış olsa da Konya'da tarım halen önemli bir gelir üretmektedir.

Tablo 76: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014)

İl	2004	2014
İstanbul	0,29	0,30
Ankara	0,096	0,091
İzmir	0,065	0,062
Bursa	0,039	0,040
Adana+Mersin	0,038	0,032
Antalya	0,032	0,031
Konya	0,020	0,021
Gaziantep	0,014	0,017
Kayseri	0,014	0,014
Eskişehir	0,010	0,011
Samsun	0,012	0,011
Diyarbakır	0,009	0,010
Van	0,004	0,005

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan hesaplamalardan yazarlar tarafından derlenmiştir.

Tablo 77: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%) (2004 ve 2014)

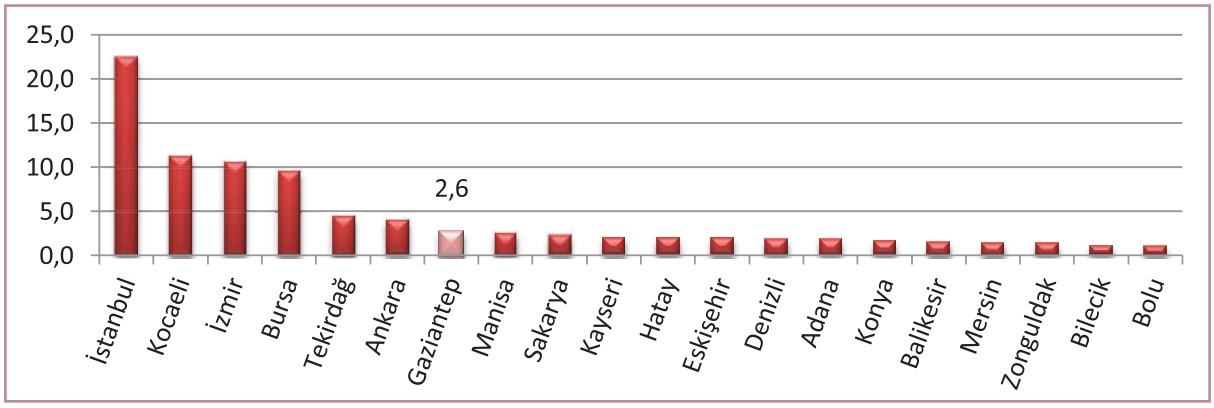
	Sanayi		Hizmetler	
	2004	2014	2004	2014
İstanbul	31	30	68	69
İzmir	35	37	59	58
Bursa	44,4	47	48	48
Eskişehir	33	39	53	54
Ankara	25	30	72	68
Konya	23	28	54	52
Antalya	17	17	69	74
Adana+Mersin	22	28	60	60
Kayseri	40	39,4	50	52
Samsun	16	23,5	64	72
Van	12	28	72	60
Gaziantep	44	47	49	48
Diyarbakır	17	26	59	60
Toplam Türkiye	28,7	32	60,4	60,6

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan il bazında GSYİH hesaplamalarından yazarlar tarafından derlenmiştir.

Ancak 1980 sonrası dönemle öncesini birbirinden ayıran ve bugün hala Konya'ya bir anlamda özgünlüğünü veren bir etmenden bahsedilebilir: KOBİ'lere dayanan yaygın üretim ağı. Keza bugün Türkiye'de bulunan yaklaşık 210 bin KOBİ'den 20 binini barındıran ve bu alanda ulusal ölçekte dördüncü sırada yer alan Konya bir "KOBİ başkenti" olarak adlandırılabilir (Aras ve Köksoy 2015, 23). Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın (2014, 246-247) yayımladığı güncel sanayi sayımlarına göre, sanayi siciline kayıtlı 2815 işletmesi bulunan Konya'nın sanayi işletmeleri sayısı bakımından ulusal payı yüzde 4'tür, bu bakımdan Konya sanayisi en gelişmiş beşinci şehirdir. Toplamda yaklaşık 60 bin kişinin istihdam edildiği bu işletmelerin yüzde 53'ü mikro, yüzde 40'ı küçük, yüzde 6'sı orta ve ancak yüzde 1'i büyük ölçekli işletmelerdir. Orta ve büyük ölçekli işletmelerin oranındaki düşüklük dikkat çekici düzeydedir. Bu bakımdan Konya'nın, dev ölçekli holdinglerle ağırlıkla bu türden işletmelere fason üretim yapan mikro ölçekli şahıs firmaları arasında belirgin bir çatallaşmanın olduğu Kayseri ve Gaziantep'e nazaran KOBİ'lere dayalı yaygın bir firma dağılımına sahip olduğu iddia edilebilir. Keza İstanbul Sanayi Odası tarafından derlenen Türkiye'nin en büyük ve ikinci en büyük 500 sanayi kuruluşu listeleri de bu tespiti teyit eder niteliktedir. 2015 yılı itibariyle İSO ilk 500 ve ikinci 500 büyük sanayi kuruluşu listelerinde Konya'ya kayıtlı sırasıyla 10 ve 13 firma bulunmaktadır.

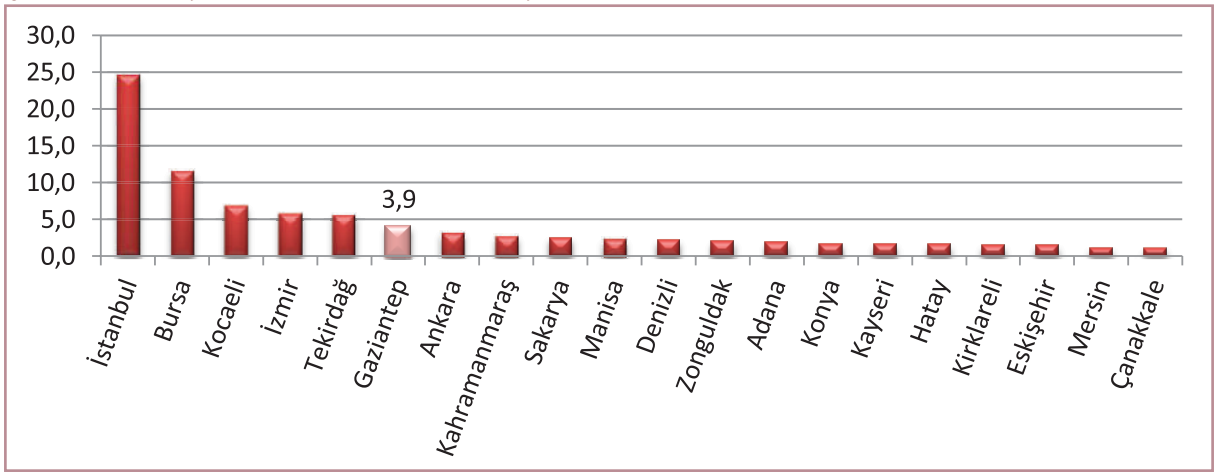
2011 yılı verilerinden üretilen ve aşağıda sıralanan şekillerden izlenebileceği üzere, Konya'nın ülkenin sanayi merkezleri arasındaki konumu da firma yapısındaki bu trendi ortaya koymaktadır. Sanayi ürünleri üretiminde tüm iller arasında on beşinci sırada, imalat yatırımlarında ise on dördüncü sırada olan Konya, yatırım yapan firma sayısı açısından bakıldığında bir anda sıralamada yukarı tırmanmış ve sekizinci sıraya yerleşmiştir (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 51-52).

Şekil 40: Türkiye Üretiminden En Fazla Pay Alan İlk 20 İl



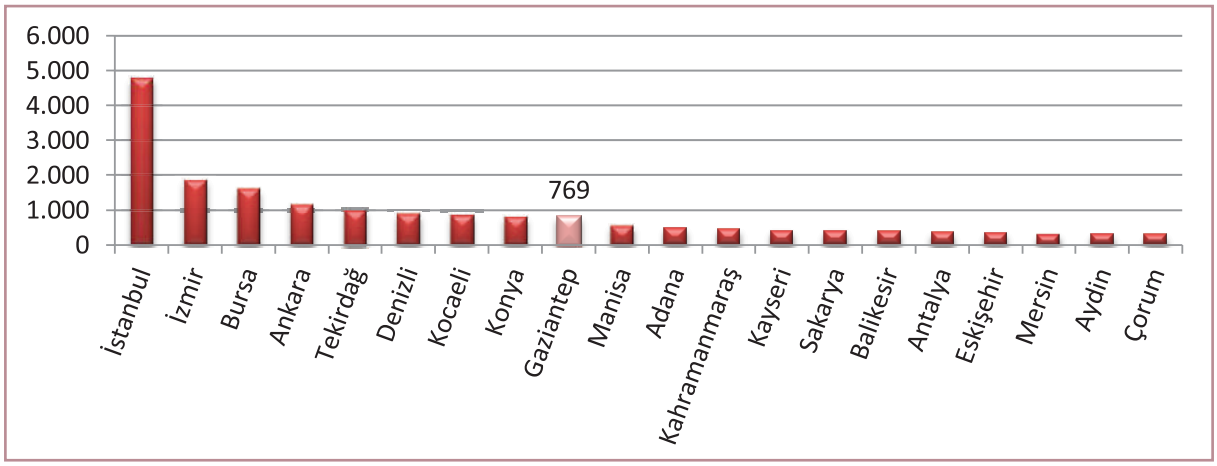
Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 51)

Şekil 41: Türkiye Yatırımında En Fazla Pay Alan İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 52)

Şekil 42: Türkiye Yatırım Sayılarına Göre İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 52)

Şüphesiz, Konya'nın ekonomik canlılığının yegâne kaynağı sanayi üretimi değildir. Konya ülke içerisinde tarımsal karakterin en belirgin olduğu yerelliklerden biridir. Geniş yüzölçümüyle toplam tarım alanı, toplam ekilen alan ve toplam nadas alanı sıralamalarında birinci sırada yer alır (Mevlana Kalkınma Ajansı 2016, 25). Toplam tahıl miktarında da ülke lideri olan Konya ülke ihracatının yüzde 10'unu, toplam tohum üretiminin ise yüzde 38'ini karşılar.

Ancak Konya'nın tarımsal üretim kapasitesinin ciddi bir ekolojik krizle karşı karşıya olduğunu da belirtmek gerekir. Konya'yla birlikte çevre illeri de içine alan ve söz konusu tarımsal üretimin gerçekleştirildiği Konya Kapalı Havzası, bugünün Türkiye'sinde iklim değişikliğinin ve ekolojik denge üzerindeki insan baskısının en açık biçimde gözlemlenebileceği alan durumundadır. Bölgedeki su kaynaklarının yetersiz olmasına karşılık, "giderek artan su talebi, havzalar arası su transferi, kuraklık ve su kaynakları ile uyumsuz tarım politikaları" bölgeyi ciddi bir yapısal krizle karşıya bırakmıştır (Yüksel 2016, 1).

Diğer yandan, şehrin ve bölgenin tarımsal üretimdeki merkezi konumu Konya sanayinin önemli ayağının tarıma dayalı imalat alanında gelişim göstermesini mümkün kılmıştır. Girdilerini tarımsal ürünlerin oluşturduğu gıda sanayiinin yanı sıra, güncel durumda Konya sanayi sektörünün en rekabetçi alt dallarından birini oluşturan makine ve ekipman imalatının önemli bir bölümü de tarımsal faaliyetlere yöneliktir.

Keza Konya'nın ekonomik canlılığına esas katkı sunan da imalat sanayiinde son yıllarda gözlenen gelişme ve çeşitlenmedir. TÜİK'in 2016 verilerine göre, 2014 itibariyle Türkiye'de üretilen sanayi GSYİH'sının yüzde 1,8'i Konya'da üretilmiştir (bu oran Kayseri'de yüzde 1,7, Gaziantep'te 2,5'tür). Yine aynı yılın verilerine göre, toplam GSYİH içinde yüzde 2'lik bir paya sahip olan Konya'da yapılan üretim içerisinde sanayi sektörünün payı yüzde 28'dir. Bu oran yüzde 32 olan ülke ortalamasının altındadır. Ancak, yukarıda da belirttiğimiz gibi, 2004-2014 döneminde Konya'da sanayi sektörünün payının Türkiye ortalamasının üzerinde arttığını hesaba kattığımızda Konya'daki trend daha net ortaya çıkar.

2014 verileriyle Konya'da sanayi siciline kayıtlı 3378 sanayi işletmesine yakından bakıldığında, öne çıkan sektörlerin makine ekipman imalatı, gıda ürünleri imalatı, fabrikasyon metal ürünleri imalatı, ana metal sanayi, kauçuk ve plastik ürünleri imalatı ve de motorlu kara taşıtı ve römork imalatı olduğu görülecektir (Sanayi Bakanlığı 2014, 293). Bu sayılan sektörlerin, Türkiye ekonomisinin yapısal açmazlarından biri olan yüksek dış ticaret açığı sorunun kaynağı sayılan sektörlerle (ağırlıkla ara malları) büyük oranda örtüştüğü hesaba katılırsa, Konya'nın ulusal imalat sanayii içindeki stratejik konumu ve rolü daha da açık hale gelir. Zira bu sektörler, Konya için yapılan kümelenme eğilimi, coğrafi yoğunlaşma, dış ticaret performansı ve yatırım analizleri sonucunda öne çıkan sektörlerdir (Yeldan vd. 2012b, 121).

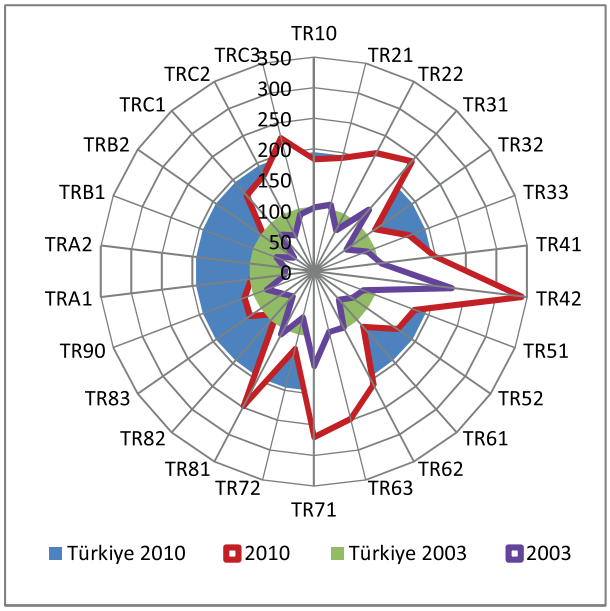
Tablo 78: Konya İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı

%19 makine ve ekipmanlar imalatı
%15 gıda ürünleri imalatı
% 15 Fabrikasyon metal ürünleri imalatı (makine ve teçhizat hariç),
% 8 Kauçuk ve plastik ürünleri imalatı ,
% 8 Ana metal sanayi,
% 8 Motorlu kara taşıtı, römork ve yarı römork imalatı,
% 5 Diğer Metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı,
% 3 Diğer madencilik ve taşocakçılığı,
% 3 Kimyasal madde kimyasal ürünlerin imalatı,
% 2 Giyim eşyası imalatı; kürkün işlenmesi ve boyanması,
% 2 Deri ve ilgili ürünlerin imalatı,
% 2 Ağaç ve mantar ürünleri imalatı (mobilya hariç),
% 2 Elektrikli teçhizat imalatı,
% 2 Mobilya imalatı,
% 1 Tekstil ürünleri imalatı,

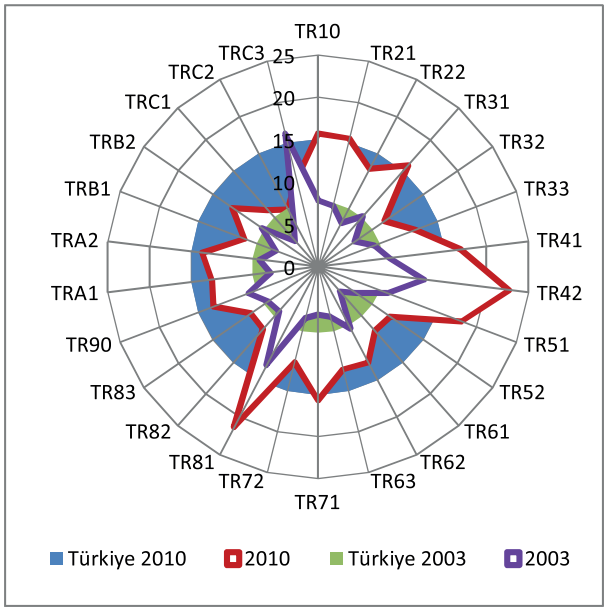
Kaynak: (Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2014, 293)

Şekil 43: Çalışan Başına Ciro ve Çalışan Başına Maaş-Ücret

Çalışan Başına Ciro (Bin TL)



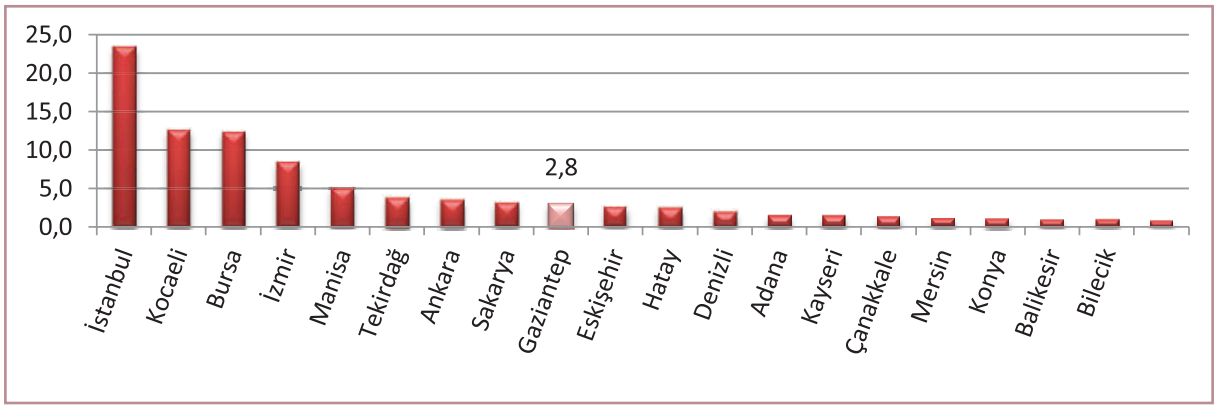
Çalışan Başına Maaş ve Ücret (Bin TL)



Kaynak: (Kalkınma Bakanlığı 2014, 78)

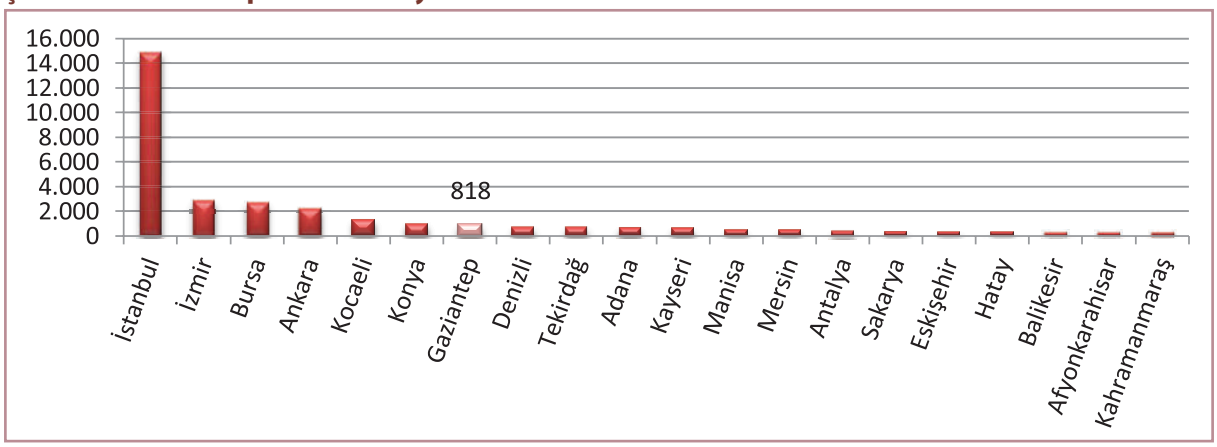
Genel hatlarıyla tasvir ettiğimiz bu üretim yapısı, şehrin sahip olduğu ticaret desenini ve ağlarını da karakterize etmektedir. Aşağıdaki şekillerde de görüleceği gibi, ulusal çapta yapılan ihracattan alınan pay bakımından on yedinci, ihracatçı firma sayısından ise altıncı sırada yer alan Konya'nın ihracatı esasen AB ülkeleriyle Irak ve İran'a yoğunlaşmıştır ve uzun yıllardır da bu örüntünün dışına çıkmamıştır.

Şekil 44: Türkiye İhracatından En Fazla Pay Alan İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 52)

Şekil 45: İhracat Yapan Firma Sayılarına Göre İlk 20 İl



Kaynak: (İpekyolu Kalkınma Ajansı 2015, 53)

Konya'nın ihracatı 2002'ten bu yana genel olarak bir yükseliş trendi izlemiştir. 2001-2014 arası dönemde şehrin ihracat rakamları 15 kat artarken, ihracatçı firma sayısı da dört kat artarak 1543'e ulaşmıştır. Bu firmalar arasında en dikkat çekici olanlar, Türkiye İhracatçılar Meclisi tarafından açıklanan Türkiye'nin İlk 1000 İhracatçısı Listesi'nde de yer alan Eti Alüminyum, SSP Otomotiv, Konya Şeker ve Atiker firmalarıdır (Keyman ve Lorasdağı, *basım aşamasında*). 2008-09 küresel ekonomik krizinin ardından bekleneceği üzere ihracat rakamlarında bir düşüş yaşanmış, ancak ardından 2014 yılında 2832 milyon dolarlık hacimle kriz öncesi seviyesinin de üzerine çıkmıştır. 2002-2014 döneminde ülke genelinde dış ticaret hacmi 4,56 kat artarken, Konya'nın dış ticaret hacmi aynı dönemde 9,71 kat artmıştır (Üstün 2015, 95). Konya'nın dış ticaret verilerine dair dikkat çekici bir nokta, ulusal yönelimin aksine, ihracat rakamlarının ithalat rakamlarının üzerinde olmasıdır. Bir başka deyişle, Konya cari açık fazlası veren bir şehirdir. İhracatın yoğunlaştığı sektörlere baktığımızda ise listenin başını gıda ürünleri ile makine ve makine ekipmanlarının çektiğini, bu ikisini ise otomotiv yan sanayiinin takip ettiğini görürüz. Ancak bu dönemde Konya'nın dış ticaret açısından yapısal problemlerinden biri ihracat pazarlarını çeşitlendirememek olmuştur (Yeldan 2012b, 122).

Yukarıda özetlediğimiz niceliksel veriler, Konya'nın yüzyılı aşkın bir zaman zarfında tarımsal ürünlerin ticaretine ve işlenmesine dayalı basit sanayi üretiminden ülkenin önemli sanayi odaklarından birine evrildiğini kanıtlar niteliktedir. Anadolu Kaplanı yakıştırmasının isabetli olacağı bu endüstriyel merkez, ara mal üretimini de içerecek biçimde çeşitlenmiş gelişkin bir sanayi altyapısına, dış ticaret ağlarına etkin biçimde eklenmiş pazar yapısına ve de ağırlıkla KOBİ'lere dayalı esnek bir firma ağına sahiptir.

Tam da bu özelliklerinden dolayı Konya, son yıllarda "yeni Marmara bölgesi" tartışmalarına konu olmuştur. Konya'nın merkezinde yer aldığı bölgenin, işgücü ve sanayi altyapısıyla Türkiye'nin geleneksel olarak en gelişkin sanayi merkezlerine rakip olacağı iddiaları gündeme gelmiştir. Bu tartışma Konya'daki

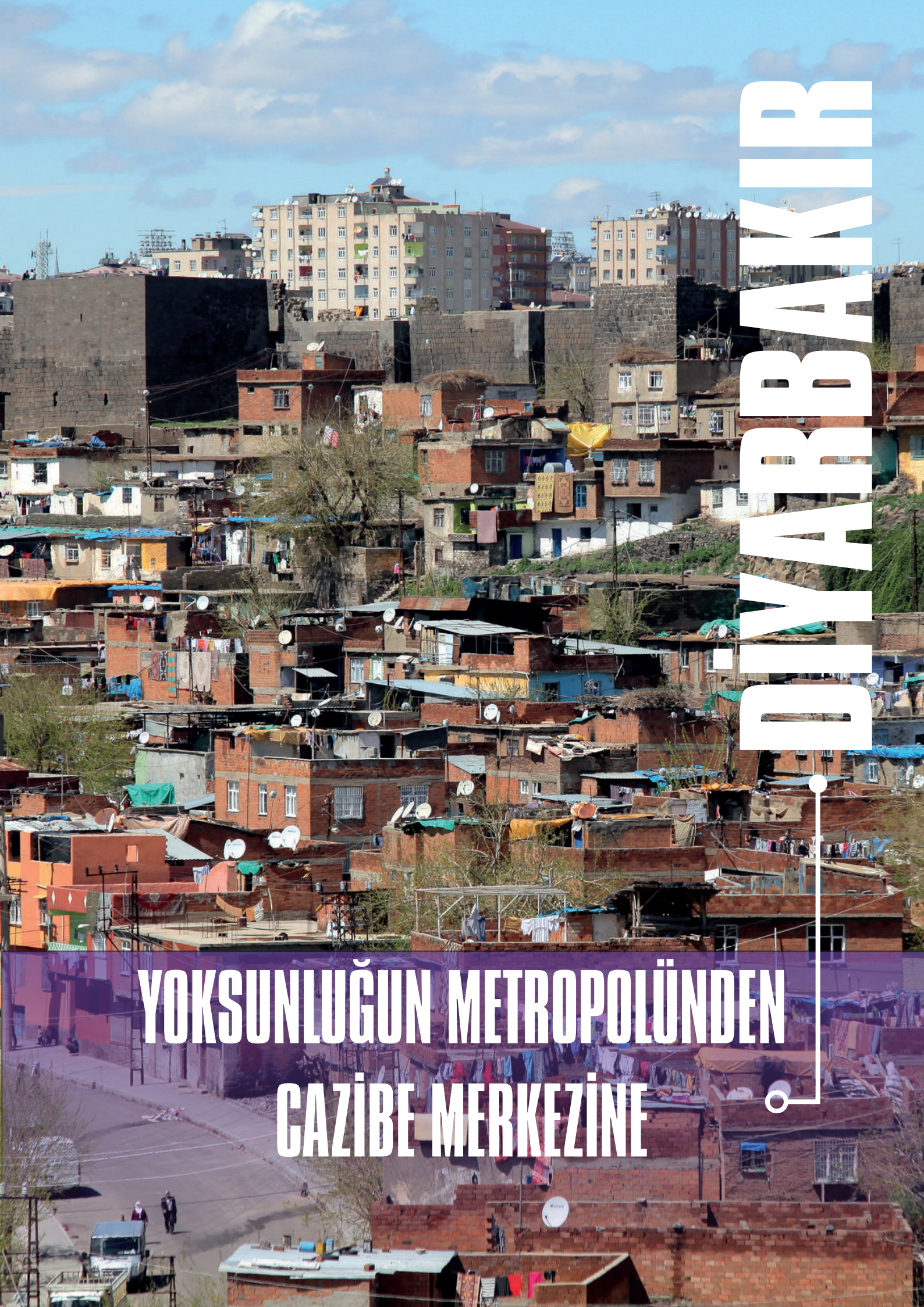
iş çevreleri arasında da yankı bulmuş, ulusal ölçekteki yatırım ve teşviklerin şehre çekilmesi için canlı bir kampanyaya konu olmuştur. Bölgenin ekonomik yapısının temel taşlarından biri olan tarımsal üretim alanında ekolojik krizden kaynaklanan sorunlar, tarımdan diğer sektörlere dönüşümün sağlanması gereğini öne çıkarmıştır.

Yüksel'in (2016, 8) aktardığı gibi, özellikle GAP benzeri bir kamusal idare mekanizması olan Konya Ovası Projesi (KOP) Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı'nın savunuculuğunu yaptığı bu görüş Konya'nın iki düzeyde bölgeselleşmesi gerektiğini savunmaktadır. Bu görüşe göre Konya, ilk olarak Karaman ve Mersin'le lojistik bir hat oluşturarak bir "Mega Ekonomi Bölgesi" oluşturmalı, ardından da diğer iki ucunu Ankara ve Eskişehir'in oluşturacağı bir "savunma sanayi üçgeni"ne eklenmelidir. Mersin'le birlikte deniz ulaşımı ağlarına daha efektif biçimde eklemlenmesi önerilen Konya, diğer yandan mevcuttaki makine ve ekipman imalatını pekiştirerek savunma sanayiine ara mal girdisi üretecek bir konuma yerleşecektir. Savunma sanayii yatırımlarının arttırılması üzerinden benzer bir öneriyi dile getiren Yeldan vd. (2012b, 122-123), bu türden bir yapısal yenilenmenin, Konya'daki tek merkezli büyüme eğilimini tersine çevireceğini, böylelikle mekânsal olarak Konya ve çevresindeki illerde alt merkezlerin ortaya çıkacağını öne sürmektedir.

Türkiye'nin savunma sanayii alanındaki teknoloji ve ara mal ithalinden kaynaklanan dışa bağımlılığını azaltmanın ulusal bir stratejik öncelik sayıldığı, üstelik Konya'yı da içerecek biçimde yüksek maliyetli ulaşım altyapısı projelerinin söz konusu olduğu mevcut konjonktürde bu türden beklentilerin ve önerilerin gerçekçi bir zemine oturduğu söylenebilir. Başka bir deyişle, Konya'nın da içinde yer alacağı bir dizi şehrin, savunma sanayi yatırımları üzerinden, II. Dünya Savaşı sonrası dönemde ABD'de Los Angeles ve bölgesinde gözlenen türden bir bölgeselleşme eğilimine girmesi olasılık dahlindedir.

Ancak bu türden bir yeniden yapılanmanın mevcut idari mekanizmalarla ve de var olan sanayi altyapısını ve ihracat desenini dönüştürmekten ziyade pekiştirmeyi hedefleyen teşvik ve kamu yatırımları anlayışıyla gerçekleştirilemeyeceği de söylenebilir. Her şeyden evvel hâlihazırda Kalkınma Ajansları tarafından temsil edilen bölgesel kalkınma modeli, bu türden çok merkezli bir bölgeselleşme anlayışının gerektirdiği türden yaratıcı stratejileri üretmekten uzak görünmektedir.

Ancak, yasal-idari mekanizmanın yenilenmesi kadar önemli bir başka sorun alanı ise, Konya'nın, savunma sanayii gibi yüksek eğitimli işgücünü şehirde tutmayı mümkün kılacak bir kentsel yenilenmeyi başarıp başaramayacağı sorusudur. Keyman ve Lorasdağı'nın (basım aşamasında) belirttiği gibi, muhafazakâr değerler üzerinden kendini kurmuş ve şehrin toplumsal, siyasal ve kültürel hayatını sıkı biçimde denetleyen bir kentsel blokun ve bu çizgide oluşmuş bir yerel yönetim anlayışının hakim olduğu Konya, ekonomik gelişmenin doğurduğu yeni orta sınıfları kentte tutacak yenilenmeyi yaratamamış görünmektedir. Keza şehrin ekonomik gelişme düzeyine karşı insani gelişmişlik ya da yaratıcı sermaye gibi alanlarda ülke çapında orta düzeylerin üzerine çıkamadığını gösteren endeks çalışmaları bu yargıyı destekler niteliktedir. Örneğin son olarak EDAM tarafından hazırlanan iller arası rekabetçilik indeksi çalışmasında Konya, insan sermayesi, yaratıcı sermaye ve sosyal sermaye alt endekslerinde sırasıyla 38, 21 ve 45. sıralarda yer bulmuştur (EDAM 2016). Yüz binin üzerinde üniversite öğrencisiyle ülke genelinde en önde gelen illerden olan Konya, sahip olduğu kültürel tüketim imkânları ve sosyal ilişkiler düzeniyle bu nüfusu üniversite sonrası tutmakta zorlanır durumdadır. Mevcut kentsel bloğun kendisini yenileyemediği, Konya'yı yüksek eğitimli ve yaratıcı nüfus açısından cazip kılacak koşulları yaratamadığı bir senaryoda şehrin sektörel olarak yenilenmiş ama üretim ilişkileri ve kentsel hayat bakımından eskiyi yeniden üreten bir yerellikten öteye gidemeyeceği kuşkusu yaygındır.



DİYARBAKIR

YOKSUNLUĞUN METROPOLÜNDEN CAZİBE MERKEZİNE

DİYARBAKIR: YOKSUNLUĞUN METROPOLÜNDEN CAZİBE MERKEZİNE

Diyarbakır, birbiriyle iç içe geçmiş, her biri tarihsel süreç içinde son derece karmaşıklaşmış bir dizi olgunun ortasında yer alması hasebiyle, kelimenin tam anlamıyla merkez niteliğinde bir kenttir. Bir açıdan bakıldığında Diyarbakır, Türkiye'de azgelişmişlik ve sosyo-ekonomik anlamda bölgesel eşitsizlik sorunlarının en kesif biçimde biriktiği bir bölgenin odağında yer alır. Güneydoğu Anadolu bölgesinin kırsalından, kasabalarından ve şehirlerinden aldığı göçle, bölgesel ölçekte üstlendiği ticaret ve hizmet sunumu işlevleriyle bu azgelişmiş bölgenin ekonomik merkezi konumundadır. Bir diğer açıdan bakıldığında Diyarbakır, Kürt kimliğinin ve bu kimlik etrafında gelişen kültürel ve siyasal mücadelelerin temel referans noktasını teşkil eder. Tarihsel olarak çok daha heterojen bir nüfus yapısına, toplumsal ve siyasal kültüre sahip olsa da, bugün gelinen noktada şehir Kürt kimliğiyle özdeş hale gelmiştir. Bu özdeşlik haliyse şehri, Türkiye'de benzer büyüklükte ya da konumda herhangi bir başka şehir için söz konusu olmayan biçimde, ulusal ve ulus-üstü ölçeklerdeki siyasal süreçlerin orta yerine yerleştirmiştir. Çok katmanlı siyasal, kültürel ve askeri çatışma dinamiklerini aynı anda ifade eden "Kürt sorunu", on yıllara yayılan süreç içerisinde evrildiği biçimiyle Diyarbakır'ı bir dizi siyasal sürecin kilit taşı konumuna taşımıştır. Gelinen noktada Ortadoğu politi kasından Avrupa Birliği ilişkilerine, kamu yönetimi reformundan ceza kanunu ve yargı sistemi tartışmalarına önemli tartışma başlıklarını Diyarbakır'ı dâhil etmeden sürdürmenin imkânı yoktur.

Diğer yandan bu çok katmanlı merkezilik hali Diyarbakır üzerine bir tartışmanın zorluğunu da beraberinde getirir. Örneğin, yoksulluk, göç ya da kentsel sorunlar gibi başlıkların Kürt sorunu tabloya dâhil edilmeksizin tartışılması mümkün değildir. Aynı şekilde kimlik ya da ideolojik çatışma bağlamında ele alınan bir dizi konunun geçmiş ya da bugündeki ekonomi politikalarından ayrı düşünülmesi ele alınacak konunun yeterince anlaşılamamasına neden olacaktır. Şüphesiz her toplumsal olgu için geçerli olan bu içiçelik hali, Diyarbakır ya da Güneydoğu bölgesi söz konusu olduğunda daha da belirginleşir. Buna sebep olaraksa hem tarihsel hem de güncel sürece işaret edilebilir. Birincisi, Kürt kimliğinin inkârının belirleyici olduğu Cumhuriyet tarihi boyunca bölgedeki siyasal ve kültürel çatışma dinamiklerinin kamusal alanda salt bir azgelişmişlik sorunu olarak ele alınmış olması sosyo-ekonomik yapının dinamiklerine dair bir tartışmayı baştan sakatlamıştır. Kalkınma söylemi bölge dinamiklerinin karmaşıklığını düzleştiren bir işlev görmüştür. İkincisi, son bir yılda bölgede, özellikle de kentsel alanlarda tekrardan başlayan askeri ve siyasal çatışma dinamiğinin yarattığı akut kriz durumu, sosyo-ekonomik yapının niteliklerine, imkân ve kısıtlarına dair bir okumayı son derece güçleştirmektedir. Keyman ve Lorasdağı'nın (*basım aşamasında*) da vurguladığı gibi, "olağanüstü hallerin olağanlaştığı" bir evrede, kentin ayırt edici vasıflarına, ekonomik yapının verilerine dair bir tartışmaya sıra gelmemektedir. Bunlara eldeki verilerin son bir yıldaki çatışma sürecinden nasıl etkilendiğini tam anlamıyla hesap edememenin neden olduğu teknik sorunları da eklediğimizde bu rapor kapsamında yürüttüğümüz tartışmaya Diyarbakır'ı dâhil etmenin güçlüğü daha da net ortaya çıkar.

Ancak, yine de Diyarbakır gibi bir bölgesel merkezin, zorunluluklar nedeniyle metropolleşmiş bir kentsel yerleşimin sosyo-ekonomik yapısını anlamaya çalışmanın Türkiye'de kent-bölgelerinin varlığını, oluşum imkânlarını değerlendirmeye çalışan bu rapor açısından büyük bir önemi vardır. Keza son yıllarda üretilen resmi kalkınma stratejileri kapsamında (Kalkınma Bakanlığı 2014) bölgesi için bir "cazibe merkezi" olması hedeflenen Diyarbakır'ın üretim, dış ticaret ve istihdam yapısı bakımından anlaşılması, belirli bir büyüklüğün üzerindeki kentsel yerleşimlerle kent-bölgeler arasındaki farkların ortaya konması için kilit önemdedir. Bu nedenle, takip eden bölümde ilk olarak Diyarbakır'ın Cumhuriyet tarihi boyunca ekonomik konumunun nasıl değiştiğine dair bir arka plan bilgisi verecek, ardından ilin 2000'li yıllardaki sosyo-ekonomik gelişimine dair ana hatları tartışmaya açacağız.

Osmanlı İmparatorluğunun dünya ölçeğinde kapitalist üretim ve dolaşım ilişkilerine eklemlenmeye başladığı 19. yüzyıl, dönemin pek çok önemli kentsel yerleşimi gibi Diyarbakır kentinin ekonomik

konumunda da yapısal değişimlere neden olmuştur. Bu tarih öncesinde kentin zenginliği üç temele dayanıyordu. Birincisi, İmparatorluğun taşra örgütlenmesi içerisinde bir idari merkez konumunda olan Diyarbakır, askeri ve sivil idarecilere ev sahipliği yapıyordu. İkincisi, kent, geniş hinterlandı içinde tarım ve hayvancılıkla geçinen kırsal nüfus için bölgesel pazar şehri konumundaydı. Üçüncüsü ve hepsinden önemlisi, Diyarbakır, güneyde Şam ve Halep'ten kuzeyde Ankara ve Trabzon'a, doğuda Van ve Tebriz'e uzanan geniş bir ticaret yolları ağının ortasında yer aldığından kervan ticaretinin önemli düğüm noktalarından birini teşkil ediyordu. Özellikle ipek olmak üzere kervan ticaretine konu olan ürünler üzerinden elde edilen harç gelirleri şehrin zenginliğinin temelini oluşturuyordu (Yılmazçelik 1999).

19. yüzyılda dünya ölçeğinde gelişen yeni ticaret ağları ve bununla paralel olarak ortaya çıkan İzmir ve Beyrut gibi liman şehirleri kervan ticaretinin önemini azaltınca Diyarbakır da bu en temel gelir kaynaklarından birini kaybetti. Ancak bu yapısal dönüşüm şehrin ekonomik anlamda bütünüyle çöküşüne neden olmadı. Aksine özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında Diyarbakır başta dokumacılık ve metal işlemeciliği alanında öne çıkan bir zanaatkâr şehrine dönüştü. 20. yüzyıl başına gelindiğinde önemli bir küçük sanayii birikimi yaratacak olan bu dönüşüm, Diyarbakır'ın İzmir gibi liman kentleriyle ve Fransa gibi dış pazarlarla yeni ticaret ilişkileri kurmasını ve nihayetinde bir imalat ve ihracat şehri olmasını mümkün kıldı. İdari merkez ve bölgesel pazar işlevlerinin yanı sıra bu ekonomik atılım şehrin Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde de göreli önemini koruyan kentsel merkezlerden biri olmaya devam etmesine neden oldu.

Bu yeni ekonomik yapı içerisinde ise şehir nüfusunun yarıdan fazlasını oluşturan Ermeni ve Süryani toplumları, sahip oldukları üretim becerisi, ticaret ağları ve eğitim düzeyleriyle öne çıkan unsurlardı. Ancak, yüzyıl başındaki uzun süreli savaş ve iç çatışma dönemi ve elbette ki 1915 dönümü, dönemin Kayseri gibi diğer önemli şehirlerinde olduğu gibi, bu üretim ve ticaret altyapısının kısmen el değiştirmesine kısmen de ortadan kalkmasına neden oldu. 1910'ların başında sahip olduğu nüfus düzeyine ancak 1940'larda tekrardan erişecek olan Diyarbakır kenti, bu dönemde ekonomik zenginliğini de yitirdi. Bölge şehirlerinin Cumhuriyet'in ilanından kısa bir süre sonra özel bir askeri-bürokratik idari yapı (Umumi Müfettişlikler) altında yönetilmeye başlamasıyla birlikte Diyarbakır ağırlıkla bir idari merkez işlevi edindi. Posta hizmetlerinden karayolu işletmelerine, kimi bakanlıklardan ordu birimlerine kamu kurumlarının bölgesel merkezleri bu dönemde Diyarbakır'da tesis edildi. Bu idari örgütlenmenin şehre çektiği kamu personeli yerel ekonomiye kısmi canlılık getirmiş olsa da bu dönemle birlikte Diyarbakır uzun süreli bir yatırımsızlık sürecine girdi. Aslında Diken'in (1999, 516) 1927 Sanayi Sayımı verilerini kullanarak belirttiği gibi, Diyarbakır bu yıllarda İstanbul, İzmir ve Bursa'nın ardından en gelişkin üretken kapasiteye sahip dördüncü şehirdi. Ne var ki, 1929 iktisadi krizini izleyen devletçi kalkınma döneminde sanayi yatırımları bir dizi Anadolu kentine yönlendirilmiş olsa da, Diyarbakır bu dönemde sahip olduğu altyapıya rağmen yatırımlardan faydalanamadı. 1932'de açılan Tekel içki fabrikası, ileri ve geri bağlantıları son derece zayıf bir işletme olarak istihdam yaratma kapasitesinden uzaktı. 1941'e gelindiğinde şehirde Tekel fabrikası hariç sadece yedi özel işletme vardı. Bunlar da buz, un, kereste ve ipek üreten küçük ölçekli işletmelerdi (Yurt Ansiklopedisi). Bu dönemde il sınırları içerisinde gelişim gösteren tek odak madencilik faaliyetleriyle öne çıkan ve 1935'te ulusal demiryolu ağına bağlanan Ergani ilçesiydi. Ancak bu demiryolu ağı da örneğin güney sınırlarını takip eden daha eski tarihli hatla eklemlenmemiş ve Diyarbakır ulaşım ve taşıma imkânları bakımından da kendi hinterlandından kopmuştu (Çağlayan 2014).

Demografik ve ekonomik açıdan bu durağan yapı kısmen 1950'li yıllarda değişmeye başladı. Şehir, İkinci Dünya Savaşı yıllarında bölgenin kırsal alanlarından göç almaya başladı ve bu göç dinamiği kırdan kente göçün tüm ülkede devam ettiği sonraki on yıllarda katlanarak devam etti. Ancak şehirdeki ekonomik yapı artan nüfusa istihdam olanakları sunmaktan uzaktı. Her ne kadar bu yıllarda bir dizi kamu işletmesi faaliyete geçse de şehrin birincil ekonomik kaynağı ticaret ve hizmetlerdeki bölgesel konumuydu. Özellikle ithal ikameci kalkınma döneminde iç pazara üretim yapan firmaların bölgesel bayiliklerinin Diyarbakır'da kurulması kısmi de olsa bir ticaret sermayesinin birikmesini mümkün kıldı. Demokrat Parti döneminde ivme kazanan karayolu inşaatı şehrin ulusal pazarla bütünleşmesini kolaylaştıran önemli faktörlerden biriydi. İmalat sanayi alanında ise göreli bir ivme 1963-1968 plan döneminde şehrin kalkınma öncelikli

yöre ilan edilmesiyle başladı. 1952'de kurulan Sümerbank çuha fabrikasına, 1970'lerde yine Sümerbank'ın iki üretim birimi daha eklendi. Bunları aynı yıllarda et, süt ürünleri ve tütün işleyen kamu işletmeleri izledi. Ancak tarımsal ürünlere yaslanan bu imalat tesisleri istihdam sorununu çözecek boyutlarda değildi. Metal ve gıda işleyen küçük ölçekli özel imalat firmalarının sayısı da son derece azdı. 1978'de sanayi siciline kayıtlı on bir kamu ve üç özel firmada toplamda 1750 kişi istihdam ediliyordu.

1980 sonrası dönem ise bu sınırlı ekonomik yapının dahi parçalandığı yıllar oldu. Bir yanda özellikle 1980'lerin ikinci yarısıyla 1990'ların ilk yarısı boyunca devam eden zorunlu göç, diğer yandan ulusal ölçekte kabul edilen yeni ekonomi politikaları, şehrin istihdam yaratma kapasitesi sınırlı, ağırlıkla bölgesel idari ve ticari hizmetlere yaslanan, imalat sanayii az sayıdaki kamu işletmesinden ibaret olan ekonomisini bütünüyle işlemez kıldı. Bir yandan görece birikim sahibi, işgücü ve eğitim anlamında nitelikli nüfusunu batıdaki büyük şehirlere kaybeden Diyarbakır, diğer yandan on sene gibi kısa bir sürede nüfusunu neredeyse üçe katlayan, son derece travmatik bir göç sürecini yaşadı. Yükseker'in (2006, 220) de belirttiği gibi, işsizlik, yoksulluk, konut sorunu, mekânsal ayrışma, temel kamusal sağlık, eğitim ve güvenlik hizmetlerinin yokluğuyla tanımlanan dönemin Diyarbakır'ı toplumsal dışlanmanın kristalize olduğu bir kentti.

Ülke genelinde kamu işletmelerinin tasfiye edildiği, üstelik kırsal alanda hızlı bir çözülmenin yaşandığı bu dönemde şehir ekonomisinin gelen göçmenlere istihdam yaratma kapasitesi söz konusu değildi. Bu dönemde istihdamın büyük çoğunluğu enformel, beceri gerektirmeyen, düşük ücretli inşaat işçiliği, şoförlük, hamallık, seyyar satıcılık, garsonluk gibi gündelik işlerde sağlanıyordu (Dağ, Göktürk ve Türksoy 1998; Ersoy ve Şengül 2002). Bölge ekonomisinin temel dönüşümünü sağlayacağı umulan, geniş kapsamlı Güneydoğu Anadolu Projesi de şehrin kaderini değiştirmeye yetmemişti. Zira GAP sayesinde Şanlıurfa'da tarımsal üretim ve zenginlik görece artmış olsa da Diyarbakır'ın merkezinde yer aldığı siyasal süreçler, benzer bir etkinin ortaya çıkmasına yol vermemiştir. Sonuçta 2000'lere gelindiğinde bu istihdam yapısı varlığını büyük ölçüde sürdürecektir (Keser 2009).

Ancak, bu karamsar tablo, 2000'li yıllarda kent ekonomisinde kısmi iyileşmelerin yaşandığı gerçeğinin de üstünü örtmemeli. Aşağıda detaylarıyla ele alacağımız gibi, bu kısmi iyileşme büyük ölçüde kentin bölgesel hizmet merkezi konumuna ve de doğal kaynaklara dayalı bir üretim yapısına dayanıyor, var olan hizmetlerin yarattığı istihdam biçimleri bir önceki dönemden büyük farklılıklar yaratmıyor olsa da, bir bütün olarak bakıldığında şehrin ekonomik yapısında bu yıllarda göreli bir gelişme kaydedilmiştir. Dönemsel olarak çatışmaların durmasının yarattığı iyimser beklentiler, AB üyelik sürecinin beraberinde getirdiği ortam ve de ülke ekonomisinin özellikle 2010 öncesinde kaydettiği hızlı büyüme burada temel belirleyici etmenlerdir. Bu dönemde Diyarbakır ekonomisi de bu dışsal faktörlerden sınırlı da olsa istifade etmiştir.

Bu yıllarda bölgeye dönük kalkınma politikalarında da belirgin bir farklılaşma yaşanmıştır. 1970'lerin büyük kamusal yatırımlarına dayanan ve Diyarbakır özelinde belirgin bir fark yaratmadığını belirttiğimiz "bütüncül toplumsal kalkınma" anlayışı bu dönemde yerini "sürdürülebilir beşeri kalkınma" anlayışına bırakmıştır (Özok-Gündoğan 2005). Kamu kesimiyle iş çevreleri arasında daha doğrudan bir bağı varsayan bu yeni kalkınmacılık anlayışı, bilhassa bölgesel kalkınma ajanslarının kurulmasıyla birlikte yasal-idari mimarisine de kavuşmuştur. Diyarbakır açısından bu dönemdeki merkezi ekonomi politikalarının üç önemli sonuç ortaya çıkardığı söylenebilir. Birincisi, ulaşım altyapısına yapılan büyük ölçekli yatırımlarla bu dönemde hem bölgenin kendi içerisinde hem de bölgeyle Türkiye'nin geri kalanı arasındaki dolaşım ağları iyileştirilmiştir (Kılıç 2013). Ayni ve nakdi yardımları içeren kapsamlı bir sosyal yardım programı yoksulluğu yönetmek maksadıyla devreye sokulmuştur; Diyarbakır ve genel olarak Kürt bölgesi bu politikaların merkezinde yer almaktadır (Aktan 2014). Üçüncüsü, bölgedeki yatırım sorunlarını aşmak için özel kesime yönelik yeni teşvik mekanizmaları devreye sokulmuştur. Bu kapsamda örneğin GAP Bölgesel Kalkınma İdaresi'nin koordinasyonu altında örgütlenen ve AB tarafından finanse edilen Girişimci Destekleme Merkezleri vasıtasıyla yerel girişimciliğin önü açılmak istenmiştir (Yüksel 2011). Diyarbakır'ın da içerisinde yer aldığı bölge teşvik öncelikli kabul edilerek yatırımcılara doğrudan kamudan destekler sağlanmıştır.

Mardin ya da Diyarbakır gibi tarihsel ve kültürel anlamda turizm potansiyeli olduğu düşünülen şehirlere sermaye ve nitelikli işgücü çekebilmek adına bu şehirler bölgesel cazibe merkezi olarak adlandırılmış, bu yolla turizm yatırımları teşvik edilmeye çalışılmış, turizm faaliyetleri gelişebilsin diye kentsel ölçekte altyapı ve restorasyon çalışmalarına girişilmiştir (Genç 2014).

Ancak bu kısmi iyileşmenin ve iyimser beklentilerin Diyarbakır'ın ülke içindeki konumunda kayda değer bir değişim yaratmadığını da eklemek gerekir. Gerek ekonomik büyüklük gerek toplumsal gelişmişlik anlamında Diyarbakır, kendi içerisinde bir ilerleme kaydetmiş olsa da, ülke genelinde hızlı bir büyümenin yaşandığı 2000'lerin beraberinde getirdiği refah artışından ancak cüzi ölçüde faydalanmıştır. TÜİK'in 2016 yılı sonunda açıkladığı güncellenmiş GSYİH hesaplamalarına göre, Diyarbakır'ın ulusal gelirden aldığı pay 2004-2014 döneminde sabit kalmıştır (2014 için yüzde 1).

Tablo 79: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014)

İl	2004	2014
İstanbul	0,29	0,30
Ankara	0,096	0,091
İzmir	0,065	0,062
Bursa	0,039	0,040
Adana+Mersin	0,038	0,032
Antalya	0,032	0,031
Konya	0,020	0,021
Gaziantep	0,014	0,017
Kayseri	0,014	0,014
Eskişehir	0,010	0,011
Samsun	0,012	0,011
Diyarbakır	0,009	0,010
Van	0,004	0,005

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan hesaplamalardan yazarlar tarafından derlenmiştir.

Nitekim farklı dönemlerde farklı kurumlar tarafından yapılan endeks çalışmaları da bu tespiti destekler niteliktedir. Kalkınma Bakanlığı tarafından 2013'de hazırlanan "İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması"nda Diyarbakır 67. sırada yer almaktadır. Aynı kurum tarafından 2003 ve 2008 yılları için yapılan çalışmalarda da il sırasıyla 63 ve 67. sıralarda yer almıştır. En güncel verileri içeren EDAM'ın (2016) rekabetçilik endeksi çalışmasında Diyarbakır genel sıralamada 63. sıradadır. Piyasa büyüklüğü alt endeksinde il 23. sıraya kadar yükselse de makroekonomik istikrar, sosyal sermaye ya da yaratıcı sermaye gibi rekabetçiliği doğrudan belirleyen tüm diğer alt endekslerde son yirmi il içerisinde yer almaktadır. Yeldan vd. (2011a) tarafından gerçekleştirilen ve Türkiye'deki Düzey 2 bölgelerinin orta gelir tuzağı bakımından risklerini analiz eden çalışmada da Diyarbakır ve Şanlıurfa illerinden oluşan TRC2 bölgesi, düşük-orta gelirli bölgeler arasında sınıflandırılmıştır.

Bu tabloyu anlamlandırabilmek için ilin üretim ve dış ticaret yapısına biraz daha yakından bakmakta fayda var. Aşağıdaki tabloda görülebileceği gibi, 2004-2014 döneminde Diyarbakır'da yapılan üretim içinde sanayi sektörünün payı yüzde 9 gibi önemli bir artış göstermiştir. Hizmetler sektöründe de yüzde 1'lik artış kaydettiği hesaba katılırsa, bu dönemde ilde tarımın yüzde 10 gibi mühim bir gerileme kaydettiği anlaşılır.

Tablo 80: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%), (2004 ve 2014)

	Sanayi		Hizmetler	
	2004	2014	2004	2014
İstanbul	31	30	68	69
İzmir	35	37	59	58
Bursa	44,4	47	48	48
Eskişehir	33	39	53	54
Ankara	25	30	72	68
Konya	23	28	54	52
Antalya	17	17	69	74
Adana+Mersin	22	28	60	60
Kayseri	40	39,4	50	52
Samsun	16	23,5	64	72
Van	12	28	72	60
Gaziantep	44	47	49	48
Diyarbakır	17	26	59	60
Toplam Türkiye	28,7	32	60,4	60,6

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan il bazında GSYİH hesaplamalarından yazarlar tarafından derlenmiştir.

Ne var ki, sanayi sektörünün payında 2000'lerde belirgin bir iyileşme yaşanmışken bunun bütüncül sonuçlarının ortaya çıkmamasının en önemli nedenlerinden biri bölgedeki üretimin doğal kaynaklara dayanan, ürettiği katma değer derecesi ve teknoloji düzeyi düşük, istihdam yaratma kapasitesi sınırlı sektörlerde yoğunlaşmış olmasıdır. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın (2014) güncel verilerine göre, Diyarbakır'da sanayi siciline kayıtlı toplam 388 işletme bulunmaktadır. Bu da ancak ülke genelindeki sanayi siciline kayıtlı işletmelerin yüzde 0,4'üne denk gelir. Bu firmaların da yüzde 23'ü mikro, yüzde 69'u küçük ve yüzde 8'i orta ölçekli işletmelerdir. Büyük ölçekli bir işletme ise bulunmamaktadır. İstihdam ettiği personel sayısı bakımından bakıldığında ise en büyük firmalar Limak Çimento, Tepsam A.Ş., E.Ü.A.Ş Karakaya Hes İşletme Müdürlüğü ve Dimer Mermer firmalardır.

KOBİ'lerse finansmana erişim, planlama, pazarlama sorunları başta olmak üzere, teknolojik altyapının yetersizliği, düşük üretim kapasitesi, kurumsallaşamama ve finansal kaynak veya fonları yönetmede karşılaşılan diğer sorunlar nedeniyle, istenen verimlilik düzeyine ulaşmaktan, katma değer ve yeterli düzeyde istihdam yaratmaktan hayli uzaktır (Keyman ve Lorasdağı, *basım aşamasında*). Bu durum kentte istihdamın sektörel dağılımında da kendisini gösterir. İstihdamın sektörel dağılımında hizmet sektörü 51,3, tarım 23,6 pay sahibi iken, sanayi ancak yüzde 25,2'lük bir paya sahiptir (Karacadağ Kalkınma Ajansı 2013, 22). İldeki sanayi işletmelerinin sektörel dağılımına baktığımızda ise gıda ürünleri imalatı ile madencilik ve taş ocakçılığı sektörlerinin başı çektiğini görürüz.

Tablo 81: İşletme Sayılarına Göre Sanayide Sektörel Dağılım

%22 gıda ürünlerinin imalatı
%16 madencilik ve taşocakçılığı
% 15 Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı,
% 5 Kauçuk ve plastik ürünlerinin imalatı,
% 5 Tekstil ürünleri imalatı,
% 5 Fabrikasyon metal ürünleri imalatı (makine ve teçhizatı hariç)
% 5 Ağaç ve mantar ürünleri imalatı(mobilya hariç),
% 3 Kimyasalların ve kimyasal ürünlerin imalatı,
% 3 Ana metal sanayi,
% 3 Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve ekipman imalatı,
% 3 Mobilya imalatı,
% 2 Giyim eşyası imalatı; kürkün işlenmesi ve boyanması,
% 2 Elektrik gaz, buhar ve havalandırma,
% 1 Kömür ve linyit çıkartılması,
% 1 Ham petrol ve doğal gaz çıkarımı, ve saha aram ve tetkiki hariç petrol ve gaz çıkarımı ile ilgili hizmetler
% 1 Metal cevherleri madenciliği,
% 1 Madenciliği destekleyici hizmet faaliyetleri,
% 1 İçecek imalatı,
% 1 Kok kömürü rafine edilmiş petrol ürünlerinin imalatı,
% 1 Elektrikli teçhizat imalatı,
% 1 Motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı römork) imalatı,
% 1 Diğer imalatlar,
% 1 Makine ve ekipmanların kurulumu ve onarımı,
% 1 Madeni yağ geri kazanım.

Kaynak: (Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2014, 142-3)

Bu sanayi yapısının yukarıda andığımız teşvik sistemiyle de değişmemiş olduğunu belirtmek gerekir. Diyarbakır devlet tarafından verilen yatırım destekleri konusunda en avantajlı bölgede bulunmasına karşın beklenen atılımı gerçekleştirememiştir. 2012 yılında "Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar"ın Resmi Gazete'de yayımlanmasının ardından bir kıpırdanma olsa da, yatırım teşvik belgesi adedinde kentin ülke genelindeki payı sadece yüzde 1,7'den 2,2'ye, sabit yatırım tutarındaki payı yüzde 0,4'ten yüzde 0,8'e, istihdam sayısındaki payı ise yüzde 1,2'den 2,1' yükselmiştir (Deniz 2015a, 10).

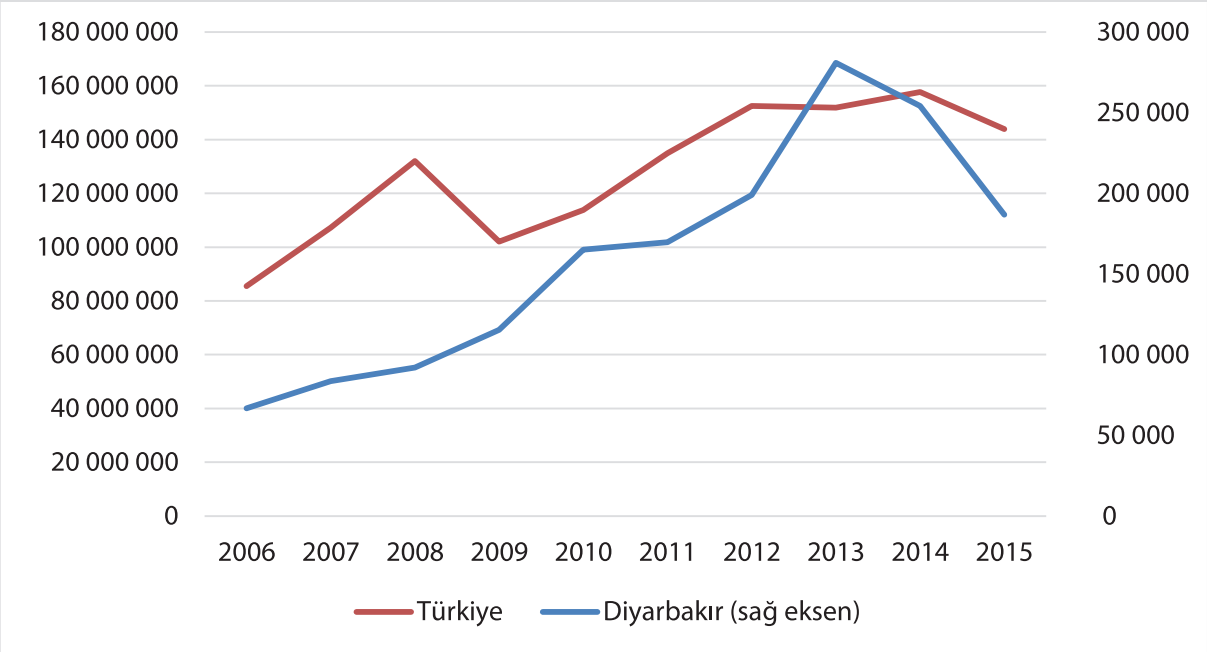
Sanayideki bu görünümün istihdam alanında sonuçlarının olmaması beklenemez. Zira kayıtlı ve kayıt dışı istihdamda kentin belkemiğini hizmetler oluşturmaktadır. Ancak bunların da uzmanlaşmış hizmetlerden ziyade geleneksel hizmetler olduğunu belirtmek gerekir. Daha önceki dönemler için işaret ettiğimiz gibi, kent merkezinde yaşayan nüfusun ezeli çoğunluğu halen düşük getirili, güvencesiz ve gündelik hizmetlerde geçimlerini elde etmek durumundadır. Her ne kadar 2000'lerde gözlenen iyimser gelişme ortamı ve geleceğe dönük beklentiler görece daha profesyonel kesimlerin (örneğin avukatlar, doktorlar, mimar ve mühendisler) kente çekilmesini arttırmış olsa da hizmetler alanındaki yapı kayda değer anlamda değişmiş değildir.

Genel işgücü ve istihdam rakamlarındaki görünüm ise endişe verici düzeydedir. TÜİK'in 2013 verilerine göre, Diyarbakır'da işsizlik oranı yüzde 18,7'dir, bu bakımdan il ülke genelinde beşinci sıradadır. Buna

karşılık işgücüne katılım ve istihdam oranları ise sırasıyla yüzde 37,2 ve 30,2'dir. Bu rakamlar sırasıyla yüzde 50 ve 45 civarında olan ülke ortalamasının son derece altındadır. Bir anlamda Diyarbakır hem açık hem de gizli işsizlik sorunuyla boğuşmaktadır. Üstelik bölge ekonomisinde tarım sektörünün göreli yüksek payı düşünüldüğünde, kentsel alanlardaki işsizlik rakamlarının, bunlar arasında da genç işsizliğinin çok daha dramatik boyutlarda olduğu açıktır. Özellikle 15 yaş altı nüfusun çokluğundan dolayı bağımlı nüfusun çalışan nüfusa oranının en yüksek seviyede olduğu şehirlerden biri olan Diyarbakır'da bu istihdam yapısının yoksulluk ve yoksunlukla tanımlanmış bir görünüm ortaya çıkarması beklenir.

Diyarbakır ekonomisi bakımından son yıllarda önemli fark yaratan unsurlardan biri dış ticaret alanı olmuştur. 2013 sonrasında belirgin bir gerileme yaşanmış olsa da özellikle 2005 sonrası dönemde dış ticaret bakımından önemli bir büyüme kaydedilmiştir. Bu genişlemenin esas kaynağı da ihracat olmuştur. Keza Diyarbakır bu dönemde dış ticaret fazlası veren bir ildir. Aşağıdaki tablolardan da izlenebileceği gibi, Diyarbakır ihracatı 2006-1015 döneminde ortalama yüzde 13 oranında artmış, 2006'da 67 milyon dolar seviyesinden 2013 yılında 281 milyon dolarlık seviyesine yükselmiştir. Ancak 2014 ve 2015 yıllarında yüzde 10 ve 24 oranında keskin düşüşler yaşamıştır. Diyarbakır'ın birincil ihracat pazarı Irak'tır. O nedenle bu bölgede yaşanan siyasal ve askeri gelişmeler ilin ihracatını doğrudan ve dramatik ölçekte etkilemiştir. Ancak ihracat alanındaki bu artışların da sınırlı olduğunu belirtmek gerekir. Keza 2015 yılında kişi başına düşen ihracat miktarı ülke genelinde 1828 dolarken, Diyarbakır'da 117 dolardır. İl, ihracattan aldığı pay bakımından da ülke genelinde 39. sıradadır (Deniz 2015b, 3).

Şekil 46: Yıllara Göre İhracat (Dolar)



Kaynak: (Deniz 2015b, 2)

Tablo 82: Yıllar İtibariyle Dış Ticaret

	Diyarbakır					Türkiye				
Yıllar	İhracat (Bin $)	Artış Oranı (%)	İthalat (Bin $)	Artış Oranı (%)	Dış Ticaret Dengesi	İhracat (Bin $)	Artış Oranı (%)	İthalat (Bin $)	Artış Oranı (%)	Dış Ticaret Dengesi
2006	66.877		18.312		48.565	85.534.676		139.576.174		-54.041.499
2007	83.699	25,2	36.035	96,8	47.664	107.271.750	25,4	170.062.715	21,8	-62.790.965
2008	92.091	10	32.689	-9,3	59.402	132.027.196	23,1	201.963.574	18,8	-69.936.378
2009	115.388	25,3	23.810	-27,2	91.578	102.142.613	-22,6	140.928.421	-30,2	-38.785.809
2010	165.055	43	39.610	66,4	125.445	113.883.219	11,5	185.544.332	31,7	-71.661.113
2011	169.672	2,8	62.816	58,6	106.856	134.906.869	18,5	240.841.676	29,8	-105.934.807
2012	198.959	17,3	69.057	9,9	129.902	152.461.737	13	236.545.141	-1,8	-84.083.404
2013	280.808	41,1	116.223	68,3	164.585	151.802.637	-0,4	251.661.250	6,4	-99.858.613
2014	254.119	-9,5	55.448	-52,3	198.671	157.610.158	3,8	242.182.568	-3,8	-84.572.410
2015	193.947	-23,7	59.711	7,7	134.236	143.934.972	-8,7	207.203.370	-14,4	-63.268.398

Kaynak: (Deniz 2015b, 3)

Tablo 83: Seçilmiş İhracat Göstergeleri

	Diyarbakır	Türkiye
Kişi Başı İhracat (Dolar)	117	1.828
İhracat İl Sıralaması	39	-
İhracat Yapılan Ülke Sayısı	66	222
Türkiye İhracatı İçindeki Payı (%)	0,13	-

Kaynak: (Deniz 2015b, 3)

Diyarbakır'ın ihracatının başat pazarı Irak'tır, ikinci sırada ise Çin gelir. Bu iki pazar ilin toplam ihracatının yüzde 85'ini oluşturur. İhraç edilen ürünler bakımından ise Diyarbakır tartışmasız biçimde doğal kaynaklara dayalı ürünleri ihraç eden bir il konumundadır. Aşağıdaki tablolardan da izlenebileceği gibi, ilk üç sırayı kum, kil ve taşocakçılığı, öğütülmüş tarım ürünleri ve taş oluşturur. Bu genel gruplamaya daha detaylı bakıldığında Çin'e gerçekleştirilen blok mermer ihracatıyla Irak'a yapılan un ihracatının öne çıktığını görürüz (Deniz 2015b, 7). Öne çıkan bir başka ürünse demir cevheridir. Diyarbakır tek başına Türkiye'nin toplam demir cevheri ihracatının yüzde 20'sini gerçekleştirmektedir. Dikkati çekeceği üzere, Diyarbakır'ın ihracat ürünleri katma değer üretimi ve teknoloji düzeyi açısından en düşük sektörlerden kaynaklanmaktadır.

Tablo 84: En Fazla İhracatı Yapılan Ürünler

ISIC Adı	İhracat (Dolar)	%
Kum, kil ve taşocakçılığı	63.493.677	32,7
Öğütülmüş tahıl ürünleri	34.988.185	18
Taş	15.878.741	8,2
Plastik ürünleri	9.711.691	5
Bitkisel ve hayvansal sıvı ve katı yağlar	8.932.266	4,6
Demir-çelik dışındaki ana metal sanayi	6.947.306	3,6
İzole edilmiş tel ve kablolar	6.584.046	3,4
Kimyasal gübre ve azotlu bileşikler	3.604.983	1,9
Mobilya	3.356.899	1,7
Demir cevheri	3.059.003	1,6
Başka yerde sınıflandırılmamış gıda maddeleri	2.787.285	1,4
Motorlu kara taşıtlarının karasörleri ve römorkları	2.776.623	1,4
Elektrik motoru, jeneratör, transformatörler	2.389.938	1,2
Süt ürünleri	2.389.938	1,2
İnşaat kerestesi	2.362.541	1,2
İlk 15 Ürün Toplamı	169.173.661	87,2
Genel Toplam	193.946.938	100

Kaynak: (Deniz 2015b, 6-7)

Tablo 85: Ülkeden Aldığı Paya Göre İhracatta Öne Çıkan Ürünler

ISIC	ISIC Adı	Diyarbakır İhracatı (Dolar)	Türkiye İhracatı (Dolar)	Diyarbakır'ın TR ihracatı içindeki payı (%)
1310	Demir cevheri	3.059.003	15.476.972	19,8
1410	Kum, kil ve taşocakçılığı	63.493.677	979.930.501	6,5
1531	Öğütülmüş tahıl ürünleri	34.988.185	1.315.968.509	2,7
2412	Kimyasal gübre ve azotlu bileşikler	3.604.983	227.450.544	1,6
2695	Çimento ve alçı ile sertleştirilmiş maddeler	1.674.779	106.828.296	1,6
2696	Taş	15.878.741	1.021.125.072	1,6
2022	İnşaat kerestesi	2.300.477	175.196.013	1,3

Kaynak: (Deniz 2015b, 8)

Özetlemek gerekirse, Diyarbakır'ın sosyo-ekonomik yapısını üç temel unsur üzerinden tarif edebiliriz. Birincisi, ilin üretim yapısı ve dolayısıyla dış ticareti esasen doğal kaynaklara dayanan, katma değer üretmekten uzak, verimliliği düşük, istihdam yaratma kapasitesi sınırlı sektörlere dayanmaktadır. İkincisi, sanayi sektöründeki ortalama üzeri artışa rağmen şehrin ekonomik yapısının merkezinde hizmetler sektörü durmaktadır. Ancak son yıllarda profesyonel kesimin göreli ağırlığında belirgin bir artış görülse de hizmetler alanı halen büyük ölçüde geleneksel hizmetlere yaslanmaktadır.

Buna karşılık, şehrin bölgesel ölçekte bir idare, ticaret, sağlık ve eğitim merkezi olması, geleneksel hizmetlerle uzmanlaşmış hizmetler arasında kalan kimi hizmet işkollarının şehre çekilmesini mümkün kılmaktadır. Okullar, kamu ve özel sektör sağlık birimleri, taşra bürokrasinin bölgesel birimleri gibi kurumlar kentte düzenli gelire sahip, görece daha iyi eğitimli bir nüfusun varlığını beraberinde getirmektedir. Bu grubun tüketim kapasitesi, 2000'li yıllarda kent ekonomisinde gözlenen kısmi canlanmanın önemli dayanaklarından birini teşkil eder. Özellikle gayrimenkul piyasalarında gözlenen artışta yeni gelişen kentli orta sınıfların tüketim kapasitesi ve örüntüleri belirleyici olmuştur. 2001-2011 yılları arasında inşa edilen yapıların toplam yapı stoku içindeki payı bakımından ülke ortalamasının üzerinde bir performans gösteren Diyarbakır, bu yıllardaki inşaat sektörü patlamasının en net gözlemlenebileceği kentlerden biridir. Özellikle kent merkezinin batı ucunda ortaya çıkan yeni konut gelişimi görece yüksek gelir sahibi avukatlar, doktorlar, yerel yöneticiler ve tüccarlar gibi kesimlerle görece mütevazı ama düzenli gelir sahibi devlet memurlarına yönelik olmuştur (Genç 2014). Konut piyasasına ek olarak, özellikle ilk gruptaki kesimlerin talebiyle kentte yeni kafe, restoran ve AVM'lerin ortaya çıktığı da söylenebilir.

Ancak üçüncü bir unsur, sıraladığımız iki unsurun kent ekonomisine getirilerinin sınırlarını belirler niteliktedir. Bölgesel ve kentsel ölçekte yaşanan siyasal/askeri çatışma ve belirsizlikler hem kentin dış ticaretini doğrudan vurmakta, hem de gündelik hayatın belkemiğini oluşturan bir dizi hizmet faaliyetinin (dolayısıyla bu hizmetlerin yarattığı orta sınıfların talebiyle ortaya çıkan canlanmanın) ortadan kalkmasına neden olmaktadır. Nitekim Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası'nın Mart 2016 tarihinde hazırladığı raporda belirtildiği gibi, kent içinde yaşanan çatışmalar ve sokağa çıkma yasakları, 20 binin üzerinde insanın kent merkezinden göç etmesine, kentte ticari faaliyetin odağı olan Suriçi'nde ekonomik faaliyetlerin tamamıyla son bulmasına neden olmuştur. Henüz ekonomik büyüklük anlamında yaşanan kaybı ölçecek güvenilir verilere sahip olmasak da, bu yaşanan sürecin Diyarbakır ekonomisinin kilit taşları niteliğinde olan sektörleri temelinden sarsmış olduğunu iddia etmek hatalı olmayacaktır.

Tüm bunlar Diyarbakır'ın sosyo-ekonomik anlamda ileriye doğru yapısal bir dönüşüm yaşamasının siyasal belirsizliklerin ve çatışmaların sona ermesine bağlı olduğunu ortaya koyar. Diyarbakır'ın geçmişten bu yana taşıdığı tüm sorunlara rağmen, sahip olduğu potansiyelleri hayata geçirmesi, kentteki sermaye birikim düzeyini ve biçimini doğrudan belirleyen siyasal dinamiklerin baştan aşağı değişmesine bağlıdır.

Keza beklenen düzeyde olmasa da 2000'li yıllarda gözlenen kısmi iyileşmeler ekonomik alanla siyasal alan arasındaki bu bağın ne denli kuvvetli olduğunu kanıtlamıştır.

Ancak, Diyarbakır'ın ekonomik anlamda gelişimi var olan ya da şu zamana kadar benimsenen ekonomi politikalarının da şehrin potansiyellerini daha iyi yansıtacak biçimde gözden geçirilmesini gerektirmektedir. Doğal kaynaklara dayalı bir üretim ve ihracat yapısının şehrin mevcut sorunlarını aşmaya yetecek düzeyde bir birikim yaratma imkânı yoktur. Bu nedenle iki yönlü bir farklılaşmanın gerektiği iddia edilebilir. Birincisi, şehrin daha kapsayıcı bir ekonomik gelişim kaydedebilmesi, istihdam yaratacak, teknoloji ve katma değeri daha yüksek ürünlere yönelecek bir imalat yapısının kamu kesiminin de aktif desteğiyle geliştirilmesine bağlıdır. Ancak üretim alanındaki böylesi bütüncül bir yeniden yapılanma şehrin derin istihdam sorunlarını çözebilir. İkincisi, şehrin bölgesel hizmet merkezi olma vasfının beraberinde getirdiği işlevlerin daha yüksek getirili sektörlere doğru evriltilmesi, böylece nitelikli işgücünün şehirde kalmasının önünün açılmasıdır. Sanayi üretiminde sınırlı ama yukarıya doğru bir gelişmenin hizmetler alanındaki daha geniş kapsamlı bir sıçramayla bir arada yürütülmesi durumunda Diyarbakır da kaynaklardan yoksun, geri kalmış bir bölgenin başat şehri olmanın ötesine geçip bölgesiyle işlevsel olarak bütünleşmiş bir hizmetler merkezi olma potansiyeline sahiptir. Eğitim, sağlık, kamu idaresi gibi mevcut hizmetlerin pekiştirilip daha yüksek getirili hizmetlere kısmi de olsa bir imkân açıldığında Diyarbakır'ın geçmişte olduğu gibi yarın da bölgesinin gerçek anlamda cazibe merkezi olması beklenebilir. Bu bölümün başında saydığımız merkezilik hali şu zamana dek Diyarbakır'ı daha çok zoraki bir metropolleşme dinamiğine hapsetmiş olsa da, koşulların topyekûn değişimini hedefleyen bir ortaklaşmanın ortaya çıkması durumunda aynı merkezi konumun gerçek anlamda bir kent-bölgeyi yaratması da imkân dâhilindedir.

VAN

SINIR KENTİNİN İMKAN VE KISITLARI

VAN: SINIR KENTİNİN İMKÂN VE KISITLARI

Van bu rapor kapsamında değerlendirdiğimiz diğer örneklerden birçok açıdan farklıdır. Şüphesiz en temel farklılık, sosyo-ekonomik gelişmişlik bakımından Van'ın ülkenin en geri kalmış illerinden biri olmasıdır. Gerek ekonomik büyüklük ve canlılık anlamında gerekse toplumsal refahın eğitim, sağlık gibi başat göstergeleri anlamında Van skalanın diğer ucunda durmaktadır. Tartıştığımız illerin bir kısmı –örneğin İstanbul, İzmir, Bursa, Ankara, Adana-Mersin– Türkiye'nin hem tarihsel olarak hem de güncel durumda en gelişkin illeri arasındadır. Gaziantep, Konya ya da Kayseri gibi ikinci gruptaki iller ise, Türkiye ekonomisinin 1980 sonrası dönemde geçirdiği değişim dinamiklerinden olumlu yönde etkilenmiş, ihracat yönelimli büyüme modeli çerçevesinde üretim ve ticaret ilişkilerini dönüştürerek bir önceki döneme kıyasla kazançlı çıkmış yerelliklerdir. Bu açıdan bakıldığında Van her iki grup örneğin de dışında gözükmektedir.

Her ne kadar tıpkı Diyarbakır gibi, kendi bölgesinin merkezi konumunda olup 1990'lı yılların göç dinamiklerinden doğrudan etkilenerek bir tür "zoraki metropolleşme" sürecine girmiş olsa da, Van'ın merkezi konumunun Diyarbakır'ın sahip olduğu oranda bir işlev yoğunlaşmasını beraberinde getirdiğini söylemek mümkün değildir. Van, halen kırsal nüfusun ağırlıklı olduğu nüfus yapısıyla, tarım sektörünün il ekonomisi içerisindeki ağırlığıyla, bölgesel hizmet sunumunun yeterince derinleşmemiş olmasıyla Diyarbakır'ın sahip olduğu merkezilik halinden ya da potansiyelinden uzaktır. Diğer yandan, idari olarak Kürt nüfusun ağırlıklı yaşadığı bölgenin ikinci en önemli büyükşehri statüsünde olan Van, bölgenin kaderini doğrudan biçimlendiren merkez ve yerel arasındaki siyasal çatışmanın sonuçlarının en doğrudan yansıdığı illerden biridir.

Van'ı ilginç kılan, dolayısıyla bu rapor kapsamına almamıza neden olan vasfı ise, bir sınır kentinin bölgeselleşme dinamiklerini –gerek mevcut durumda gerekse potansiyel anlamında– tartışmamıza imkân vermesidir. Başta dış ticaret ve turizm faaliyetleri olmak üzere Van'ın ulusal pazarın geri kalanı kadar komşu ülke pazarlarıyla da eklemlenme potansiyeli, kent-bölge oluşumlarının sınırlarının ulusal sınırlarla örtüşmek zorunda olmadığını net biçimde ortaya koyar niteliktedir.

Eğer politik-ekonomik açıdan küreselleşmeyi, ekonomik bir birim olarak ulusun ortadan kalkması olarak değil de, daha önceki dönemde ulusal ölçekte örgütlenmiş olan üretim, tüketim ve dolaşım ilişkilerinin ulus-üstü ölçeklerde yeniden yapılanması olarak tanımlayacak olursak, ortaya çıkan yeni bağlamın kentsel ölçeğe yeni bir işlev tanımladığını, bununla birlikte kentlerin öneminin arttığını iddia edebiliriz. Kentlerin bu göreli yükselişi ise sınır kentleri bağlamında hayli özgün sonuçlar üretir cinstendir. Bu anlamda Gaziantep örneğinde tartıştığımız gibi, metropol alanların kent-bölgelere evrilmesi aşamasında ulusal sınırları aşan, sınırın öte yakasını işlevsel olarak kendine bağlayan yoğunlaşmaların ve kümelenmelerin ortaya çıkması olasılık dâhilindedir.

Şüphesiz aşağıda tartıştığımız gibi, Van henüz bu yönde bir gelişim kaydeden ya da yakın vadede kaydetmesi mümkün görünen bir yerellik değildir. Ama hipotetik olarak imkân dâhilinde olan bu opsiyonun Van örneğinde potansiyellerinin ve kısıtlarının ne olduğunu tartışmak bu raporun genel amacı düşünüldüğünde önemlidir. Buradan hareketle bu bölümde eldeki sınırlı verileri kullanarak Van'da sermaye birikim sürecinin belirli kesitlerini resmedeceğiz. İlk olarak şehrin ülke içindeki konumunu belirleyen genel yoksunluk halini tarif edecek, ikinci aşamada da ekonomik yapıyı sektörler ve faaliyetler bazında kısaca değerlendireceğiz.

2000'li yıllar, bir önceki on yılın peş peşe gelen krizlerinin ardından ekonomik alanın kapsamlı biçimde yeniden yapılandırılmasına tanık olduğu gibi, kalkınma politikaları alanında da önemli bir dönüşüme tanık olmuştur. "Sürdürülebilir beşeri kalkınma" olarak adlandırılan bu yeni kalkınma anlayışı, gerek stratejik yönelimi gerekse kurumsal mimarisi anlamında, büyük ölçekli kamu yatırımlarına odaklanan bir önceki dönem kalkınma anlayışından farklılıklar gösterir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarından bu yana Türkiye'nin temel problemlerinden olan ve planlı kalkınma dönemlerinde çeşitli kalkınma stratejileri ile aşılmaya çalışılan bölgesel eşitsizlikler sorununun giderilmesi, yeni bölgesel politikanın da öncelikli hedeflerinden biridir. Örneğin, bu yeni anlayışın çerçeve metinlerinden olan "Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (2014-2023)", temel hedefi "sosyo-ekonomik ve mekânsal olarak bütünleşmiş, rekabet gücü ve refah düzeyi yüksek bölgeleri ile daha dengeli ve topyekûn kalkınmış bir Türkiye" olarak tarif eder (Kalkınma Bakanlığı 2014, 99). Ancak bu hedef geçmiş dönemlerde olduğu gibi başat amaç değildir. Bölgesel kalkınma programı öncelikli olarak bölgelerin mekâna özgü işlev ve potansiyellerini belirleyip rekabet gücünü arttırmayı hedefler. Bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılması ise bu başat hedefin bir sonucu olarak kavramsallaştırılır.

Yeni bölgesel politikanın bir önceki dönemin metinlerine kıyasla daha çok vurguladığı hedef ise, bölgelerin kaynaklarını ve içsel potansiyellerini harekete geçirerek bölgelerin rekabet güçlerini arttırmak ve ulusal büyümeye ve kalkınmaya katkılarını azami seviyeye çıkarmaktır. Bu bağlamda, yerleşim merkezlerinin sahip olduğu başat işlevler değerlendirilir ve bu işlevlerin kalkınmayı hızlandıracak şekilde dönüştürülmesine yönelik politikaların uygulanması öngörülür.

Bu amaçla 2013 yılında taslak olarak yayımlanan strateji metninde 2011 yılında hazırlanan Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi'nin (SEGE) analitik sınıflandırması temel alınmış ve Türkiye genelinde işlevlere ve potansiyellere göre kent ölçeğinde bir sınıflandırmaya gidilmiştir. Buna göre yerleşim sınıflarına özgü temel politikalar altı mekânsal kategori üzerinden tanımlanmıştır (Metropoller, Büyüme Odakları, Bölgesel Çekim Merkezleri, Yapısal Dönüşüm İlleri, Öncelikli Gelişme İlleri ve Kırsal Alanlar).[5]

Bu sınıflandırmada Van, Trabzon, Diyarbakır, Samsun, Erzurum ve Şanlıurfa illeri ile birlikte bölgesel çekim merkezleri arasına dâhil edilmiştir. Bölgesel çekim merkezi tabiri, düşük gelirli bölgelerde sosyo-ekonomik gelişmişlik durumu ve altyapı imkânları bakımından çevrelerindeki ekonomik gelişmeyi hızlandırma ve çevrelerine hizmet verme potansiyeli olan ve geleneksel olarak bölge merkezi niteliği bulunan şehirleri ifade eder. Yakın zamanlı kalkınma stratejileri, bu şehirlerdeki istihdam düzeyinin ve rekabet gücünün arttırılması yoluyla bölgeler arasındaki gelişmişlik farklarının azaltılacağı varsayımı üzerine temellendirilmiştir.

Sosyo-ekonomik gelişmişlik bakımından Van, bu sayılan iller arasında dahi en geri konumdadır. TÜİK'in 2016 yılı revize edilmiş GSYİH hesaplamalarından derlenen aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere, Van ulusal gelirden sadece yüzde 0,5'lik bir pay almaktadır. Bu pay, Diyarbakır'ın payının yarısına denk gelir. Üstelik 2004-2014 arasında da Van'ın payında bir artış gözlenmemiştir.

Tablo 86: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014)

İl	2004	2014
İstanbul	0,29	0,30
Ankara	0,096	0,091
İzmir	0,065	0,062
Bursa	0,039	0,040
Adana+Mersin	0,038	0,032
Antalya	0,032	0,031
Konya	0,020	0,021
Gaziantep	0,014	0,017
Kayseri	0,014	0,014
Eskişehir	0,010	0,011
Samsun	0,012	0,011
Diyarbakır	0,009	0,010
Van	0,004	0,005

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan hesaplamalardan yazarlar tarafından derlenmiştir.

5 *2014 yılında yayımlanan nihai metinde bu sınıflandırma çıkartılmıştır. Ancak, yeni bölgesel kalkınma paradigmasının yerel ölçekteki kilit mekanizması olan kalkınma ajanslarının hazırladığı bölgesel kalkınma planlarının büyük ölçüde kent ölçeğindeki bu sınıflandırmadan hareketle şekillendirildiği söylenebilir.*

Yukarıda bahsettiğimiz ulusal stratejiye altlık oluşturan endeks çalışmasında Van, 81 il içerisinde sosyoekonomik gelişmişlik bakımından 75. sırada gösterilmiştir (Kalkınma Bakanlığı 2013). İş Bankası (2015) tarafından illerin gelişmişlik seviyesini ölçmeye yönelik olarak oluşturulan ve ilk örneğe kıyasla iktisadi faaliyete ilişkin verilere daha fazla ağırlık veren "2013 Verileriyle Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Düzeyi" başlıklı çalışmada ise Van genel sıralamada 71. sırada yer alarak, az gelişmiş iller kategorisinde değerlendirilmiştir. Aynı çalışmanın illerin finansal gelişim potansiyelini ölçmeyi hedefleyen alt endeksinde ise Van 73. sıradadır. İş Bankası'nın çalışmasından farklı olarak esasen illerin insani gelişmişlik düzeylerini kıyaslamayı hedefleyen TEPAV'ın (2015) "81 İl İçin İnsani Gelişmişlik Endeksi"ne göre ise Van Türkiye'nin en yüksek insani gelişmişliğe sahip 78. kenttir. Eğitim alanında 78. olan Van, sağlık alanında da 80. sıradadır. Son olarak, en yakın tarihli endeks çalışması olan ve birden fazla alt endeksi içeren EDAM'ın "Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi" çalışmasının (2016) da bu görünümü teyit ettiğini belirtmek gerekir. Genel sıralamada 73. sırada gösterilen Van, piyasa büyüklüğü bakımından 46. sırada yer alsa da, rekabetçiliği doğrudan belirleyen insan sermayesi, yaratıcı sermaye, sosyal sermaye ya da fiziki altyapı gibi tüm diğer kıstaslar itibariyle son 10 il içerisinde yer almaktadır. Resmi İstatistiki Bölge Sınıflandırması içerisinde Van'la aynı Düzey2 bölgesi (TRB2) içinde yer alan Hakkâri, Muş ve Bitlis illerinin de tüm bu endekslerde aynı kategoride değerlendirildiği göz önüne alınırsa, Van ve bölgesinin bir bütün olarak azgelişmişlik sorunuyla karşı karşıya olduğu görülür.

Van'a ait işgücü ve istihdam verileri de bu görünümü destekler niteliktedir. Aşağıdaki tablodan da izlenebileceği gibi, bir bütün olarak bakıldığında Van'da işgücüne katılım oranı düşük, işsizlik oranı ise yüksektir. Her ne kadar 2008-2012 yılları arasında her iki göstergede de iyileşme kaydedilmiş olsa da Van iki kıstas açısından da ülke ortalamasının gerisindedir. 2010'da kaydedilen yüzde 17,2 işsizlik oranı, o yıl için ili Adana ve Hakkâri'nin ardından üçüncü sıraya yerleştirmiştir. 2012 yılı itibariyle hem işgücüne katılım oranında hem de işsizlik oranında önemli bir iyileşme kaydedildiği anlaşılmaktadır. Bunun nedeni ise küresel iktisadi krizle birlikte tüm ülkede yaşanan daralmanın Van'da tarıma doğru bir geri dönüş yaratmış olması gibi görünmektedir. Keza Düzey2 bölgesi ölçeğinde hazırlanan bir sonraki tablo, bölge illerinde tarımsal istihdamın hem mutlak değer hem de oransal olarak ciddi bir artış kaydettiğini göstermektedir. Ne var ki toplam yaş bağımlılık oranının hayli yüksek, aktif çalışma çağındaki nüfusun oranının ise yüzde 30 gibi düşük bir düzeyde olduğu Van'da bu istihdam yapısı il nüfusunu karakterize eden genel yoksunluk halinin değişmesine izin verecek düzeyde değildir.

Tablo 87: Van İlinde Çalışan Nüfusun Sektörlere Göre Dağılımı (1985-2007)

Sektör	Değerler	1985	1990	2000	2007*	2009
Tarım	Van Sayı	164.093	171.211	186.249	171.000	141.000
	Van %	76,2	75,3	68,1	46	36,3
	Türkiye Sayı	12.118.533	12.547.796	12.576.827	4.867.000	5.254.000
	Türkiye %	59	53,7	48,4	23,5	24,7
Hizmet	Van Sayı	33.985	45.008	73.716	158.000	197.000
	Van %	18,0	19,9	26,7	42,5	50,8
	Türkiye Sayı	5.235.067	6.515.508	8.719.693	10.327.000	10.644.000
	Türkiye %	25,5	20	33,5	49,8	50,8
Sanayi	Van sayı	3.672	6.328	6.109	43.000	50.000
	Van %	1,7	2,7	2,2	11,6	12,9
	Türkiye Sayı	2.345.719	2.992.864	3.470.360	5.544.000	5.379
	Türkiye %	11,4	12,8	13,3	26,7	25,3
Diğer	Van sayı	6.262	4.779	6.933	-	-
	Van %	2,9	2,1	2,5	-	-
	Türkiye Sayı	857.467	1.325.725	1.230.261	-	-
	Türkiye %	4,2	5,7	4,7	-	-

Kaynak: (Yılmaz 2012)

Tablo 88: Van İli İşgücü ve İstihdam Verileri (2008-2012)

Yıllar	İşgücüne Katılma Oranı	İşsizlik Oranı	İstihdam Oranı
2012	47	7,8	43,4
2011	48,1	12,6	42
2010	45	17,2	37,3
2009	41,6	15,6	35,1
2008	39,1	13	34

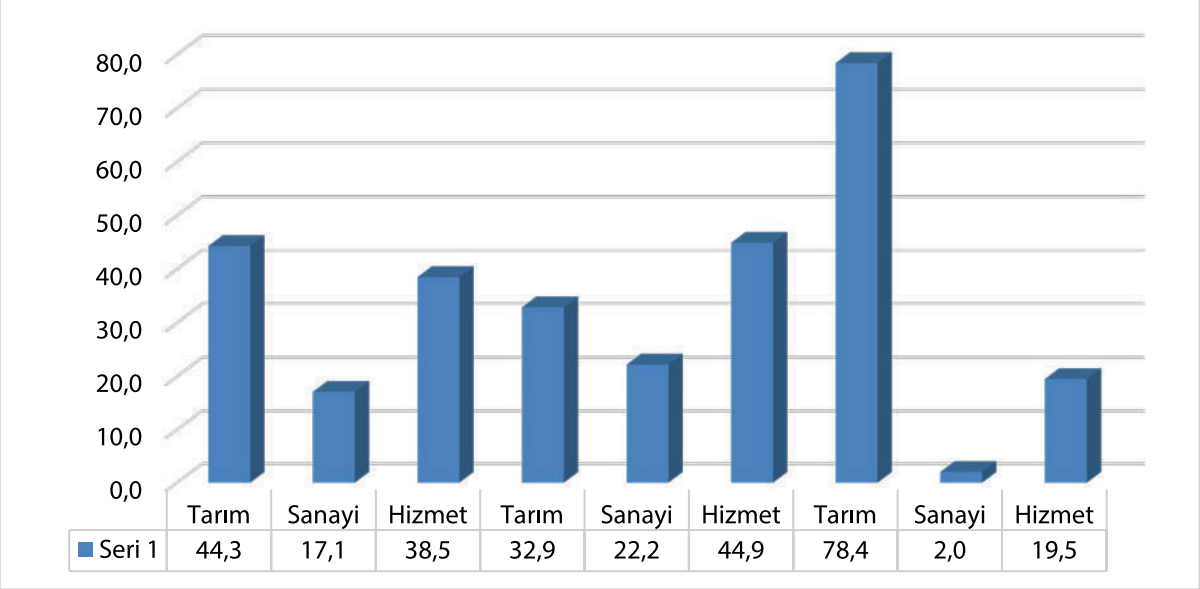
Kaynak: (Van Büyükşehir Belediyesi 2015, 53)

Tablo 89: Bölgesel Düzeyde İstihdamın Sektörel Dağılımı (2009-2012)

Yıl	Düzey	Tarım		Sanayi		Hizmet		Toplam	
		Bin Kişi	%	Bin Kişi	%	Bin Kişi	%	Bin Kişi	%
2009	**TR**	5.240	24,6	5.385	25,3	10.652	50,1	21.277	100
	TRB	300	36,5	119	14,5	405	49,2	823	100
	TRB2	141	36,3	50	12,9	197	50,8	388	100
2010	**TR**	5.683	25,2	5.927	26,2	10.985	48,6	22.594	100
	TRB	368	40,9	132	14,7	400	44,4	900	100
	TRB2	159	38,3	56	13,5	199	48	415	100
2011	**TR**	6.143	25,5	6.380	26,5	11.587	48,1	24.110	100
	TRB	403	39,7	186	18,3	427	42	1016	100
	TRB2	210	42,3	84	16,9	202	40,6	497	100
2012	**TR**	6.097	24,6	6.460	26	12.264	49,4	24.821	100
	TRB	450	41,7	190	17,6	439	40,7	1079	100
	TRB2	231	44,3	89	17,1	201	38,6	521	100

Kaynak: (Van Büyükşehir Belediyesi 2015, 50)

Şekil 47: TRB2 Bölgesi 2012 Yılı İstihdamının Cinsiyete ve Sektöre Göre Dağılımı



Kaynak: (Van Büyükşehir Belediyesi 2015, 51)

Van ve bölge ekonomisinin dikkat çekici özelliklerinden biri tarım sektörünün, istihdam bakımından olduğu gibi, kişi başına üretilen değer bakımından da ülke ortalamasının üzerinde bir paya sahip olmasıdır. TÜİK tarafından 2004-2010 dönemi için hazırlanan GSKD hesaplamalarından (Van'ın merkezinde olduğu) TRB2 bölgesi ölçeğinde üretilen katma değerin iktisadi faaliyet kollarına göre dağılımını izlemek mümkündür. Aşağıdaki tabloda da görülebileceği gibi, sanayi kesimi, tarım ve hizmetlerin gerisinde kalmaktadır.

TRB2 bölgesi 2004-2010 yılları arasında Türkiye tarım sektörü üretiminin yaklaşık yüzde 2,5'ini, sanayi sektörü üretiminin yaklaşık 0,6'sını ve hizmet sektörü üretiminin yaklaşık yüzde 1'ini karşılamıştır. Aynı dönemde bölgenin ülkenin toplam GSKD'si içindeki payı yaklaşık yüzde 1 düzeyindedir.

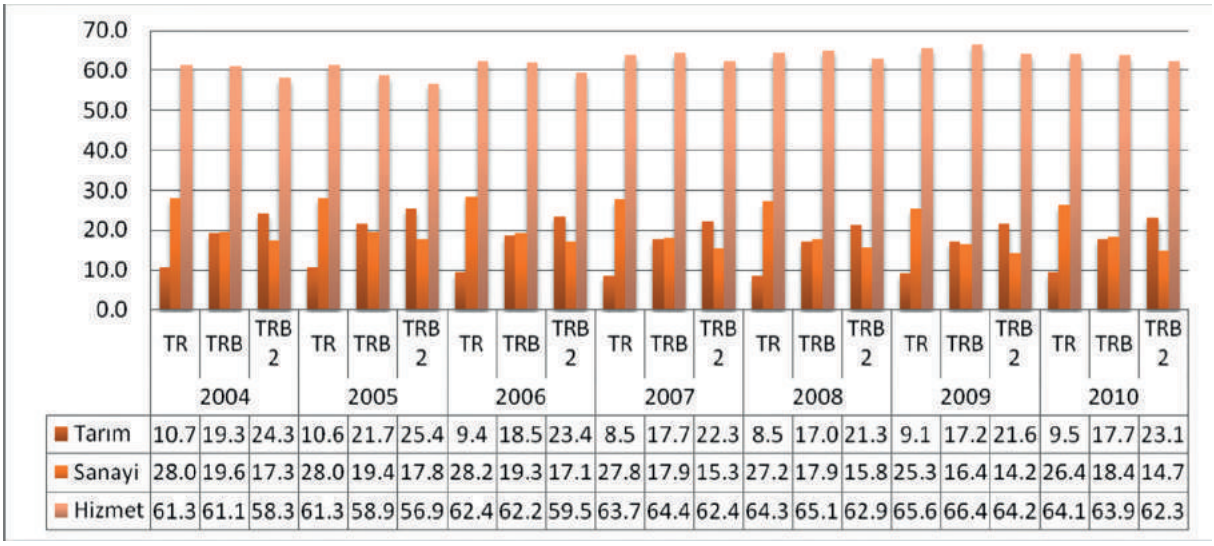
Kişi başına düşen GSKD miktarına bakıldığında TRB2 bölgesinin Türkiye ortalamasının hayli gerisinde kaldığı görülür. Aşağıdaki tabloda görüldüğü gibi, 2004 yılında 26 Düzey2 bölgesi içinde 25. sırada olan bölge, 2005-2010 yılları arasında da 26. sırada yer almıştır.

Tablo 90: Cari Fiyatlarla GSKD (2004-2010) (Bin TL)

Yıl	Düzey	Tarım	Sanayi	Hizmet	GSKD
2004	TR	52.997.645	138.411.772	303.474.641	494.884.058
	TRB	2.278.057	2.321.763	7.231.404	11.831.224
	TRB2	1.232.822	878.473	2.953.030	5.064.326
2005	TR	60.713.747	160.331.023	350.669.700	571.714.470
	TRB	3.023.030	2.697.018	8.212.172	13.932.220
	TRB2	1.512.998	1.058.483	3.388.596	5.960.077
2006	TR	62.662.754	188.646.805	417.108.706	668.418.265
	TRB	2.836.617	2.956.517	9.522.337	15.315.471
	TRB2	1.519.596	1.112.819	3.869.902	6.502.317
2007	TR	64.331.717	209.515.201	480.537.624	754.384.542
	TRB	3.096.868	3.131.335	11.254.111	17.482.314
	TRB2	1.655.995	1.137.007	4.643.402	7.436.404
2008	TR	72.274.585	232.475.082	549.835.548	854.585.214
	TRB	3.412.778	3.584.747	13.058.197	20.055.723
	TRB2	1.848.498	1.365.457	5.448.754	8.662.709
2009	TR	78.775.886	218.623.211	567.050.589	864.449.686
	TRB	3.783.721	3.614.158	14.633.762	22.031.642
	TRB2	2.099.078	1.375.122	6.232.178	9.706.378
2010	TR	92.739.021	259.022.057	628.785.937	980.547.016
	TRB	4.430.648	4.604.578	15.977.712	25.012.938
	TRB2	2.595.870	1.647.608	7.002.405	11.245.883

Kaynak: (Van Büyükşehir Belediyesi 2015, 160)

Şekil 48: Cari Fiyatlarla GSKD-İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Oranlar (2004-2014)



Kaynak: (Van Büyükşehir Belediyesi 2015, 161)

Tablo 91: Kişi Başına Düşen Toplam GSKD (2004-2010) (TL)

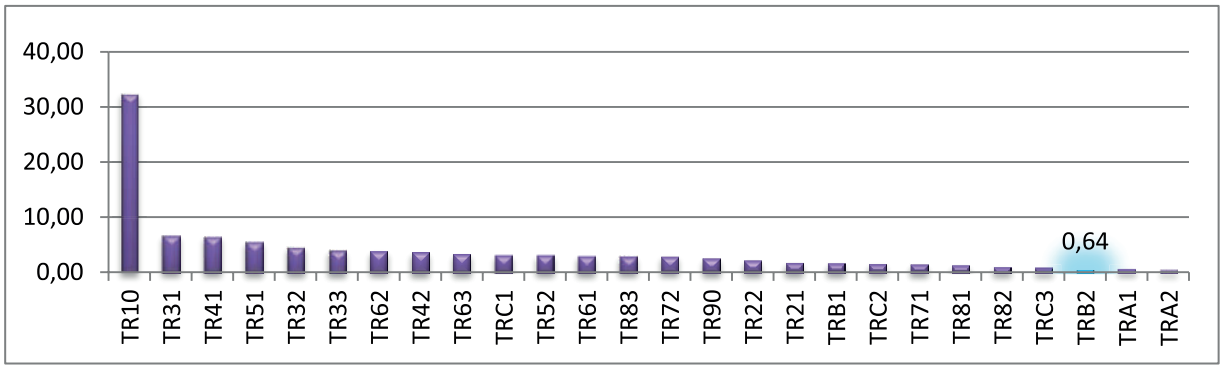
Yıl	Düzey	GSKD (TL)	Sıra
2004	TR	7.307	
	TRB	3.504	23
	TRB2	2.688	25
2005	TR	8.338	
	TRB	4.092	23
	TRB2	3.126	26
2006	TR	9.632	
	TRB	4.465	23
	TRB2	3.372	26
2007	TR	10.744	
	TRB	5.056	23
	TRB2	3.814	26
2008	TR	12,02	
	TRB	5.723	24
	TRB2	4.379	26
2009	TR	12	
	TRB	6.215	23
	TRB2	4.846	26
2010	TR	13.406	
	TRB	7.022	24
	TRB2	5.575	26

Kaynak: (Van Büyükşehir Belediyesi 2015, 162)

2013 yılı verilerine göre Van ili 2 milyar TL tarımsal üretimi değeriyle tüm iller arasında 31. sırada yer alırken, ülkenin toplam tarımsal üretim değerinde yüzde 1,2'lik paya sahiptir. İldeki tarımsal üretimin ise ağırlıkla hayvancılık faaliyetlerine dayalı olduğu görülmektedir. Toplam tarımsal üretim değerinin yaklaşık olarak yüzde 73'ü canlı hayvan değerinden, yaklaşık yüzde 18'i ise hayvansal üretim değerinden oluşmaktadır. Bitkisel üretim değerinin payı ise ancak yüzde 9 seviyesindedir. Bu veriler hayvancılık faaliyetlerinin mevcut durumda Van'ın en rekabetçi olduğu faaliyet alanı olduğu anlamına gelir. Keza yine 2013 verilerine göre, Van tüm ülkedeki canlı hayvan değerinin yüzde 2,6'sını oluşturarak 81 il içinde beşinci sırada yer almıştır. Ancak aynı rekabetçilik durumunun hayvansal üretim için geçerli olduğu söylenemez (Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı 2016, 36).

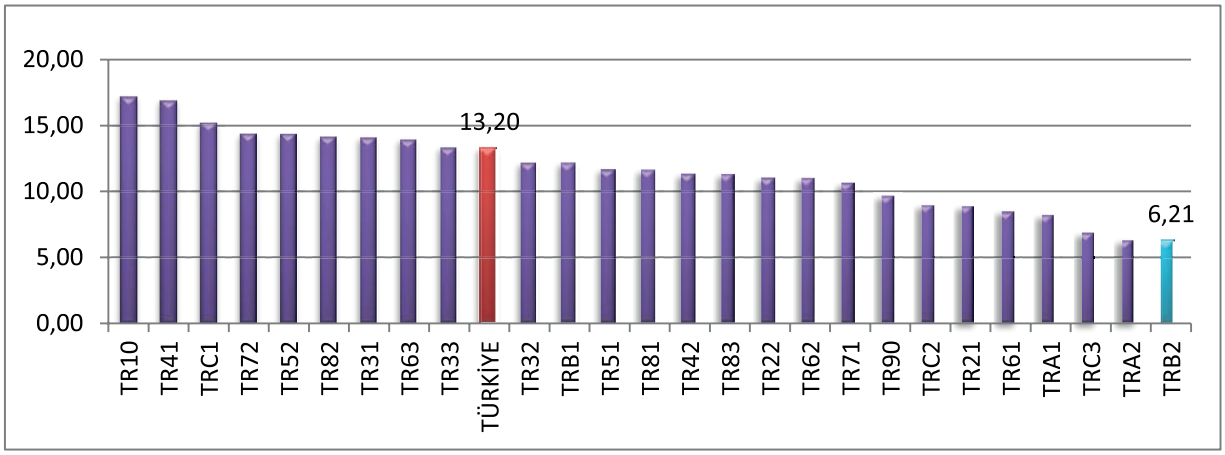
Van'ın içerisinde yer aldığı TRB2 bölgesinin sanayisi gelişkin bir bölge olmadığını yukarıda belirtmiştik. TÜİK'in 2008 yılı hesaplamalarına göre, sanayi gayri safi katma değerinin bölgelerdeki oranı bakımından TRB2 bölgesi yüzde 15,8'lik payla ancak 24. sırada yer almaktadır. Aşağıdaki grafiklerde imalat sanayi yerel birim sayılarının hem ülke genelinde hem de bölge içindeki oranları gösterilmiştir. Her iki veri de, TRB2 bölgesinde imalat sanayiinin cılızlığını gösterir. Keza Türkiye'de imalat sanayi yerel birim sayısının toplam yerel birim sayısına oranı yüzde 13,2 iken, TRB2 bölgesinde bu oran yüzde 6,2'dir.

Şekil 49: Düzey 2 Yerel Birim Sayılarının Türkiye Yerel Birim Sayılarına Oranı



Kaynak: (Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı 2013, 90)

Şekil 50: Düzey 2 Sanayi Yerel Birim Sayılarının Düzey 2 Toplam Yerel Birim Sayılarına Oranı



Kaynak: (Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı 2013, 90)

Ancak, bu noktada Van ile içerisinde yer aldığı bölge arasında önemli bir farkın oluşmakta olduğunu da belirtmek gerekir. 2000'li yıllarda Van'da sanayi sektörünün payı dikkat çekici ve ulusal ortalamanın hayli üzerinde bir artış göstermiştir. 2004-2014 döneminde ilde gerçekleştirilen üretim içerisinde sanayi sektörünün payı 16 puan artarken, hizmetler sektörünün payının 12 puan düşmesidir. Van'da sanayi üretimi artoş göstermektedir, diğer yandan tarım sektörü önemini büyük ölçüde korumaya devam etmektedir. Bu noktada var olan imalat üretim yapısının da ağırlıkla tarımsal üretime dayalı faaliyet kollarında geliştiği hesaba katılmalıdır.

Tablo 92: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (%), (2004 ve 2014)

	Sanayi		Hizmetler	
	2004	**2014**	**2004**	**2014**
İstanbul	31	30	68	69
İzmir	35	37	59	58
Bursa	44,4	47	48	48
Eskişehir	33	39	53	54
Ankara	25	30	72	68
Konya	23	28	54	52
Antalya	17	17	69	74
Adana+Mersin	22	28	60	60
Kayseri	40	39,4	50	52
Samsun	16	23,5	64	72
Van	12	28	72	60
Gaziantep	44	47	49	48
Diyarbakır	17	26	59	60
Toplam Türkiye	**28,7**	**32**	**60,4**	**60,6**

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan il bazında GSYİH hesaplamalarından yazarlar tarafından derlenmiştir.

Yukarıdaki tablodan da izlenebileceği gibi, TÜİK tarafından 2016 yılı sonunda yayınlanan il bazında GSYİH verilerine göre, 2014 yılı itibariyle Van'da üretilen GSYİH içinde sanayi sektörünün payı yüzde 28, hizmetler sektörünün payı yüzde 60'tır. Sanayi sektörünün payının 2004'ten 2014'e gelene kadar 16 puan artmış olması hayli çarpıcıdır. Bu artış oranıyla Van, incelediğimiz iller arasında Diyarbakır, Eskişehir ve Samsun ile birlikte sanayide en yüksek büyümenin kaydedildiği illerden biri olmuştur. Ancak, il bazındaki bu göreli artışın yapısal bir dönüşümün işareti olarak yorumlamak konusunda dikkatli olmak gerekir. Keza Van'ın 2014 yılı itibariyle toplam ulusal sanayi GSYİH'sinden aldığı pay halen yüzde 0,4 seviyesindedir.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın (2014) sanayi sayımı verilerine göre, Van ilinde sanayi siciline kayıtlı 174 işletme bulunur. Bu da ülke genelindeki kayıtlı işletmelerin ancak binde birine denk gelir. İşletme sayısı bakımından öne çıkan sektörler ise gıda ürünleri imalatı, diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı, diğer madencilik ve taş ocakçılığı sektörleridir. Çalışan sayıları bakımından ise gıda ürünleri imalatında çalışanların sayısının tüm sanayi istihdamının yarısından fazlasını oluşturduğunu görürüz. Un, yem, süt fabrikaları, et kombinası, et entegre tesisi vb. tesislerden oluşan gıda sanayii ilin üretim yapısının temel direği konumundadır. Çalıştırılan kişi bakımından ildeki en büyük işletmelerse Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. Erciş Fabrikası, Aşkale Çimento Sanayi T.A.Ş. Van Şubesi ve de Et ve Balık Kurumu Genel Müdürlüğü Van Et Kombinası Müdürlüğüdür. İldeki sanayi işletmelerinin yüzde 23'ü mikro, yüzde 73'ü küçük, yüzde 3'ü orta ve yüzde 1'i büyük ölçekli işletmelerdir.

Gıda sanayiinin tüm sanayi kolları arasında en düşük teknoloji ve getiri düzeyine sahip alanlardan biri olduğuna şüphe yok. Yine de Van bu açıdan kimi potansiyel avantajlara sahiptir. Örneğin, coğrafi konum itibariyle Van için önemli potansiyel pazarlar konumunda olan İran, Irak, Gürcistan, Rusya gibi ülkeler Türkiye'den gıda ürünleri ithal eden ülkelerdir. İran 2013 yılında tüm dünyadan 414 milyon dolar değerinde büyükbaş et ve 204 milyon dolar değerinde süt ürünü ithal etmiştir. Azerbaycan, Irak, Gürcistan, Rusya ve Birleşik Arap Emirlikleri toplamda 8,7 milyar dolar değerinde büyükbaş et ve süt ürünü ithalatı yapmıştır (Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı 2014). Türkiye bu pazarlara yönelik gıda sanayii ihracatından önemli bir pay alsa da Van'ın bu toplam ihracat içindeki payı son derece sınırlıdır. Bunun da esas nedeni tarım ve gıda üretim faaliyetlerinin büyük ölçüde geçimlik düzeyde kalması, ürünlerin depolanması, vakumlanması, paketlenmesi gibi aşamalardaki yetersizliklerden ötürü ihraç edilebilir ürün kalitesinin yakalanamamasıdır. Bu da nihayetinde ilin ekonomisinde büyük payı olan sektörlerin katma değer ve verimlilik düzeylerinin düşük olması demektir.

Gıda sanayii haricinde üzerinde durulması gereken bir diğer faaliyet alanı ise inşaat ve yapı malzemeleri sanayiidir. Çimento, beton, kireç, alçıtaşı vb. ürünleri üreten firmalarla maden ve taş ocakçılığı sektöründe yer alan firmaların hem işyeri sayısı hem de istihdam bakımından ilin önemli faaliyet alanları olduğunu yukarıda belirtmiştik. Bu işkolları aynı zamanda ciro büyüklüğü anlamında da öne çıkarlar. Keza 2011 yılı verilerine göre, bölgesel GSKD ve kişi başına düşen GSKD miktarları gibi göstergeler bakımından TRB2 bölgesi son sıralarda yer alsa da, inşaat sektörü ciro büyüklüğü bakımından 13. sırada yer almıştır. Toplam 2,79 milyar TL'lik bu büyüklüğün önemlice bir kısmının TRB2 bölgesinin iktisadi açıdan önde gelen ili Van tarafından üretildiğine şüphe yoktur. Bunun yanı sıra inşaat sektörüne yönelik brüt yatırım tutarında 112,2 milyon TL ile 15. sırada yer alan TRB2 bölgesi, 15 binin üzerindeki çalışan sayısı ile de 19. sırada yer almıştır. Burada da 2011 yılında yaşanan deprem ardından önemli bir konut inşası hareketliliğine konu olan Van öncü konumundadır.

Bu noktada bölümün başında işaret ettiğimiz tartışma başlığına dönelim ve Van'ın bir sınır kenti olmasından kaynaklanan ekonomik özelliklerine değinelim. Burada üzerinde durulması gereken iki başlık dış ticaret ve turizmdir. Van'ın, coğrafi konumu gereği, başta İran, Irak, Ermenistan ve Azerbaycan'la yakın iktisadi etkileşim içinde olması beklenir. Ancak, mevcut durumda Van'ın sınır kentlerinin sahip olduğu avantajlardan yeterince yararlandığını söylemek güçtür. Bu durumun gerisindeki nedenler ülkeler arasındaki siyasi ilişkiler kadar, sınır ticaretini düzenleyen mevzuat ve de altyapı yetersizlikleridir. Van'ın İran'la tek bağlantı noktası Saray Kapıköy sınır kapısıdır. Bu kapının da lojistik bakımdan yetersiz kaldığı bilinmektedir. Bu türden altyapı sorunlarının çözüme kavuşturulması için kimi girişimler söz konusu olmuştur. Örneğin, 2014 yılında Türkiye-İran-Van Forumu kurulmuş, Van'ın Başkale ve Çaldıran ilçelerinde iki sınır ticaret merkezi (STM) kurulması kararlaştırılmış, yine Van'da bir İhtisas Gümrüğü kurulması için çalışmalar başlatılmıştır. Ayrıca Van Ticaret Odası ile Urumiye Ticaret Sanayi Madencilik ve Tarım Odası arasında bir ortak işbirliği konseyinin kurulması gündeme gelmiştir. Ancak bu girişimlerin gerisi getirilmediği için Van'ın dış ticaret değerlerinde (2023 yılı itibariyle Van'ın dış ticaret hacminin 1 milyar dolar olması hedeflenmektedir) beklenen düzeyde bir artış kaydedilmemiştir.

TÜİK verilerine göre, 2014 yılı itibariyle Van'da yaklaşık 30 milyon dolar ihracat ve 40 milyon dolar ithalat gerçekleştirilmiştir. Türkiye genelinde olduğu gibi 2000'lerin başından bu yana Van'ın ihracat düzeyinde bir artış söz konusu olmuşsa da, bu artışın beklenen düzeyde olmadığı da açıktır. Özellikle 2013 ve 2014 yıllarında belirgin bir artış yaşanmıştır. Bu durum ülke genelinde gözlenen durumun aksinedir. Ancak, diğer yandan Van net ithalatçı konumundadır. İlden yapılan ihracat ithalatın gerisinde kalmaktadır.

Tablo 93: Yıllar İtibariyle Türkiye-Van İhracat ve İthalat Verileri (Dolar) (2002-2014)

Yıllar	Türkiye	Van	Yıllar	Türkiye	Van
2014	144.485.294	29.485	2014	220.450.411	40.110
2013	151.802.637	26.655	2013	251.661.250	51.206
2012	152.461.737	21.708	2012	236.545.141	33.291
2011	134.906.869	20.127	2011	240.841.676	38.566
2010	113.883.219	18.911	2010	185.544.332	21.836
2009	102.142.613	17.341	2009	140.928.421	12.715
2008	132.027.196	13.073	2008	201.963.574	5.498
2007	107.271.750	13.473	2007	170.062.715	13.042
2006	85.534.676	15.306	2006	139.576.174	10.372
2005	73.476.408	13.415	2005	116.774.151	6.607
2004	63.167.153	7.462	2004	97.539.766	11.174
2003	47.252.836	2.839	2003	69.339.692	15.471
2002	36.059.089	1.427	2002	51.553.797	12.022

Kaynak: (Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı 2016, 51)

Tablo 94: TRB2 Bölgesi İlleri İthalat ve İhracat Değerleri (Bin Dolar) ve İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)

	Bitlis		Hakkari		Muş		Van		TRB2	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
İhracat Değeri	2.333	2.527	339.112	363.152	7.873	14.049	20.127	21.708	369.446	401.437
İthalat Değeri	8.709	6.039	32.976	38.888	2.727	3.424	38.566	33.291	82.978	81.642
Dış Ticaret Hacmi	11.042	8.566	372.088	402.040	10.600	17.473	58.693	54.999	452.424	483.079
Dış Ticaret Açığı	-6.376	-3.512	306.136	324.264	5.146	10.625	-18.439	-11.583	286.468	319.795
İhracat/ İthalat (%)	0,27	0,42	10,3	9	2,89	4	0,52	0,65	4	4,9

Kaynak: (Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı 2013, 206)

İhracatın sektörel dağılımına baktığımızda imalat sanayinin en önemli payı aldığını görürüz. Burada da başı gıda sanayii imalatı ile tekstil ürünleri imalatı çeker. Aşağıdaki tablolar hem Van'da en çok ihracatı yapılan fasılları, hem de Van'ın asıl ihracat pazarı olan İran'a en çok ihracatı yapılan fasılları göstermektedir. Ürün bazında ise patates cipsi, helva, pekmez, reçel gibi şekerli mamuller ve de ceviz ahşap ürünleri başı çekmektedir.

Tablo 95: Van'dan En çok İhracat Yapılan Fasıl, 2014 (Dolar)

Yenilen meyveler	3.341.158
Örme giyim eşyası ve aksesuar	3.162.534
Plastikler ve mamülleri	3.067.537
Demir veya çelikten eşya	2.525.291

Kaynak: (Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı 2016, 54)

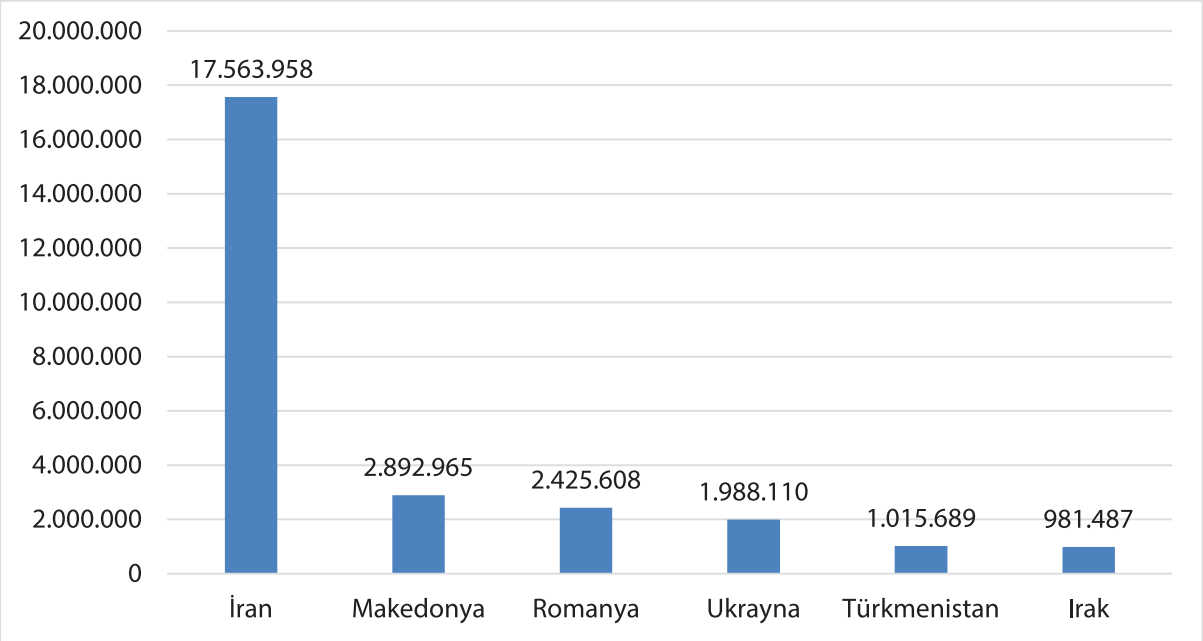
Tablo 96: Van'dan İran'a En çok İhracat yapılan Fasıl, 2014 (Dolar)

Yenilen meyveler	3.341.158
Örme giyim eşyası ve aksesuar	3.162.534
Demir veya çelikten eşya	1.989.545

Kaynak: (Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı 2016, 54)

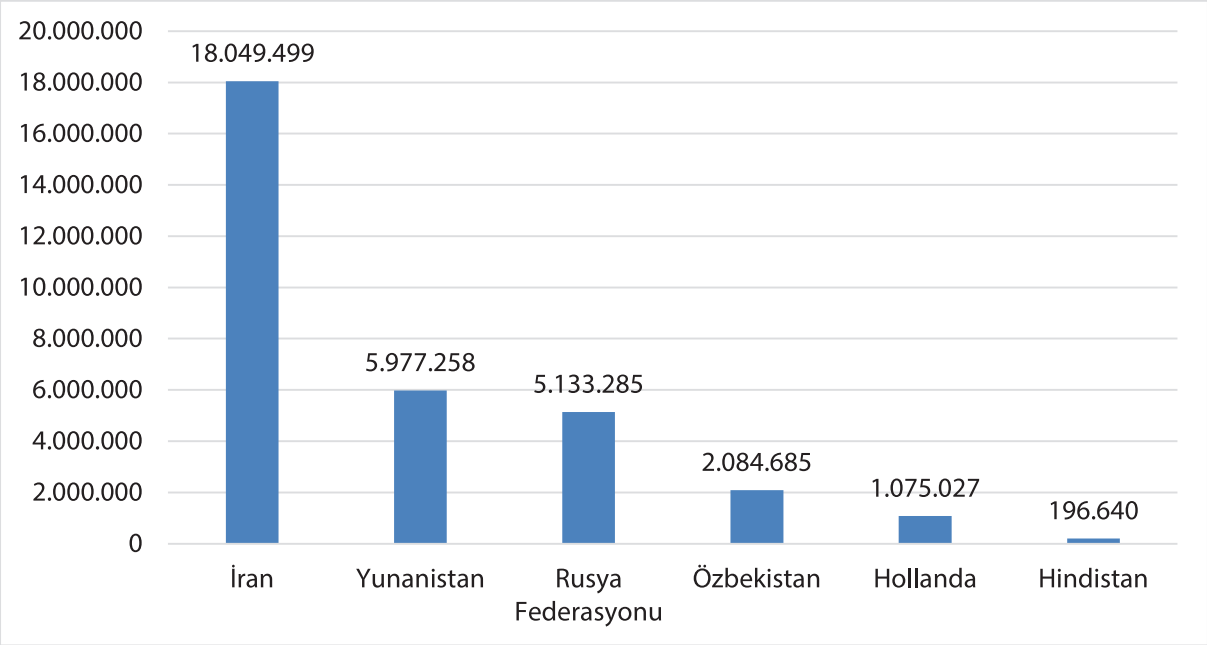
2014 yılı verileriyle İran 22 milyon dolarlık ihracatla ilin ihracatı içinde en büyük paya sahip ülkedir. Onu takip eden diğer beş ülkeye yapılan toplam ihracat İran'a yapılan ihracatın yarısına bile denk gelmez. Benzer bir durum ithalat açısından da geçerlidir. Ancak Van, İran'a ağırlıkla gıda ve tekstil ürünü ihracatı yaparken, İran'dan ağırlıkla katma değeri nispeten yüksek alüminyum, cam ve mineral ürünler ithalatı yapmaktadır. 2014 yılı itibariyle Van ile İran arasındaki alışverişin Van için dış ticaret açığı anlamına gelmesi ürünler arasındaki bu dramatik farktan kaynaklanmaktadır.

Şekil 51: En Çok İhracat Yapılan İller, 2014



Kaynak: (Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı 2016, 54)

Şekil 52: En Çok İthalat Yapılan İller, 2014



Kaynak: (Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı 2016, 54)

Sonuç olarak toplam dış ticaret büyüklüğü anlamında Van'ın sınır kenti olmasından kaynaklanan avantajlardan istifade ettiğini söylemek mümkün değildir. Aşağıdaki tablo Van ve Hakkâri illeri için tanınan sınır ticareti merkezi kotalarını göstermektedir. Uygulamada olan bütün kota ve kıstaslardan sonra Van'ın kendisine tanınan ithalat hakkının 2010 yılında sadece yüzde 5'ini, 2011'de yüzde 11'ini ve 2012'de yüzde 8'ini kullandığı hesaba katılırsa fiziki yakınlığın tek başına ticaret hacmini arttırmadığı sonucu çıkarılabilir.

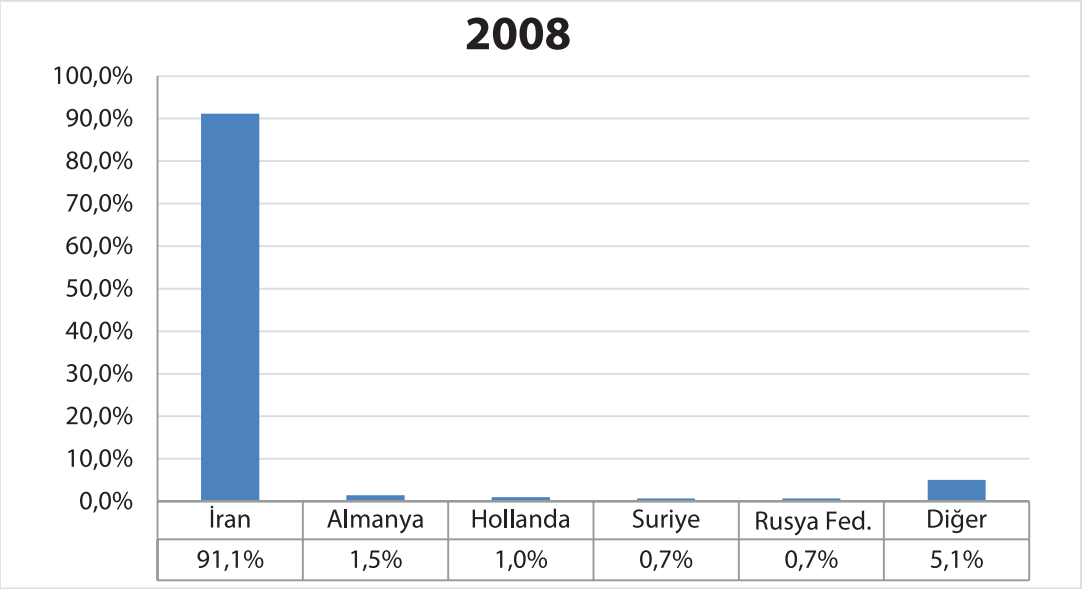
Tablo 97: Sınır Ticareti Merkezi Kotaları, 2013

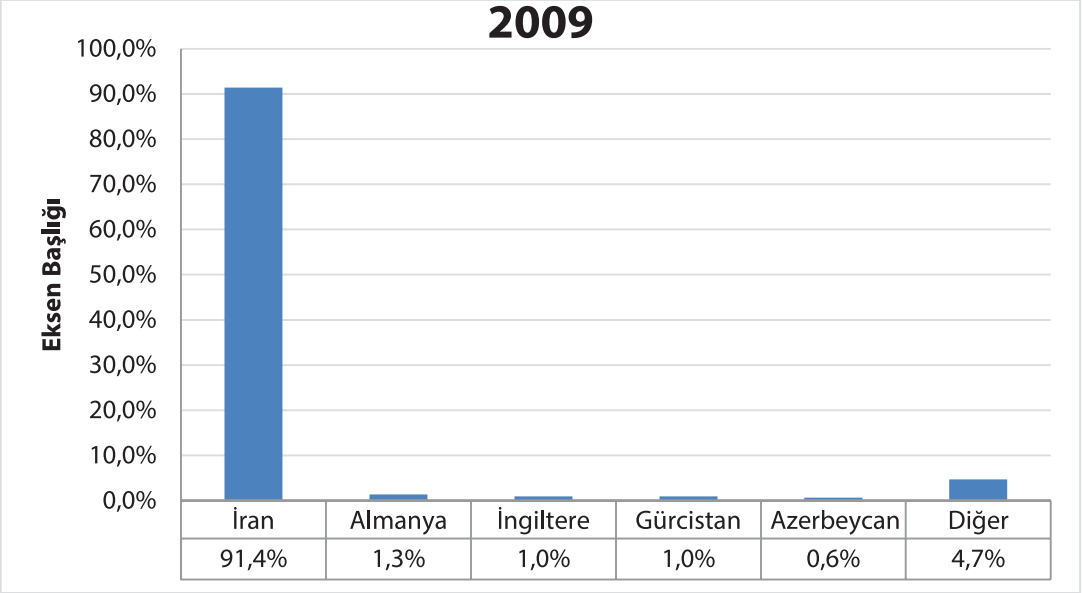
İller	Yıllar	Sanayi (1000$)	Tarım (1000$)	Ürün Kotası (1000$)	Kota (1000$)
Van	2010	39.200	16.800	840	56.000
	2011	25.500	25.500	1275	51.000
	2012	25.500	25.500	1275	51.000
	2013	25.500	25.500	1275	51.000
Hakkari	2010	9.800	4.200	210	14.000
	2011	6.500	6.500	325	13.000
	2012	6.500	6.500	325	13.000
	2013	6.500	6.500	325	13.000

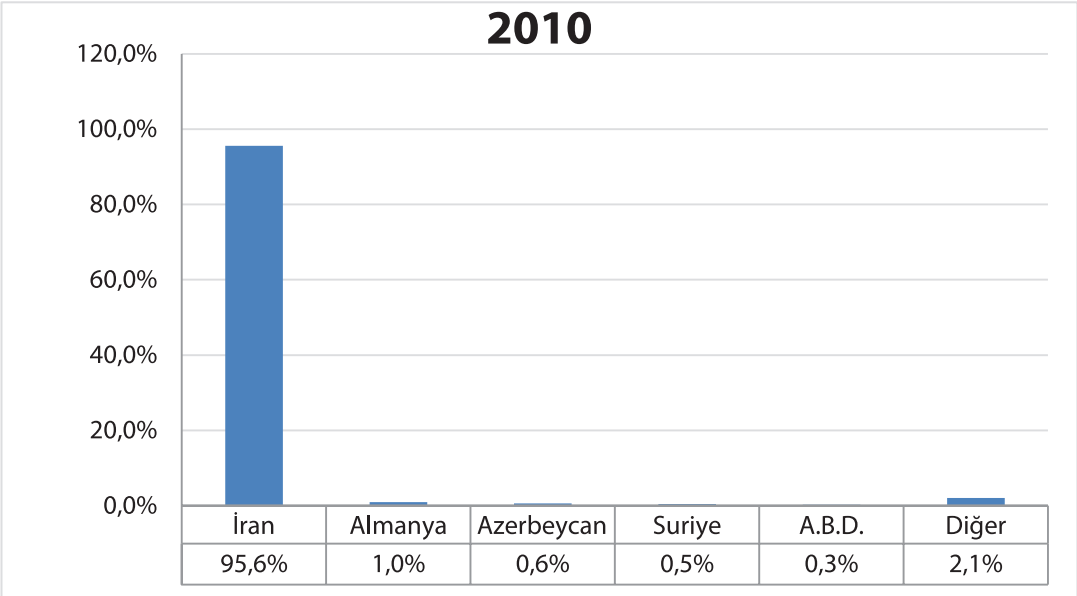
Kaynak: (Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı 2013, 224)

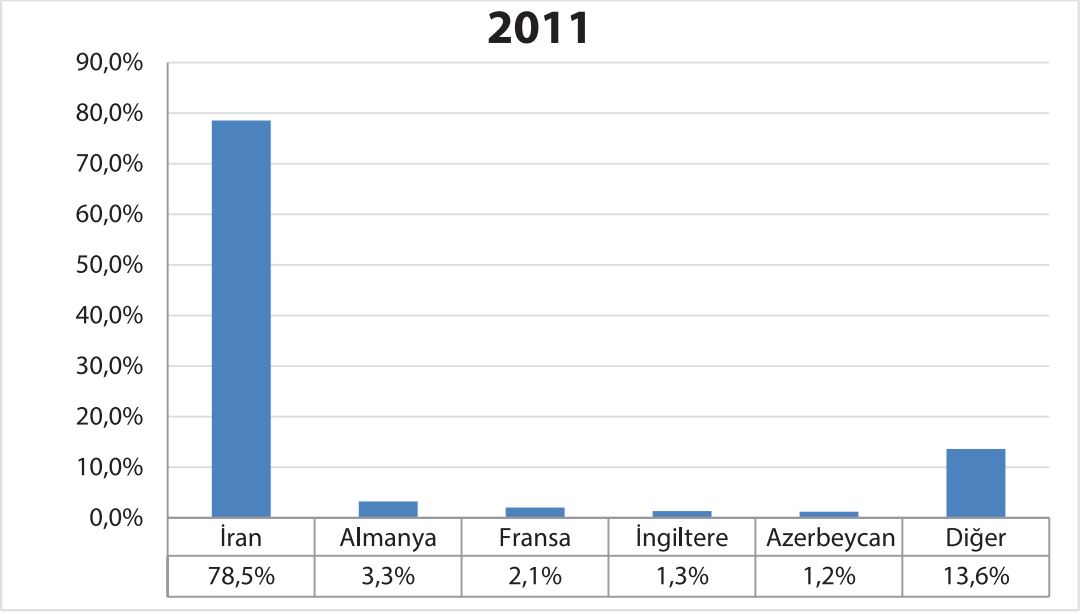
Van'ın kültür turizmi, kış turizmi, doğa turizmi gibi bir dizi turizm faaliyeti açısından potansiyele sahip olduğu sıklıkla vurgulanmaktadır. Başta yaşanan deprem ve bölgedeki güvenlik endişeleri nedeniyle son yıllarda ciddi dalgalanmalar gösterse de Van'a gelen turist sayısında 2000'li yıllarda belirgin bir artış yaşanmıştır. Ziyaretçi sayısındaki bu artış turizm belgesi sahibi işletmelerin sayısında da artışa neden olmuştur. Ziyaretçilerin çoğu yurtiçi ziyaretçi olsa da yurtdışından gelenlerin sayısında da artış yaşanmaktadır. Aşağıdaki şekil Van'dan çıkış yaban yabancı ziyaretçilerin ülkelere göre dağılımını göstermektedir. Şekilden de izleneceği üzere, İranlı turistlerin payı belirgin bir üstünlük göstermektedir.

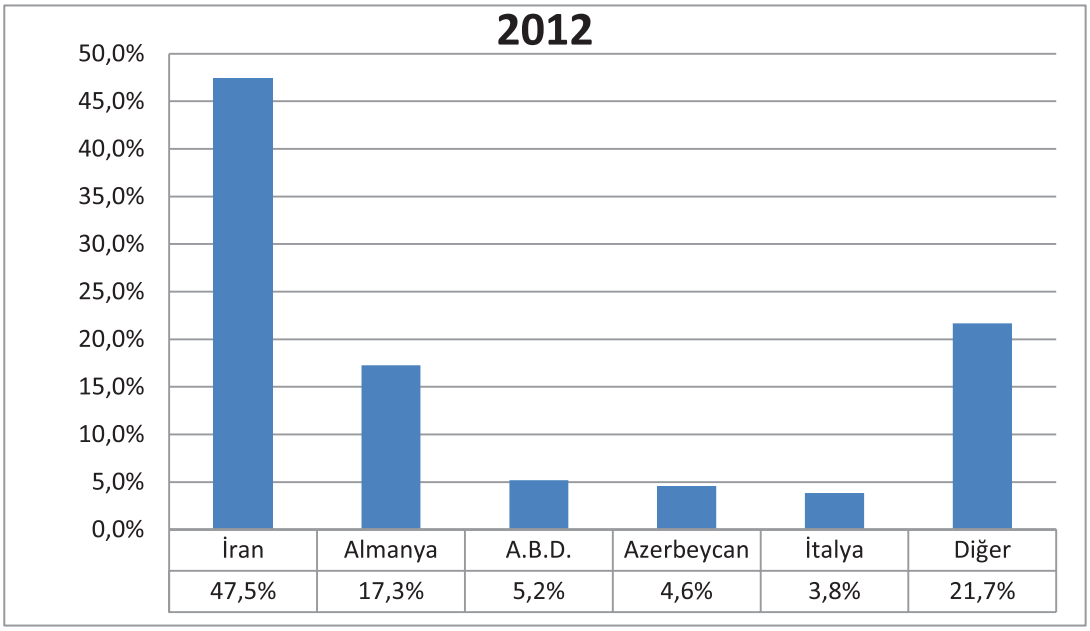
Şekil 53: Yıllara Göre Van İlinden Çıkış Yapan Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlerine Göre Dağılımı (2008-2012)











Coğrafi yakınlık gereği İranlı turistler için Van'ı cazip bir destinasyon kılma hedefi gerek karar alıcılar gerekse yerel ekonomik aktörler tarafından sıklıkla ifade edilmektedir. İranlı turistlerin gelişinin Van'ı bir nevi bölgesel tüketim pazarı kılma imkânı da olduğundan bu arzunun dile getiriliyor oluşu anlaşılırdır. Ancak, Van'dan giriş ve çıkış yapan İranlı turistlerin önemli bir kesiminin tüm kalış sürelerini Van'da geçirmedikleri, buradan ülkenin diğer turizm merkezlerine hareket ettikleri sektör temsilcileri tarafından dile getirilmektedir. Bundan ötürü tıpkı sınır ticareti bağlamında olduğu gibi turizm faaliyetleri bağlamında da İran-Van ilişkisini kuvvetlendirecek ve ilin turizm potansiyelini daha da ileriye taşıyacak kurumsallıkların ve altyapıların inşa edilmesi mecburidir. Bu da ulusal ölçekli merkezi ekonomi politikalarının ötesinde yerel ölçekteki aktörlerin geliştireceği stratejilerle de ilişkilidir.

Bu bölümde özetlediğimiz veriler, yakın zamanlı kalkınma politikaları bağlamında bir bölgesel cazibe merkezi olması hedeflenen Van'ın makûs azgelişmişlik döngüsünü kıracak sermaye birikimini yaratmaktan uzak olduğunu göstermektedir. Bölge içi ve kent içi eşitsizlikler ve genel yoksunluk halinin aşılması gibi çok daha uzun erimli hedefler bir yana, bir bütün olarak Van'ın ekonomik canlılığını kayda değer düzeyde arttırdığını söylemek güçtür. Son yıllarda duraksama eğilimleri ortaya çıkmış olsa da, Anadolu'nun birçok kentsel yerleşimi için göreli zenginleşme fırsatları yaratan 2000'li yıllar, ilde sanayileşme yönünde bir yolu açmış görünse de, sosyo-ekonomik gelişmişlik anlamında henüz Van için beklenen ölçüde sonuç getirmemiştir.

Hâlbuki bir sınır kenti olan ve tarihsel olarak da birden fazla bölgenin (Anadolu, Kafkaslar ve İran) iktisadi etkileşim alanının kesişiminde yer alan Van, komsu ülkelerle siyasi sorunların giderildiği, üretim ve ticaret ilişkilerinin dışa açıklığının arttığı bir konjonktürde daha farklı sonuçları mümkün kılacak potansiyellere sahiptir. Özellikle İran'la arasındaki iktisadi ilişkilerin arttırılmasını sağlayacak politik ve teknik gelişmelerin kaydedilmesi durumunda Van'ın gerçek anlamda bir bölgesel pazar şehrine dönüşmesi beklenir. Böylesi bir senaryoda Van ulusal sınırları aşan bir işlevsel entegrasyon dinamiğine girecektir. Ancak bu türden bir entegrasyon, ulaşım ve taşıma altyapılarının modernize edilmesinden sınır ticareti kotalarının yeniden düzenlenmesine ya da sınır bürokrasinin hafifletilmesine bir dizi teknik, idari ve yasal koşula bağlıdır. Bu koşulların yerine getirilmesi ise hem merkezi hem de yerel düzeyde siyasi iradenin gösterilmesini gerektirir. Sonuç itibariyle Van'ın ülkenin marjında kalmış bir yoksunluklar şehrinden ulusal sınırları aşan bir kent-bölgeye geçiş sağlayabilmesi, hem merkezle yerel siyasi aktörler arasındaki çatışmanın dindirilmesine hem de yerel-üstü ölçeklendirme stratejilerini formüle edip uygulamaya girişecek özerkliğe sahip kentsel koalisyonların oluşmasına bağlıdır.

SAMSUN

KUZEYİN ÇEKİM MERKEZİ

SAMSUN: KUZEYİN ÇEKİM MERKEZİ

Samsun, bu rapor kapsamında ele aldığımız yegâne Karadeniz şehridir Samsun. Kent-bölgelerin oluşum süreçlerine ilişkin bir tartışmada Karadeniz bölgesindeki kentsel yerleşimlerin düşük düzeyde temsil ediliyor oluşunun uzun vadeye yayılan yapısal nedenleri olduğu söylenebilir. Zira giriş bölümünde de işaret ettiğimiz gibi kent-bölgelerin oluşmasını ya da kimi kentsel ekonomilerin potansiyel olarak bölgeselleşme eşiğine yaklaşmasını mümkün kılan demografik, ekonomik ve siyasal dinamikler en genel anlamda küreselleşme olarak adlandırdığımız süreçlerle yakından bağlantılıdır. Esasen ulusal ölçekte örgütlenmiş olan üretim, tüketim ve dolaşım ilişkilerinin ulusal ekonomilerin dışa açılması sürecinde yeniden yapılandırılması, kentsel yerleşimler arasında yeni bir işbölümünün oluşmasını beraberinde getirdiği gibi, kimi metropoliten alanların da çevrelerindeki daha küçük ölçekli kentsel yerleşimlerle işlevsel olarak bütünleşmesine neden olur. Oysa Türkiye ekonomisinin ihracat odaklı büyüme modeli çerçevesinde yeniden yapılandırıldığı 1980 sonrası dönemde ortaya çıkan yeni mekânsal işbölümü bir bütün olarak Karadeniz bölgesi için menfi sonuçlar üretmiştir. İthal ikameci büyüme modelinin devrede olduğu planlı ekonomi döneminde azgelişmişlik sorunlarıyla boğuşan, hem nicelik hem de nitelik açısından nüfusunun önemli bir kısmını göçlerle ülkenin batısındaki gelişme odaklarına kaybeden bölge bu yeni dönemde de sosyo-ekonomik gelişkinlik açısından gerilemiştir. Bugün için bölgenin kentsel ve kırsal alanları yaşlanan nüfus, bölge dışına göç, istihdam noksanlığı ve yoksulluk gibi problemlerle boğuşmaktadır.

Diğer yandan Trabzon'la birlikte Karadeniz bölgesinin tarihsel merkezi olan Samsun'un bu uzun dönem zarfında geçirdiği dönüşümün düz bir çizgi izlediğini iddia etmek yanlış olur. Keza Samsun, hem bölgenin küreselleşme sürecinde deneyimlediği göreli konum kaybının net biçimde gözlenebileceği hem de 2000'li yıllarda sınırlı da olsa alternatif gelişim olanaklarının belirginleştiği kentlerden biridir. Bu Orta Karadeniz kenti bir yandan tarımsal üretimin ulusal ölçekte tasfiyesi, imalat sanayii alanındaki kamu işletmelerinin özelleştirilmesi gibi 1980 sonrası dönemin başat iktisat politikalarından doğrudan etkilenmiş, ulusal gelirden aldığı payın düzenli olarak düşüşüne tanık olmuştur. Diğer yandan ise özellikle son yıllarda bölgesel lojistik merkezi olmak ya da yaygınlaşan özel sağlık kuruluşlarıyla birlikte yeniden kendi bölgesinin hizmet merkezi olmak gibi ihtimaller belirmiştir. İstanbul'a ve kısmen Ankara'ya kaymış olan bazı hizmet kollarının tekrardan bölge merkezine çekilmesi, şehrin kaybettiği konumunu telafi etme potansiyeli olan yeni birikim alanları ortaya çıkarmıştır. Bu ikili durumun varlığından hareketle bu bölümde Samsun'un sosyo-ekonomik yapısını daha yakından inceleyeceğiz.

Bugün için nüfusu ve ekonomisiyle Karadeniz bölgesinin en gelişkin kenti olan Samsun, Kalkınma Bakanlığı (2013) tarafından 2011 yılı verileri kullanılarak hazırlanan Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi çalışmasında 33. sırada yer almıştır. 2003 verileriyle hazırlanan bir önceki çalışmada 32, 1996 verileriyle hazırlanan endekste ise 35. sırada yer alan Samsun'un ülke genelinde ortalama değerlerde tutunduğunu söylemek mümkündür.

Yeşilırmak ve Kızılırmak deltaları üzerinde yer alan iki önemli delta ovasına (Bafra ve Çarşamba) sahip olan Samsun'un geçmişte ekonomik yapısı esasen tarımsal üretime ve tarıma dayalı imalat sanayiine dayanıyor, kent kendi bölgesinin ticaret merkezi olma işlevini yerine getiriyordu. Tütün üretimi ve işlenmesi üzerinden henüz 19. yüzyılda kapitalist üretim ve ticaret ilişkilerine eklemlenen kentin ekonomik yapısında tarımsal üretim ve sanayii 20. yüzyılda da önemli bir paya sahipti (Keskin ve Yaman 2013). Samsun ekonomisinin 1980'den itibaren ülkenin geneline kıyasla küçülmesinde ve ildeki sermaye birikiminin il dışına çıkmasında tütüncülük alanını baştan aşağıya dönüştüren yasal düzenlemelerin, politikaların ve TEKEL gibi kamu işletmelerinin özelleştirilmesinin ya da tasfiye edilmesinin önemli bir payı vardır. Bu süreçte Samsun bölgesel ticaret merkezi olma vasfını da önemli ölçüde yitirmiştir (Gençağa ve Özgün 2008). Bu yıllarda Samsun'un ulusal gelirden aldığı pay da azalmıştır. TÜİK tarafından açıklanan 2001 yılına ait Gayrisafi Yurtiçi Hâsıla (GSYİH) verilerine göre Samsun'un içinde yer aldığı TR83 Düzey2

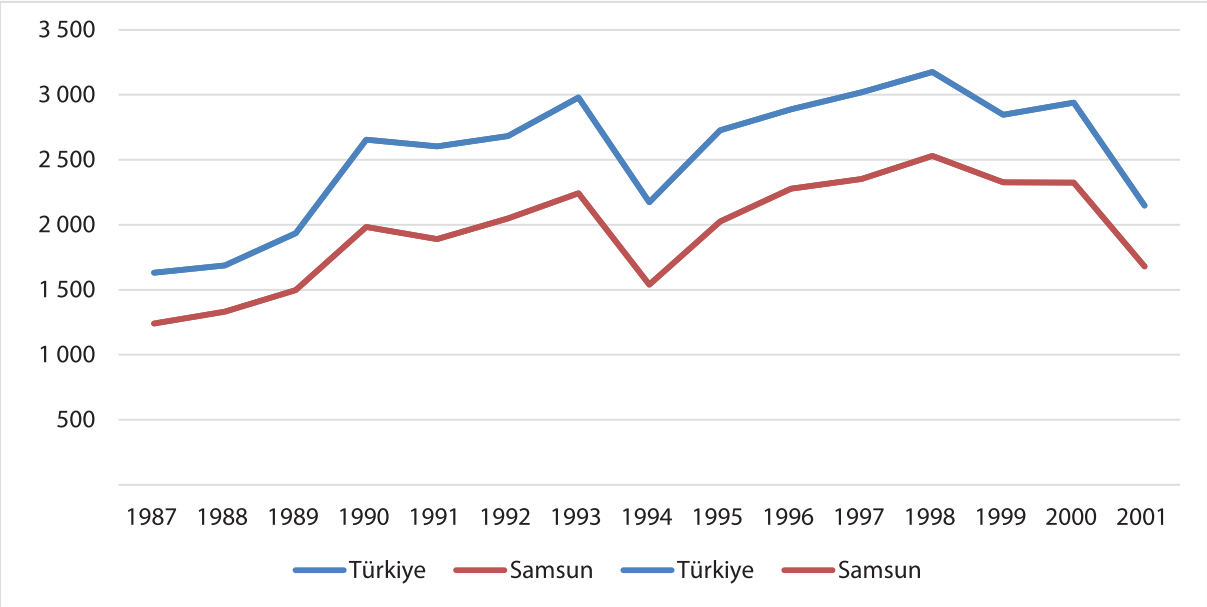
bölgesi (diğer iller Amasya, Çorum ve Tokat'tır) 26 bölge arasında 10. sıradadır. Bununla beraber kişi başına düşen GSYİH bakımından ise 15. sıradadır. Aşağıdaki tablodan da izlenebileceği gibi, 1987 ile 2001 yılları arasında bölgenin hem genel GSYİH hem de nüfus içindeki payı düşmüştür. GSYİH'nin nüfusa oranla artış kaydetmiş olmasının gerisinde ise bölgenin nüfus payının GSYİH payından çok daha fazla oranda düşmüş olmasıdır. Bu da şüphesiz bölgenin verdiği yoğun göçle ilişkilidir. Bu dönemde il bazında Samsun'un kişi başına düşen GSYİH'si 1239 dolardan 1680 dolara yükselmiştir. Türkiye ortalaması ise 1629 dolardan 2146 dolara yükselmiştir. 2001 yılı itibariyle Samsun kişi başına düşen GSYİH açısından 37. sıradadır ve Türkiye ortalamasının yüzde 80'ine yakın bir değer üretmektedir. Samsun'un 2001 yılında toplam GSYİH'si ise 2 milyar 22 milyon dolar civarındadır. Bu da ulusal gelirden aldığı yüzde 1,37'lik payla 15. Sırada olduğu anlamına gelmektedir. İlin payı 1987'den (yüzde 1,63) 2001'e gelene kadar sürekli bir düşüş eğilimi göstermiştir.

Tablo 98: TR83 Bölgesi GSYİH ve Nüfus Payları (1987-2001)

Yıllar	GSYİH payı	Nüfus Payı	GSYİH/Nüfus
1987	3,46	5,29	0,65
1988	3,50	5,21	0,67
1989	3,67	5,13	0,72
1990	3,51	5,06	0,69
1991	3,55	4,99	0,71
1992	3,54	4,93	0,72
1993	3,57	4,86	0,73
1994	3,39	4,80	0,71
1995	3,35	4,74	0,71
1996	3,37	4,68	0,72
1997	3,32	4,62	0,72
1998	3,43	4,56	0,75
1999	3,36	4,50	0,75
2000	3,21	4,44	0,72
2001	3,17	4,38	0,72

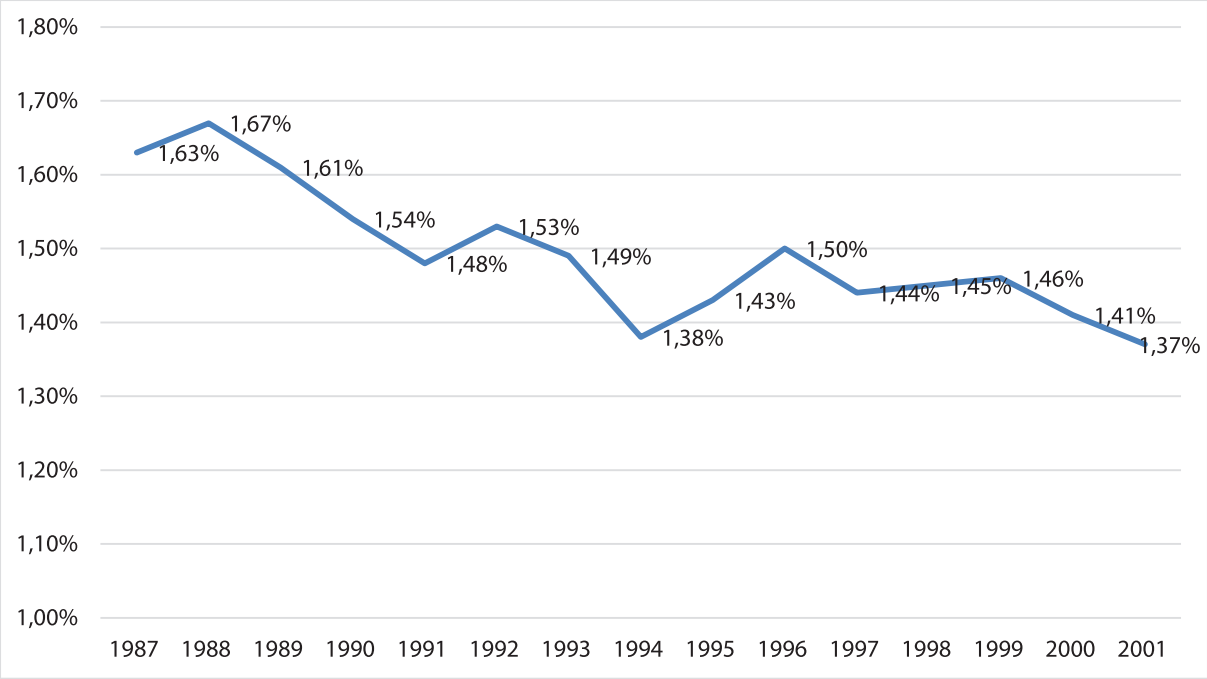
Kaynak: Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı 2012, 192)

Şekil 54: Türkiye ve Samsun Yıllar İtibariyle Kişi Başına GSYİH (Dolar) (1987-2001)



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 81)

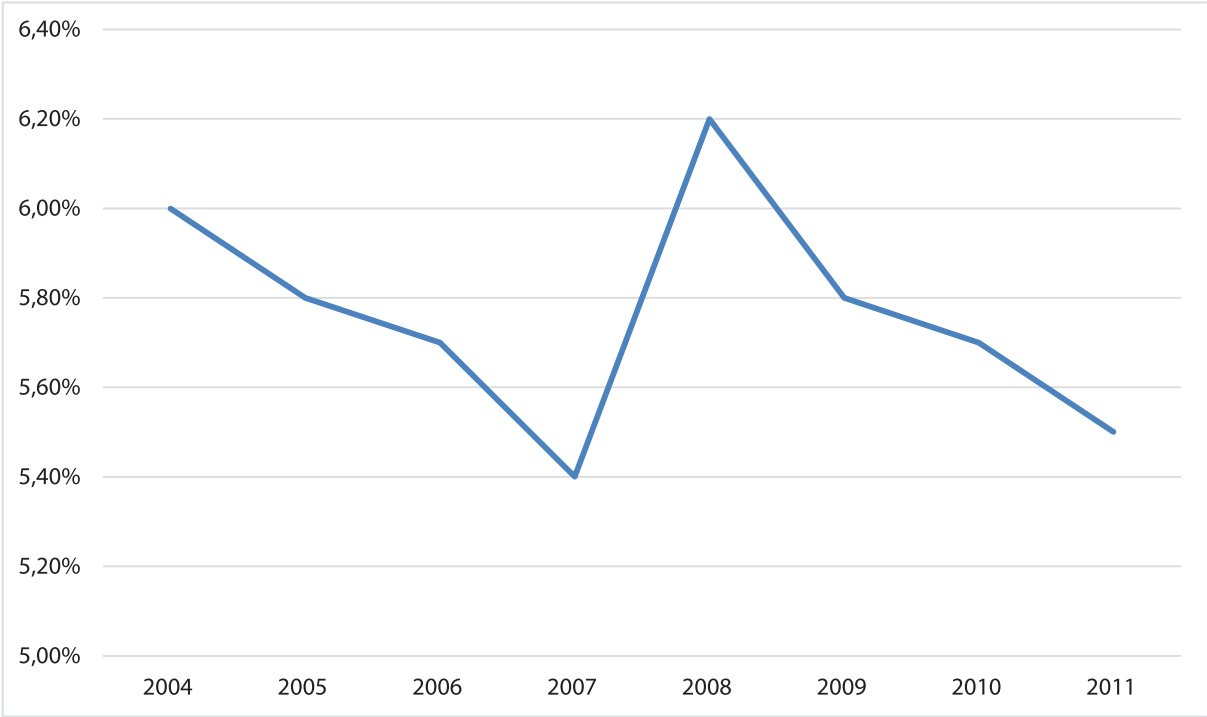
Şekil 55: Samsun'un Yıllar İtibariyle GSYİH Payı (%) (1987-2001)



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 81)

İlin 2000'li yıllardaki ekonomik konumunu anlamak için TÜİK'in 2016 yılı sonunda yayınladığı il bazında 2004-2014 GSYİH verileri faydalı olacaktır. Buna göre 2004 yılında yaklaşık 7 milyar TL GSYİH'ye sahip olan Samsun 2014 yılına gelindiğinde toplam GSYİH'sini 24 milyar TL'nin üzerine çıkarmıştır. Samsun'un toplam GSYİH'den aldığı pay ise 2004-2014 döneminde hemen hemen sabit kalarak yüzde 1,1 seviyesinde gerçekleşmiştir.

Şekil 56: TR83 Bölgesi GSKD Değer Payı



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 74)

Tablo 99: Seçilmiş İllerin Toplam GHYİH İçindeki Payları (%), (2004-2014)

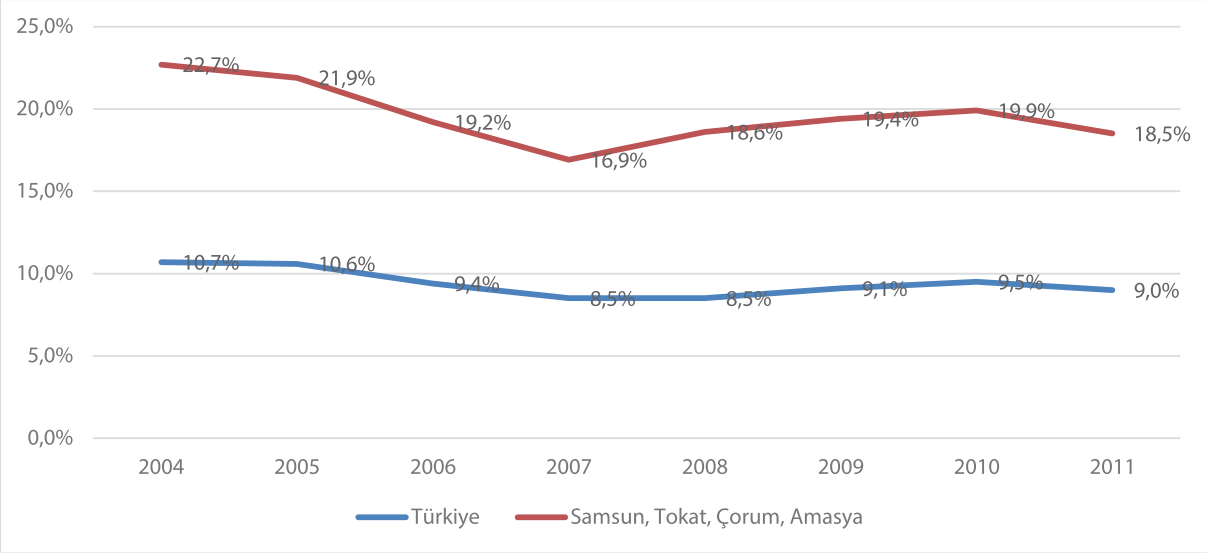
İl	2004	2014
İstanbul	0,29	0,30
Ankara	0,096	0,091
İzmir	0,065	0,062
Bursa	0,039	0,040
Adana+Mersin	0,038	0,032
Antalya	0,032	0,031
Konya	0,020	0,021
Gaziantep	0,014	0,017
Kayseri	0,014	0,014
Eskişehir	0,010	0,011
Samsun	0,012	0,011
Diyarbakır	0,009	0,010
Van	0,004	0,005

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan hesaplamalardan yazarlar tarafından derlenmiştir.

Son hesaplamalara göre, bu yıllarda Türkiye'nin kişi başına GSYİH'si 5961 dolardan 12112 dolara yükselirken, Samsun'un da içinde yer aldığı TR83 bölgesinde kişi başına GSYİH 3840 dolardan 8066 dolara yükselmiştir. Bir başka deyişle ülke genelinden daha fazla oranda yükselmiştir. Ancak, bu noktada bölgenin göç nedeniyle nüfus payının düşüş kaydettiğini göz ardı etmemek gerekir.

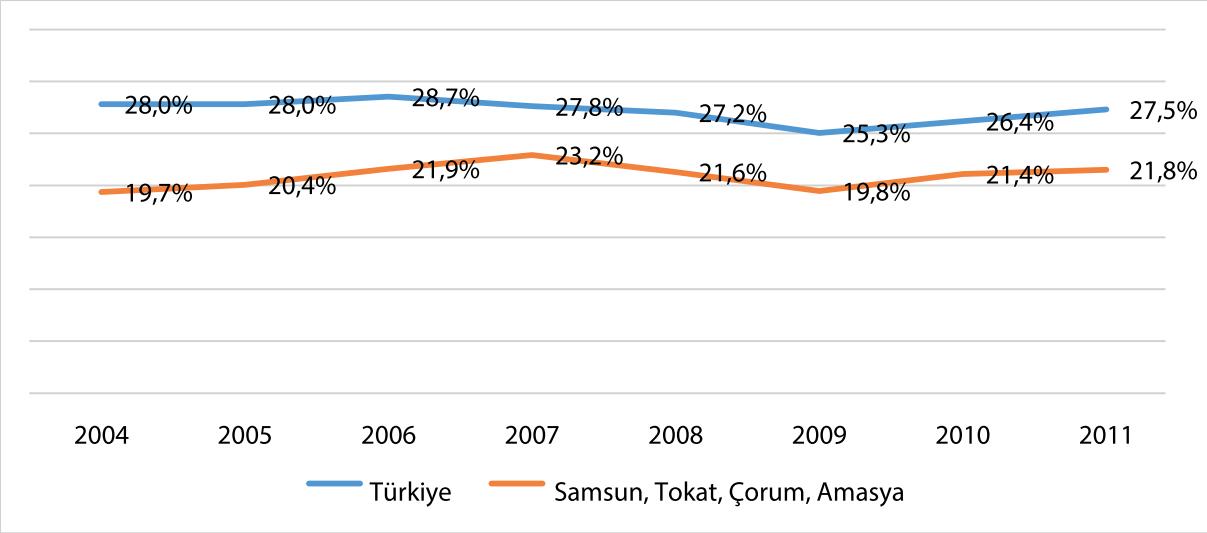
TR83 bölgesi ekonomisinin sektörel dağılımındaki değişim 2000'li yıllarda da devam etmiştir. Aşağıdaki grafiklerden de izlenebileceği gibi, bu dönemde bölgede tarım sektörünün payı gerileme, sanayi ve hizmet sektörlerinin payı artma eğilimindedir.

Şekil 57: Türkiye ve TR83 Bölgesi Yıllar İtibariyle GSKD Tarım payı (%)



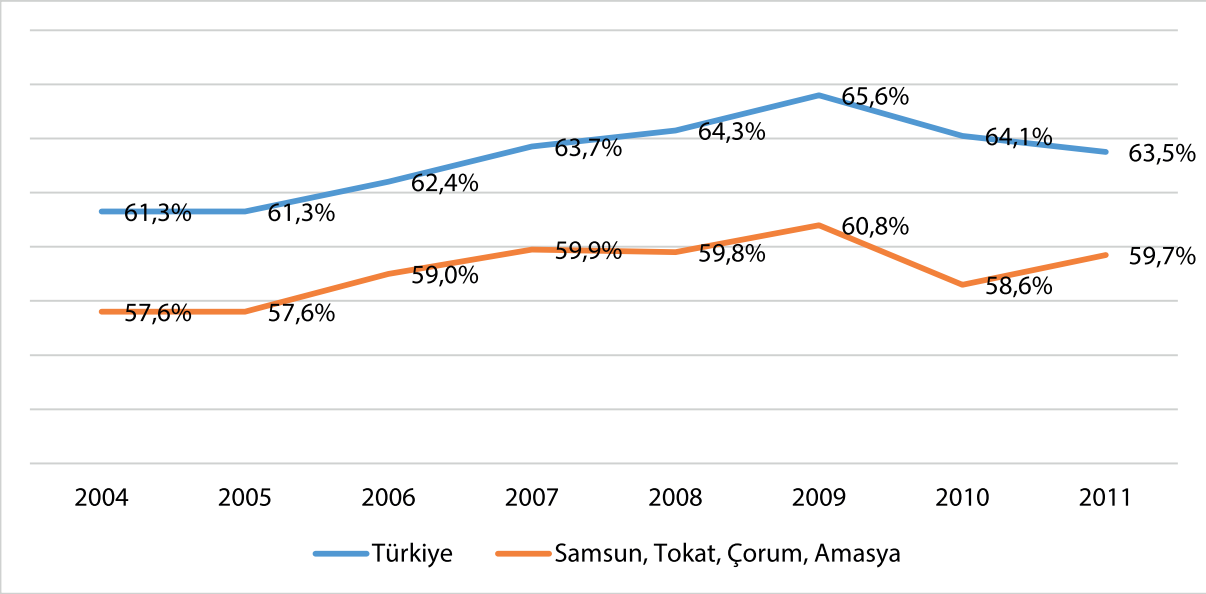
Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 76)

Şekil 58: Türkiye ve TR83 Bölgesi Yıllar İtibariyle GSKD Sanayi Payı (%)



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 76)

Şekil 59: Türkiye ve TR83 Bölgesi Yıllar İtibariyle GSKD Hizmetler Payı (%)



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 76)

Bölgenin ekonomik yapısındaki bu değişim elbette istihdam yapısını da etkilemiştir. 2004-2013 yılları arasında TR83 bölgesinde işgücüne katılım oranı nüfusun yaşlanması nedeniyle yüzde 55'ten yüzde 50'ye gerilemiş, işsizlik ise yüzde 6,2'den 6,6'ya yükselmiştir. Aynı dönem zarfında bölgenin ülke genelinde istihdamdan aldığı pay yüzde 5,3'ten 3,7'e, işgücünden aldığı pay da yüzde 5'ten yüzde 3,6'ya gerilemiştir. Bu yıllarda tarım sektöründe istihdam Türkiye genelinde yüzde 5,3 artarken TR83 bölgesinde yüzde 31 oranında azalmıştır. Sanayi istihdamı ülke genelinde yüzde 37,9 artarken, bölgede yüzde 48,7 artmış, hizmetler sektöründe istihdam ise ülke genelindeki yüzde 41,4'lük artışa karşılık sadece yüzde 5,8 artmıştır (Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 190).

İl bazında baktığımızda ise 2000'lerde Samsun'da tarım sektörünün payının azalış, sanayi ve hizmetler sektörlerinin payının ise artış trendinde olduğunu görürüz. TÜİK'in 2016 yılı sonunda yayınladığı güncel GSYİH hesaplamalarından derlenen aşağıdaki tabloda da görüleceği gibi, 2004-2014 döneminde Samsun'da yapılan üretim içerisinde sanayi sektörünün payı 7,5 puan, hizmetler sektörünün payı ise 8 puan artmıştır. Samsun'da sanayi sektörünün payı halen ülke ortalamasının (2014'de yüzde 32) gerisinde olsa da bu artış

hayli önemli bir artıştır. Diğer yandan, hizmetler sektörünün payı ulusal ortalamanın (2014 için yüzde 60,6) bir hayli üzerine çıkmıştır. Sanayi ve hizmet sektörlerindeki bu canlanma, kısmen Samsun'un tekrardan bir bölgesel hizmet merkezi olma yönünde ilerlemesiyle kısmen de, aşağıda detaylarıyla değineceğimiz, ticaret limanının etrafına çektiği nakliyat hizmetleri ve küçük sanayi faaliyetleriyle açıklanabilir.

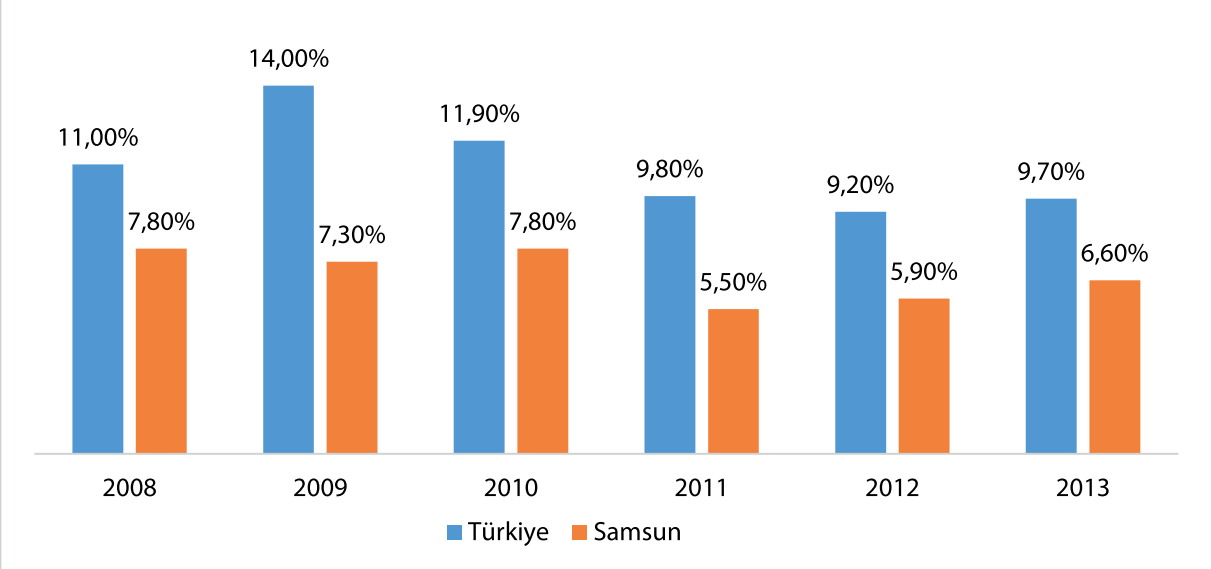
Tablo 100: Seçilmiş İllerde Toplam Üretim İçerisinde Sanayi ve Hizmet Sektörlerinin Payı (Yüzde) (2004 ve 2014)

	Sanayi		Hizmetler	
	2004	**2014**	**2004**	**2014**
İstanbul	31	30	68	69
İzmir	35	37	59	58
Bursa	44,4	47	48	48
Eskişehir	33	39	53	54
Ankara	25	30	72	68
Konya	23	28	54	52
Antalya	17	17	69	74
Adana+Mersin	22	28	60	60
Kayseri	40	39,4	50	52
Samsun	16	23,5	64	72
Van	12	28	72	60
Gaziantep	44	47	49	48
Diyarbakır	17	26	59	60
Toplam Türkiye	**28,7**	**32**	**60,4**	**60,6**

Kaynak: TÜİK tarafından 2016 yılında yayımlanan ve güncellenmiş veri setine dayanan il bazında GSYİH hesaplamalarından yazarlar tarafından derlenmiştir.

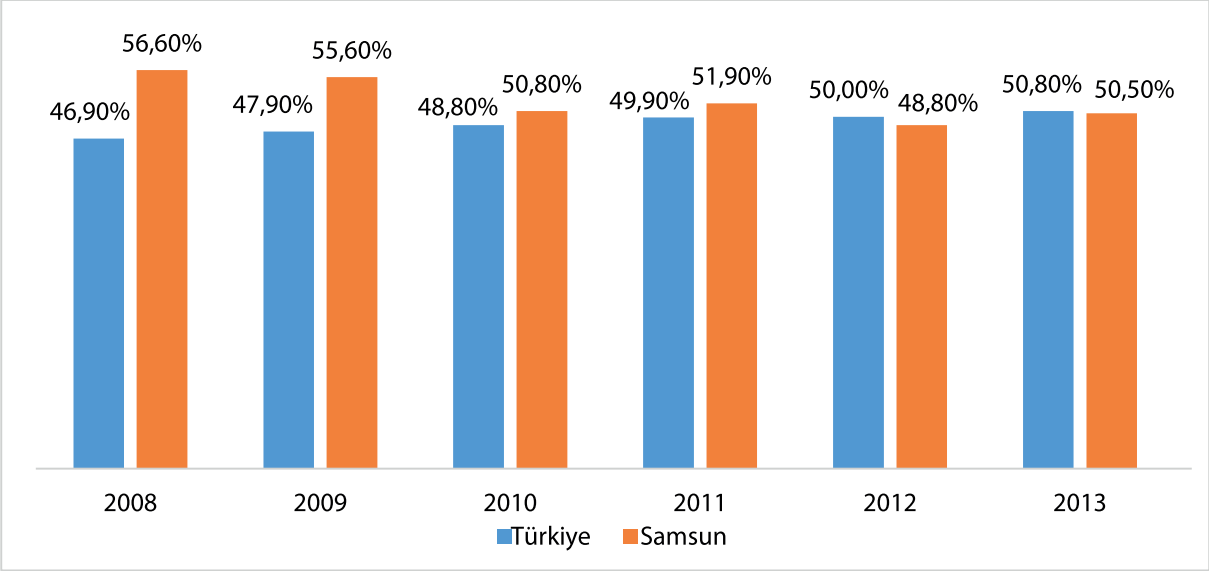
Ne var ki, iktisadi faaliyet kollarındaki bu değişim trendi henüz istihdam alanında dramatik değişimler yaratmış gözükmemektedir. İstihdam bakımından Samsun bölgedeki genel trendi tekrarlayan, ülke genelindeki trendin ise aksi yönünde bir seyir izlemiştir. Aşağıdaki grafiklerin de gösterdiği gibi, 2008-2013 yıllarında Samsun'da hem istihdam hem de işgücü oranları azalış göstermiştir. Samsun'da resmi işsizlik bölge genelinde olduğu gibi Türkiye ortalamasının hayli altındadır.

Şekil 60: Türkiye ve Samsun Yıllar İtibariyle İşsizlik Oranları (2008-2013)



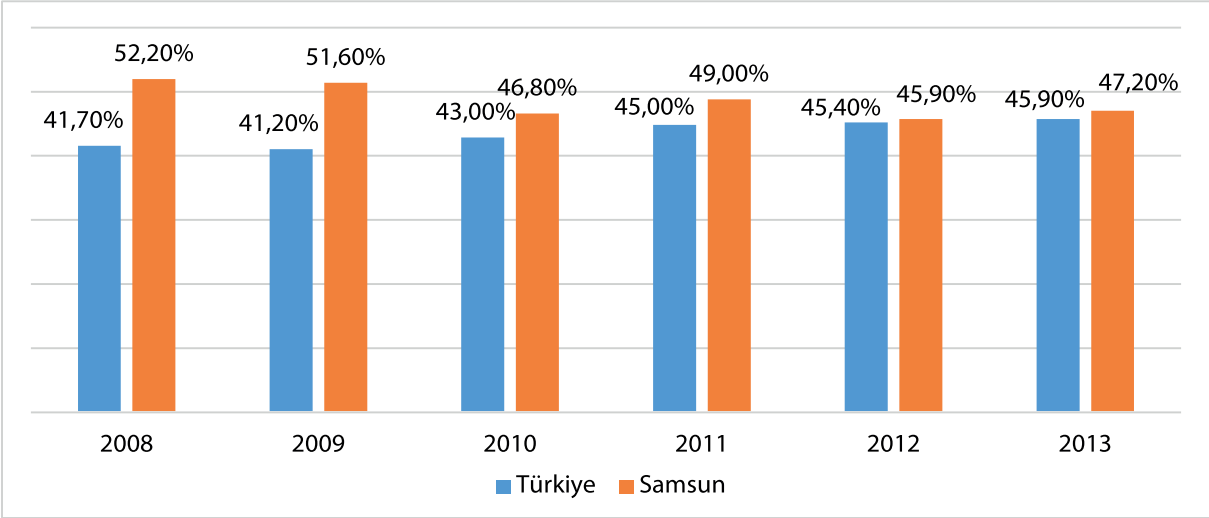
Kaynak:Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 186)

Şekil 61: Türkiye ve Samsun Yıllar İtibariyle İşgücüne Katılma Oranları (2008-2013)



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 186)

Şekil 62: Türkiye ve Samsun Yıllar İtibariyle İstihdam Oranları (2008-2013)



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 186)

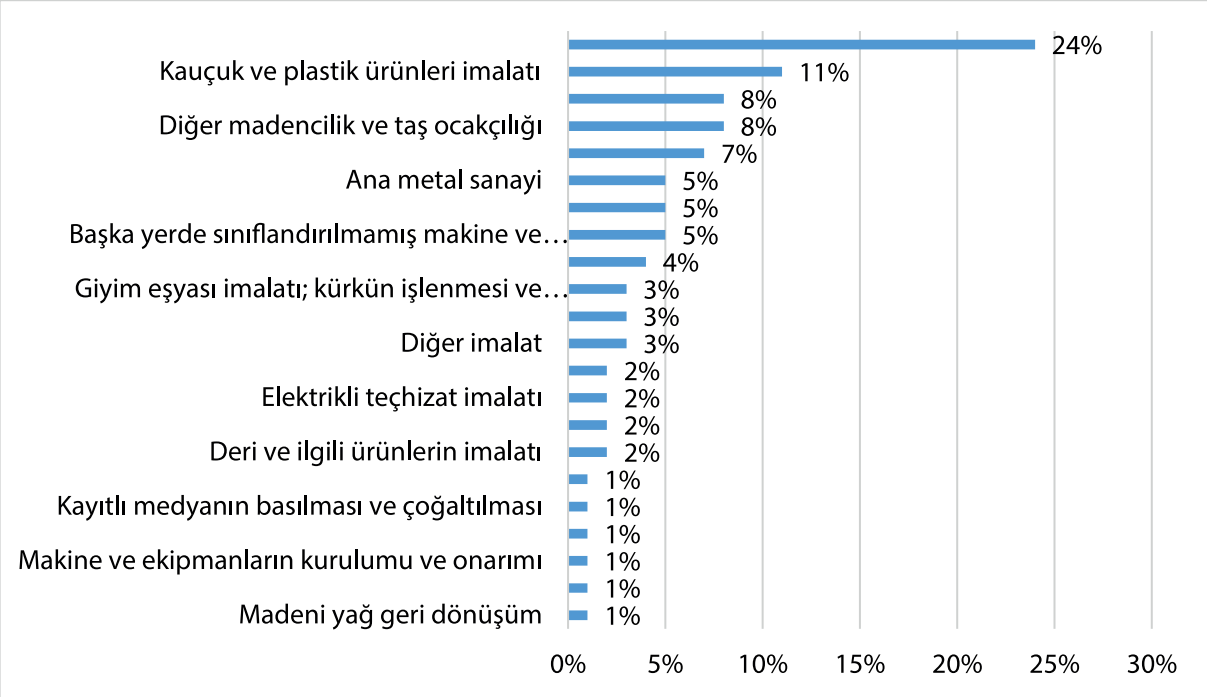
Tarım alanındaki hızlı ve dramatik çözülme ve bununla beraber işgücü piyasasının dönüşümü Samsun'un net göç veren bir il olma konumunu pekiştirmiştir. Keza 2000 yılı nüfus sayımına göre, o yılki toplam iç göçün yüzde 5'iyle Samsun en fazla net göç veren il olmuştur. 2008-2014 döneminde de Samsun net göç vermiştir. Net göç hızı son yıllarda azalma eğiliminde olsa da Samsun uzun yıllardır nitelikli, eğitimli ve çalışma yaşındaki nüfusunu büyük şehirlere kaptırmaktadır. Her ne kadar yaşlı nüfusun çalışma çağındaki aktif nüfusa bağımlılık oranının çok daha yüksek olduğu, giderek köylerin boşaldığı, kent merkezilerinin ise emekli şehirlerine döndüğü Batı ve Orta Karadeniz bölgesinin diğer illeriyle kıyaslandığında daha iyi durumda olsa da Samsun 1980 sonrası dönüşüm sürecinin bedeli olarak aktif nüfusunu yitirmiştir.

Karadeniz bölgesindeki bu gidişatı durdurmak adına 2000'li yıllarda merkezi düzeyden gündeme gelen ve geçmişin bütünsel kalkınmacılık anlayışı yerine beşeri kalkınma anlayışı üzerine temellendirilen yeni bölgesel politika, Samsun'u bölgesi için bir cazibe alanı kılmayı hedeflemiştir. Bu yeni anlayışın çerçeve metinlerinden olan "Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi (2014-2023)" (Kalkınma Bakanlığı 2013) Samsun'u tıpkı Van, Trabzon, Diyarbakır ve Şanlıurfa gibi bölgesel çekim merkezi olarak sınıflandırmıştır. Bölgesel çekim merkezi tabiri, düşük gelirli bölgelerde sosyo-ekonomik gelişmişlik durumu ve altyapı imkânları bakımından çevrelerindeki ekonomik gelişmeyi hızlandırma ve çevrelerine hizmet verme potansiyeli olan

ve geleneksel olarak bölge merkezi niteliği bulunan şehirleri ifade eder. Yakın zamanlı kalkınma stratejileri, bu şehirlerdeki istihdam düzeyinin ve rekabet gücünün arttırılması yoluyla bölgeler arasındaki gelişmişlik farklarının azaltılacağı varsayımı üzerine temellendirilmiştir. Bu bağlamda Samsun özellikle imalat sanayii ve lojistik sektörleri açısından ele alınır ve yaratılacak yeni istihdam alanlarıyla şehrin yeniden bir bölgesel hizmet merkezi kılınarak bölge nüfusunun batıdaki büyük kentlere göçünün önünün alınması hedeflenir. Dolayısıyla Samsun'un bu rolü yerine getirecek potansiyele sahip olup olmadığını tartışabilmek için öncesinde imalat sanayii ve dış ticaret verilerinin değerlendirilmesi zaruridir.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın (2014) verilerine göre, Samsun'da sanayi siciline kayıtlı 830 firma vardır. Bu da toplam sanayi işletmelerinin yüzde 1'ine denk gelmektedir. Bu işletmelerde çalışan sayısı ise 18.457'dir. Ticaret siciline kayıtlı olup kapasite raporu olan sanayici sayı ise 550'dir. Bu firmalarda da toplam 19.243 kişi çalışmaktadır. Çalışan sayısı bakımından en önde gelen alt sektörler gıda ürünleri imalatı ile giyim eşyası imalatıdır. Sanayi siciline kayıtlı olan işletmelerin yüzde 54'ü mikro, yüzde 38'i küçük, yüzde 7'si orta ve yüzde 1'i büyük ölçeklidir. Sanayi siciline kayıtlı firmalar içinde işletme sayısı bakımından öncelikli olan sektörler ise gıda ürünleri imalatı, kauçuk ve plastik ürünleri imalatı ve de diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatıdır.

Şekil 63: Samsun Sanayi Sektörel Dağılım (2014)



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 100)

İstanbul Sanayi Odası tarafından her sene yapılan "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" anketine göre, 2014 yılında ilk 500 sanayici arasında beş, ikinci 500 sanayici arasında ise sekiz adet Samsun kayıtlı firma bulunmaktadır. Samsun ilk 1000 sanayici arasında 2005 yılında yüzde 0,7'lik paya sahipken, 2014 yılında payı yüzde 1,3'e yükselmiştir. İlk 1000 sanayici içinde Samsun firmalarının üretimden net satış payı 2005 yılında yüzde 0,44 olmuşken, 2014 yılında bu pay yüzde 0,65'e yükselmiştir.

Tablo 101: İSO İlk ve İkinci 500 Sıralamasında Samsun Firmaları (2014)

Liste	2014 Sıra	2013 Sıra	Kuruluşlar	Kayıtlı Odası	Firma Sıra	Üretimden Net Satış (TL)
İlk 500	86	115	Yeşilyurt Demir Çelik Endüstrisi ve Liman İşlet.Ltd.Şti.	Samsun	80	976,099,045
	336		Borsan Kablo Elektrik Aydınlatma İnş. San.ve Tic.A.Ş.	Samsun	327	305,264,048
	345	387	Samsun Makina Sanayi A.Ş.	Samsun	336	299,074,682
	421		Özyılmaz Fındık Tic. ve San. Ltd. Şti.	Çarşamba	410	252,414,298
	472	410	Ulusoy Un San. ve Tic. A.Ş.	Samsun	461	228,031,420
İkinci 500	49	117	Vezirköprü Orman Ürünleri ve Kağıt Sanayi A.Ş.	Vezirköprü	47	192,860,666
	60	226	Sampa Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.	Samsun	58	188,974,086
	191	136	Karaçuha Tarım Ürünleri İth.İhr. San. ve Tic. Ltd. Şti.	Terme	189	153,978,242
	194	-	-	Samsun	192	-
	212	317	Erçal Fındık Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.	Samsun	210	149,898,763
	290	202	Elif Fındık San. ve Tic. Ltd. Şti.	Terme	287	131,614,408
	305	365	Samsun Yem San. ve Tic. A.Ş.	Samsun	301	127,921,924
	451	419	Adeka İlaç San. ve Tic. A.Ş.	Samsun	446	101,028,003

Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 109)

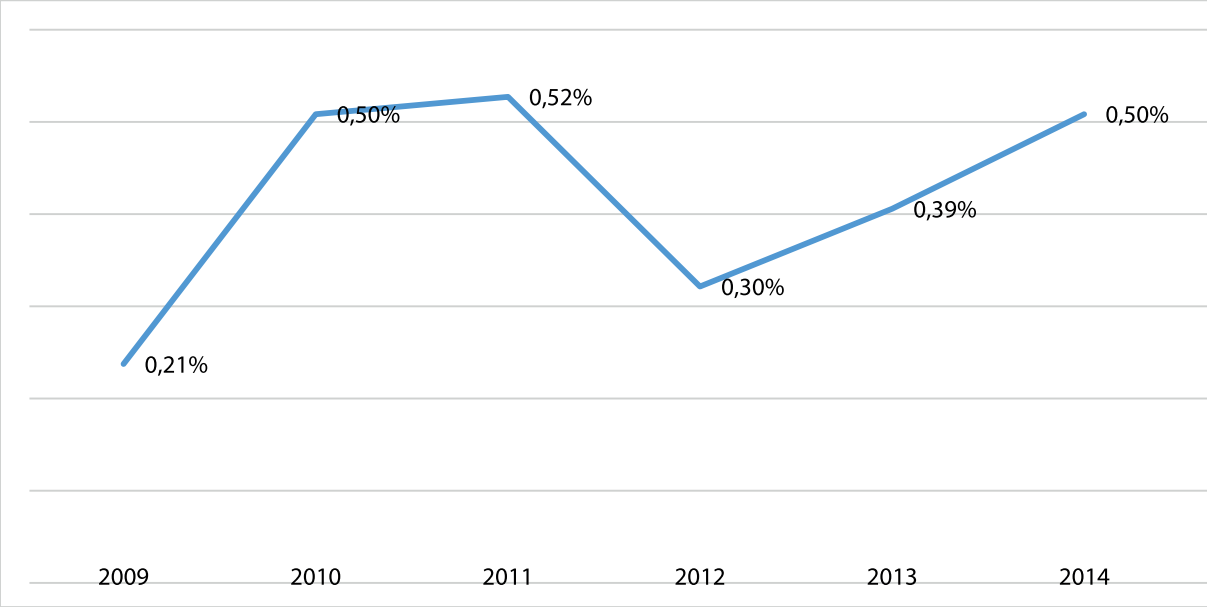
Aynı dönemde Samsun Serbest Bölgesi'nin toplam ticaret hacmi de belirgin biçimde artmıştır. 2009 yılında ülke genelindeki ticaret hacmi payı yüzde 0,21 olan Samsun Serbest Bölgesi'nin payı 2014 yılında 0,50'ye yükselmiştir. 2009-2014 döneminde Türkiye'deki serbest bölgelerde toplam ticaret yüzde 26,3 oranında artarken, Samsun Serbest Bölgesinde bu artış yüzde 197,9 olmuştur (Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 113). Tüm bu veriler Samsun'da 2000'li yıllarda sanayi üretiminde ve bölge dışına satışta belirgin bir canlanma kaydedildiğine işaret eder. Her ne kadar ilin ve bölgenin istihdam sorunlarını bütünüyle çözmekten uzak olsa da bu canlanma Samsun'un iktisadi açından halen bölgenin en gelişkin ili olmasını ve iktisadi büyüklük anlamında ülke genelinde orta sıralarda tutunmasını açıklar.

Tablo 102: Serbest Bölgeler İtibariyle Yıllık Ticaret Hacimleri

Bölgeler	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014/2013 (%)	2014/2009 (%)
İstanbul Endüstri ve Ticaret	3,867,187	4,270,831	3,603,223	3,220,084	3,367,671	3,327,829	-1.2%	-13.9%
Ege	2,658,772	2,502,919	5,747,500	5,221,937	4,680,242	4,293,268	-8.3%	61.5%
İstanbul Atatürk Havalimanı	2,954,765	2,718,109	2,241,525	2,103,566	1,797,352	1,518,438	-15.5%	-48.6%
Mersin	1,918,637	2,227,309	2,693,049	3,832,246	3,552,257	3,509,193	-1.2%	82.9%
İstanbul Trakya	1,190,035	1,480,979	1,533,749	1,443,596	1,723,958	1,633,496	-5.2%	37.3%
Bursa	1,279,473	1,352,280	1,571,579	1,532,317	1,907,397	1,934,424	1.4%	51.2%
Avrupa	1,180,940	1,288,563	2,059,462	2,364,905	2,439,927	2,447,756	0.3%	107.3%
Antalya	605,927	716,721	731,252	749,707	902,379	833,45	-7.6%	37.5%
Kocaeli	810,654	387,919	549,607	738,265	662,729	700,819	5.7%	-13.5%
Kayseri	442,397	525,028	700,713	696,971	798,25	806,459	1.0%	82.3%
İzmir	280,04	307,913	356,553	326,535	368,283	319,987	-13.1%	14.3%
Samsun	37,29	93,021	118,377	70,139	91,521	111,085	21.4%	197.9%
Samsun Pay (%)	0.21%	0.50%	0.52%	0.30%	0.39%	0.50%		
Adana-Yumurtalık	172,937	219,516	265,654	295,816	397,467	515,598	29.7%	198.1%
Gaziantep	110,74	128,338	112,053	102,659	199,045	134,455	-32.4%	21.4%
TÜBİ-TAK-MAM Tek.	164,828	231,643	196,787	208,007	233,652	174,486	-25.3%	5.9%
Trabzon	42,675	48,495	90,204	70,079	57,828	46,569	-19.5%	9.1%
Denizli	33,079	62,048	67,694	72,293	56,783	121,408	113.8%	267.0%
Rize	6,507	3,701	4,565	4,012	3,657	3,522	-3.7%	-45.9%
Mardin*		6,872	2,628	0	0	0		
TOPLAM	17,756,882	18,572,206	22,646,175	23,053,135	23,240,397	22,432,242	-3.5%	26.3%

Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 113)

Şekil 64: Samsun Serbest Bölgesi Yıllar İtibariyle Ticaret Hacmi Payı (2009-2014)

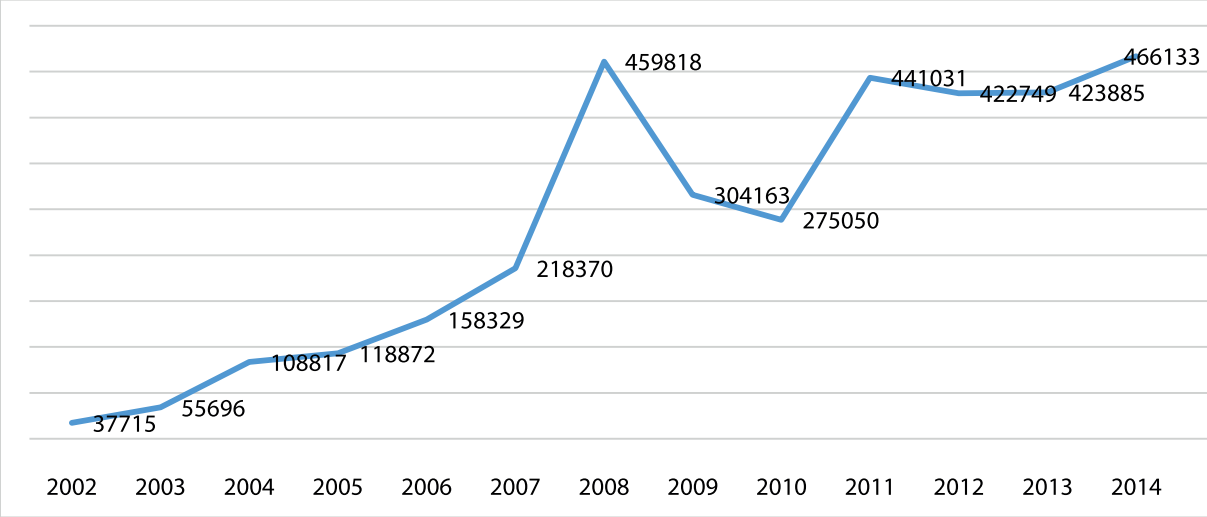


Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 113)

Samsun Limanı ülkenin en önemli ticaret limanlarından biri olduğu için dış ticaret Samsun'un önemli gelir kaynaklarından biridir. 2014 yılında ilde yerleşik olan 258 firma toplamda 466 milyon dolar ihracat gerçekleştirmiştir. Samsun ihraçta tutarı açısından ülke genelinde 24. sıradadır. İhracatın büyük kısmı ildeki beş organize sanayi bölgesinde faaliyet gösteren sanayici firmalar tarafından gerçekleştirilmektedir.

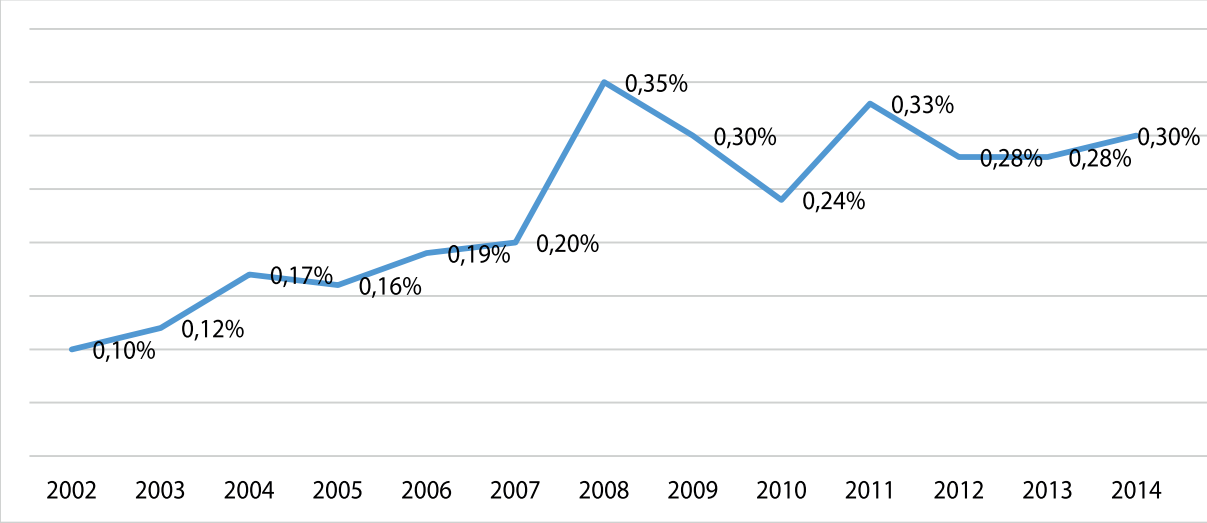
İhracat açısından önemli bir genişlemenin yaşandığı 2002-2014 döneminde Türkiye'de toplam ihracat tutarı yüzde 337, ihracatçı firma sayısı yüzde 100 ve firma başına ihracat tutarı yüzde 118 artmıştır. Aynı dönemde Samsun'un toplam ihracat içindeki payı yüzde 0,1'den yüzde 0,3'e yükselmiş, 119 olan ihracatçı firma sayısı yüzde 116'lık bir artışla 258'e yükselmiştir. Firma başına ihracat miktarı ise yüzde 470 artış oranıyla 1,8 milyon dolara yükselmiştir. Ancak bu artış Türkiye ortalamasındaki artışın hayli üzerinde olsa da Samsun'da firma başına ihracat miktarı ülke genelinde firma başına düşen 2,48 milyon doların halen bir hayli altındadır. İlin toplam ihracat miktarı ise bu dönemde yüzde 1135 oranında artış göstermiştir. Aşağıdaki grafikler 2002-2014 döneminde Samsun'dan yapılan ihracatın nasıl keskin bir artış trendine girdiğini gösterir.

Şekil 65: Samsun Yıllar İtibariyle İhracat Tutarı (Bin Dolar)



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 135)

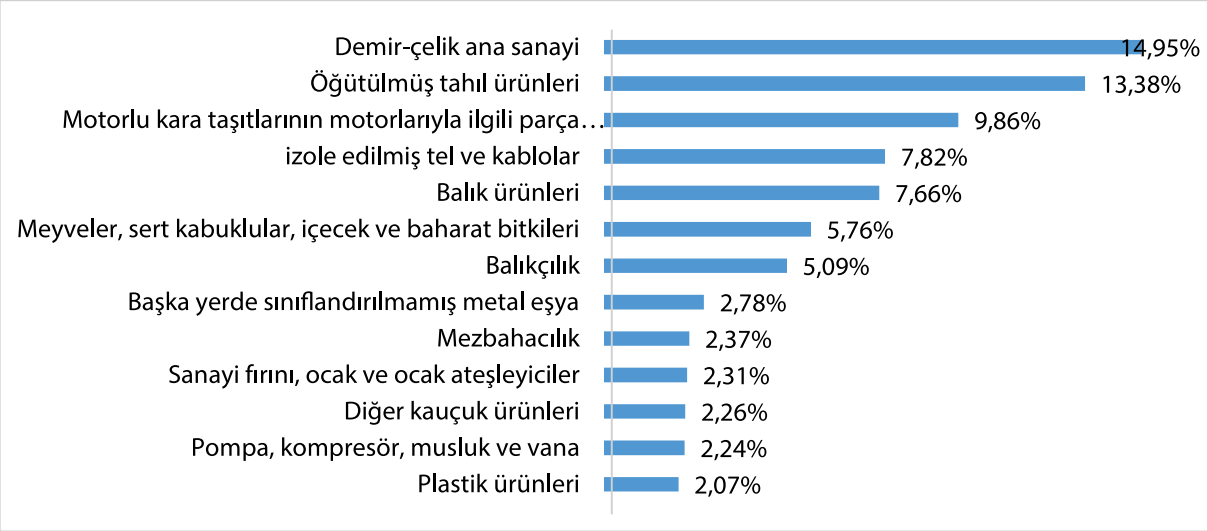
Şekil 66: Samsun Yıllar İtibariyle İhracat Tutar Payı



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 135)

Samsun firmalarının 2014 yılı ISIC faaliyet sınıfları itibariyle ihracatı incelendiğinde en fazla ihracatı yapılan eşyaların demir çelik ana sanayi sınıfından, öğütülmüş tahıl ürünleri sınıfından, motorlu kara taşıtlarının motorlarıyla ilgili parça ve aksesuarları sınıfından ve de izole edilmiş tablo ve kablolar sınıfından olduğundan görülür. Bu dört sınıf eşya Samsun ihracatının neredeyse yarısını oluşturur. Aşağıdaki grafikten de anlaşılacağı üzere, Samsun'un ihracat yapısı sıradan olmayan ürünleri içeren, çeşitliliği yüksek bir ihracat yapısıdır.

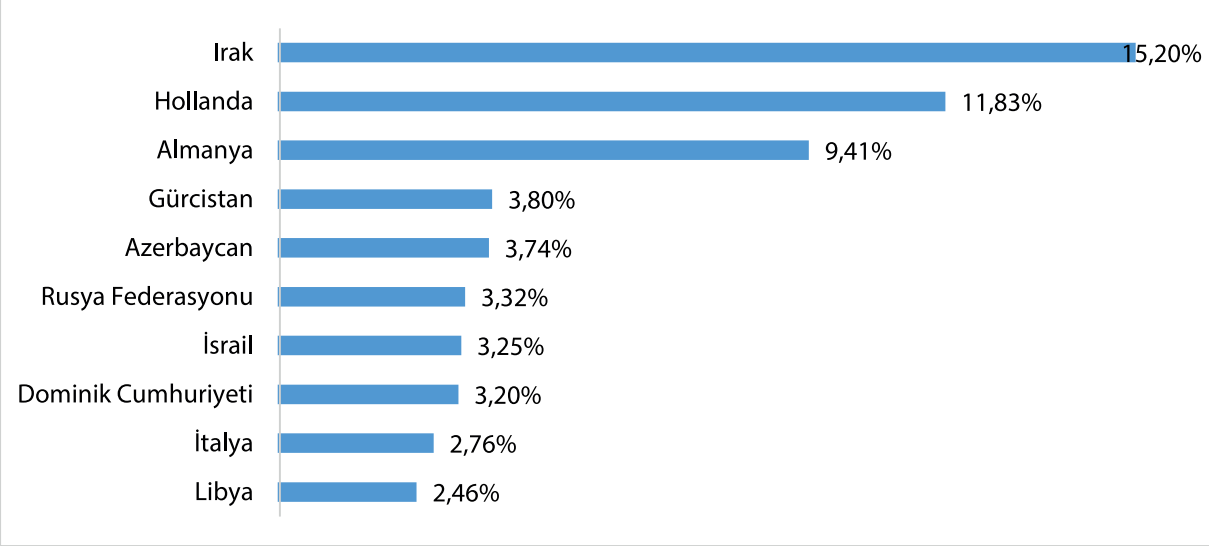
Şekil 67: Samsun'dan ISIC Bazından En Fazla İhracat Yapılan Eşyalar (2014)



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 137)

Samsun'dan yapılan ihracatın en önemli pazarları ise Irak, Hollanda ve Almanya'dır. Bu üç ülkeye yapılan ihracat Samsun'dan yapılan toplam ihracatın yüzde 36'sına denk gelir. Samsun'un ihracat yapısı ürün bazında olduğu gibi varış yeri bakımından da hayli çeşitlilik gösterir. Samsun'da son yıllarda en büyük miktarda ihracat gerçekleştiren firmalar ise Samsun Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş., Borsan Kablo Elektrik Aydınlatma İnş. San. ve Tic. A.Ş., Sürsan Su Ürünleri San. ve Tic. A.Ş., Ulusoy Un San. ve Tic. A.Ş., British American Tobacco Tütün Mamulleri San. ve Tic. A.Ş., As Çelik Döküm İşleme San. ve Tic. A.Ş.'dir.

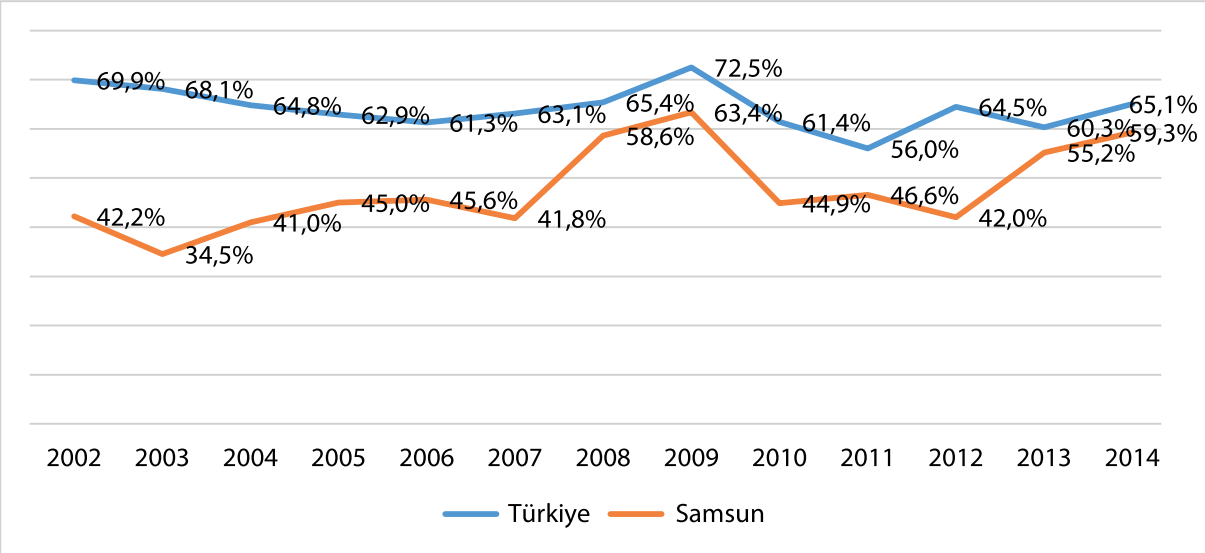
Şekil 68: Samsun'dan En Fazla İhracat Yapılan Ülkelerin Tutar Payı (2014)



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 137)

Ancak, bu dönemde Samsun'dan yapılan ihracat kayda değer oranda arttığı gibi ithalat da artmıştır. Büyük ağırlığını Rusya'nın oluşturduğu il ithalatının en büyük kalemleri ise atık ve hurdalarla tahıl ve başka yerde sınıflandırılmamış bitkisel ürünlerdir. Sonuç itibariyle, Samsun bugün net ithalatçı konumundadır. Fakat ürün bazında bakıldığında Samsun'un dışarıya sattığı ürünler nispeten yüksek katma değerli iken satın aldığı mallar ağırlıkla tarım ürünü ve hammaddedir. Sonuç itibariyle, bugün için ihracatın ithalatı karşılama oranı Türkiye ortalamasının altındadır. Ancak, 2002-2014 dönemine bir bütün olarak bakıldığında ihracatın ithalatı karşılama oranı, Türkiye genelinde azalırken, Samsun'da artma eğilimindedir.

Şekil 69: Türkiye ve Samsun Yıllar İtibariyle İhracatın İthalatı Karşılama Oranı

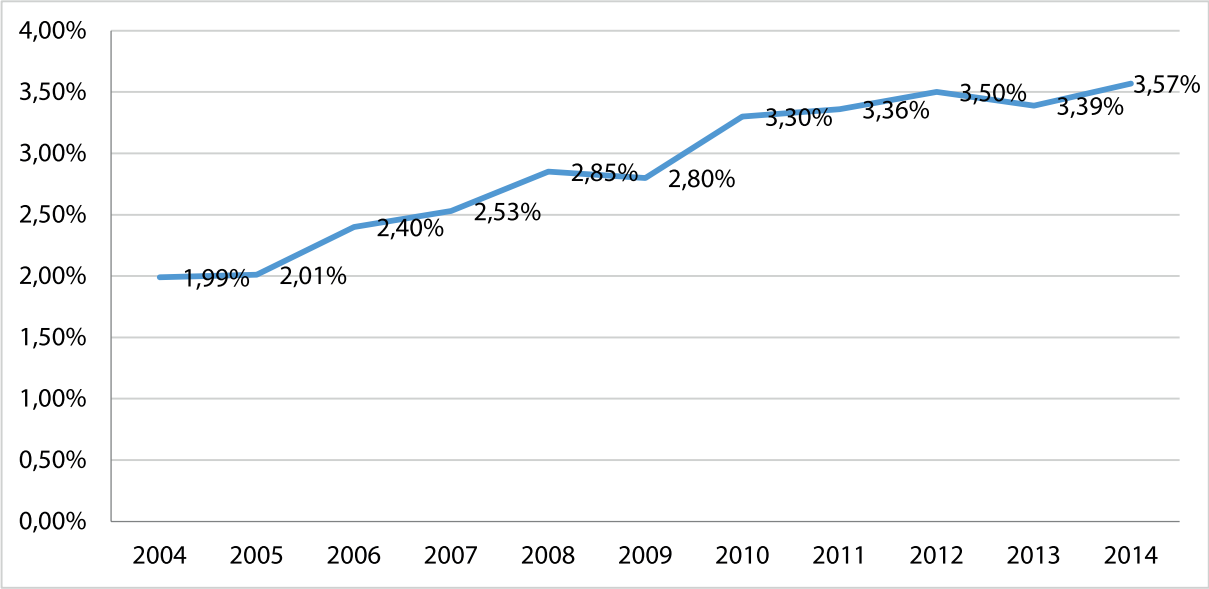


Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 144)

Samsun'un dış ticaret açısından sahip olduğu potansiyel kuşkusuz ilin çok modlu taşımacılığa uygun altyapısı ve coğrafi konumundan kaynaklanır. Hem Karadeniz bölgesindeki hem de ülkenin iç kesimlerindeki kentlerin deniz yoluyla dış pazarlara açılmasını mümkün kılan Samsun, sahip olduğu limanlarla, ulusal demiryolu ve karayolu ağı içindeki konumuyla ve de kargo taşımacılığı yapılabilen havalimanıyla önemli bir potansiyel lojistik merkez konumundadır. Dış ticaret verileri artış gösterse de sahip olunan potansiyelin bütünüyle hayata geçirildiğini söylemek henüz mümkün değildir. Ancak yine de Samsun taşımacılık açısından gelişme kaydeden bir ildir ve il için söz konusu olan plan ve projelerin lojistik sektörüne yoğunlaşmış olması anlaşılırdır. 1963 yılında kurulan ve 2010 yılında özelleştirilen Samsun

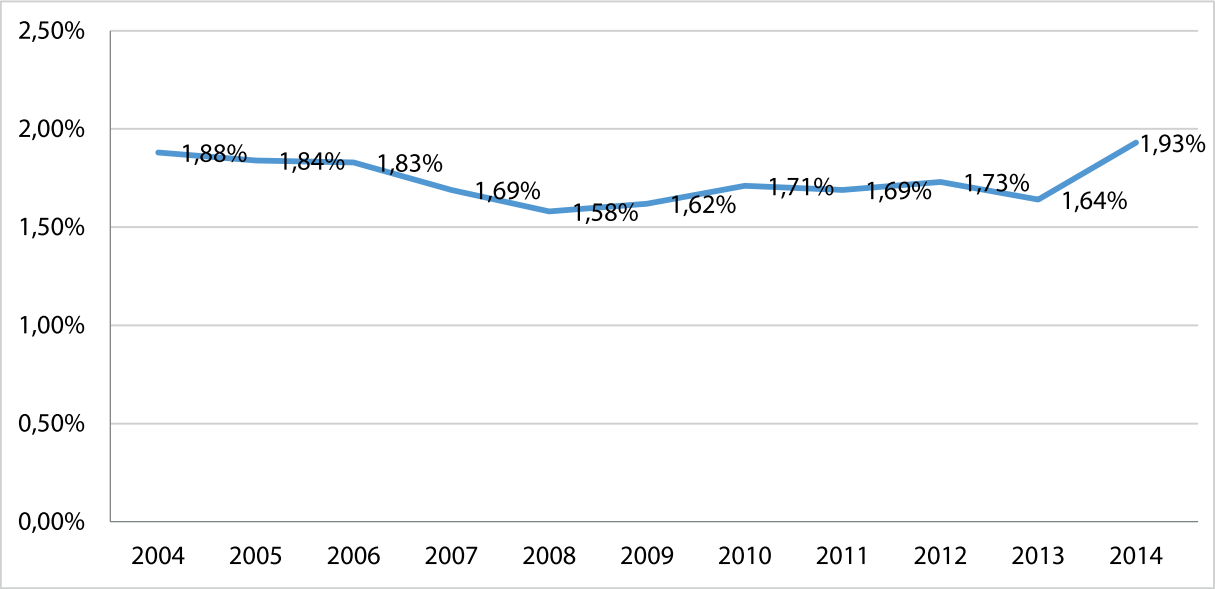
limanı ülkenin en önemli ticari limanlarından biridir. İlde üretilen ürünlerin haricinde Ege ve Akdeniz bölgesinden gelen üzüm, incir, domates gibi tarım ürünlerinin ihracı bu limandan yapılırken, çoğunlukla İç ve Doğu Anadolu'ya dağıtılan kömür, buğday, demir cevheri gibi ürünlerin ithalatı da bu konteynır limanından yapılmaktadır. Samsun Liman Başkanlığı'nın verilerine göre, ildeki limanlara uğrayan gemi sayıları ve toplam tonajları 2004-2014 döneminde belirgin biçimde artmış ve Samsun'un ülke limanlarına uğrayan toplam gemi sayısı içindeki payı yüzde 1,99'dan yüzde 3,57'ye yükselmiştir. Aynı dönemde Samsun limanlarındaki toplam elleçleme (*material handling*) miktarı da Türkiye genelindekinden daha fazla artmış ve Samsun'un payı yüzde 2,02'den yüzde 2,44'e yükselmiştir.

Şekil 70: Samsun Liman Başkanlığı Uğrayan Gemi Sayısı Payı



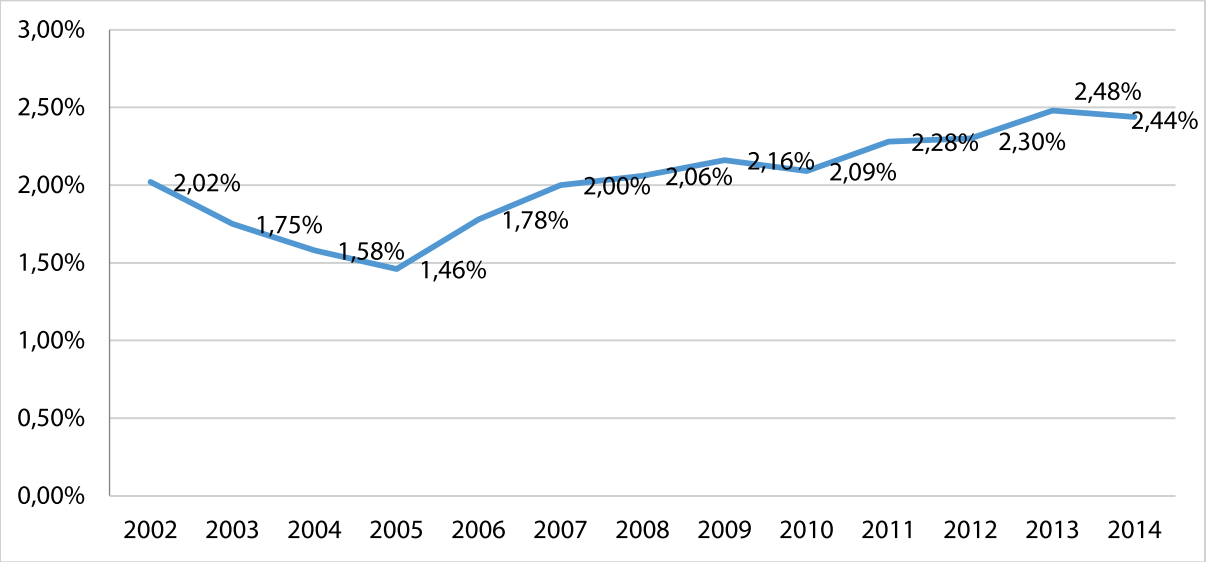
Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 236)

Şekil 71: Samsun Liman Başkanlığı Toplam GRT Payı



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 236)

Şekil 72: Samsun Liman Başkanlığı Yıllar İtibariyle Toplam Elleçleme Payı



Kaynak: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası 2015, 237)

Samsun'un dünyada taşımacılık alanındaki güncel gelişmelere paralel olarak çok modlu taşımacılığın yapılabildiği bir bölgesel lojistik merkezine dönüştürülmesi hedefi, yerel ve merkezi düzeydeki karar alıcıların ve idarecilerin sıklıkla gündeme getirdiği bir hedeftir. Üstelik bu konuda gerek altyapı anlamında gerekse ikili anlaşmalar anlamında kimi girişimler başlatılmıştır. Örneğin, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın AB finansmanı ile başlattığı Bölgesel Rekabet Edebilirlik Operasyonel Programı 4. Proje Paketine Samsun'da bir lojistik merkez kurulmasına yönelik proje dâhil edilmiştir. TCDD tarafından belirlenen altı lojistik köyden birinin Samsun'da kurulacak olması da bu hedefle ilişkilidir. Bu bağlamda havaalanı kargo terminali devreye sokulmuştur. Rusya ile Kavkaz Demiryolu ve Tren seferleri anlaşması imzalanmıştır. Böylelikle doğrudan demiryolu bağlantısı olmayan iki ülkenin bu iki liman üzerinden bağlantılandırılması hedeflenmiştir. Samsun, mevcut durumda Samsun-Ankara, Samsun-Amasya-Tokat, Samsun-İstanbul ve Samsun-Trabzon-Rize karayolu bağlantılarının kesişim noktasını oluşturmaktadır. Ayrıca şehir, ulusal demiryolu ağına Samsun-Sivas ve Samsun-Çarşamba hatları ile bağlantılıdır. Liman ve serbest bölge içerisinde demiryolu hattı mevcuttur. Ancak, karayollarına kıyasla demiryolu bağlantısı halen yetersizdir, üstelik Samsun demiryolu ağına 1920'lerde eklemlenmiş olsa da son yıllarda ülke genelinde gerçekleştirilen yeni projeler neticesinde toplam hat uzunluğu içindeki payı azalmıştır. Buna karşılık Samsun-Ankara arasında hızlı tren seferleri düzenlenmesi planlar dâhilindedir. TÜİK'in 2012 yılı verilerine göre, Samsun'un içinde yer aldığı TR83 bölgesinin Karadeniz çanağında yer alan ülkelerle (Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya Federasyonu ve Gürcistan) toplamda 490 milyon dolar ithalatı, 51 milyon dolar da ihracatı vardır. Bunlar arasında Rusya'nın Türkiye'nin en önemli dış ticaret partnerlerinden biri olduğu ve de TR83 bölgesinin ülke genelindeki dış ticaret payının halen yüzde 1 seviyesinde olduğu düşünüldüğünde, hedeflenen lojistik atılımın gerçekleştirilmesi durumunda Samsun'un önemli bir gelişme kaydetmesi mümkündür.

Sonuç olarak, burada sıraladığımız verilerden yola çıkarak Samsun'un Karadeniz bölgesinde gözlenen sosyo-ekonomik gerilemeyi bütünüyle tersine çevirmese de önemli ölçüde telafi edecek bir gelişim potansiyeline sahip olduğunu iddia edebiliriz. Kentin sahici anlamda bir bölgesel çekim merkezi haline gelmesi şüphesiz yaratacağı istihdam olanaklarına bağlıdır. Bu anlamda öne çıkan ilk alanın kalkınma planlarında da işaret edildiği gibi lojistik sektörü olduğuna şüphe yoktur. Çok modlu taşımacılık altyapısının oluşturulması, bununla beraber gerekli bürokratik, siyasi ve organizasyonel tedbirlerin alınması durumunda Samsun'un, Rotterdam ya da Hamburg gibi küresel ölçekli olmasa da, bölgesel ölçekli bir lojistik merkezi haline gelmesi olasılık dâhilindedir.

İkinci ve daha mütevazı bir gelişim odağı ise, son yıllarda sınırlı da olsa büyüme seyri izleyen imalat sanayiinin görece daha yüksek getirili ve teknolojili alanlarda kümelenmesi olabilir. Hâlihazırda Samsun

örneğin tıbbi-cerrahi el aletleri üretiminde önemli bir kümelenmeye sahip. Türkiye'deki üretimin önemli bir kısmı Samsun'da yapılmaktadır. Ancak genel olarak ileri teknoloji kullanan bu sektörün daha yüksek getirili alt segmentleri İstanbul, Ankara ve İzmir'de üretiliyorken, en düşük teknolojili ve getirili segmentleri Samsun'da üretilmektedir. Bu kümelenmenin daha yüksek getiri sağlayacak biçimde yeniden örgütlenebilmesi durumunda Samsun'un istisnai bir örnek oluşturacağına şüphe yoktur. Üstelik kent mevcut durumda sahip olduğu kamu ve özel sektör sağlık birimleriyle kendi bölgesinin sağlık merkezi olmuşken, tıbbi imalat sanayiinin de eklenmesi genişletici bir etki yaratacaktır. İstihdam ve gelir yoksunluğu sorunlarının bu yönde çözümü ise kentin tekrardan bölgesinin hizmet merkezi olmasını mümkün kılabilir.

Ancak Samsun ilinin bütününde kırsal nüfusun ve tarımsal üretimin halen önemli bir paya sahip olduğunu düşünürsek, istihdam sorunlarının yalnızca bu alanlarda çözüme kavuşturulabileceğini beklemek gerçekçi olmaz. Bir başka deyişle, Samsun'un kalıcı bir gelişim kaydedebilmesi tarım alanında üretilen katma değerin de yükseltilmesine bağlıdır. Samsun sahip olduğu verimli tarım alanlarıyla bu yönde de bir potansiyele sahiptir. Organik tarım gibi daha yüksek getirili üretim biçimlerine geçilmesi durumunda bu potansiyel en azından kısmen hayata geçirilebilir. Üstelik İstanbul ve Ankara'ya kolay ulaşım, organik üretim için koşulları daha da uygun kılmaktadır. Ancak, tarımsal alanların hızlı biçimde terkedildiği, verimli arazilerin kentsel imar nedeniyle ya da enerji ve lojistik yatırımlarının yanlış yer seçimleri nedeniyle tehdit altında olduğu bir ortamda bu iki gelişme aksı birbirine zıt çalışır bir durumdadır. Bu da merkezi düzeyde alınan stratejik kararların yereldeki katılımcı siyasal mekanizmalara açık hale getirilmesini zorunlu kılmaktadır.

REKABET ENDEKSİ IŞIĞINDA KENT-BÖLGE DEĞERLENDİRME

Turkonfed-EDAM işbirliği ile Kasım 2016'da yayınlanan İl Bazında Rekabet Endeks Raporu, rekabetçiliğin sekiz ayrı bileşeninde 81 ilin 2008-2014 performanslarının karşılaştırmasını yapmaktadır[6]. Bu karşılaştırmayı yaparken, bir ülke, bölge ya da kentin rekabetçilik unsurlarının ekonominin farklı boyutlarını içerdiği kadar sosyal, eğitim, altyapı, işgücü kalitesi gibi unsurları da kapsadığı kabul edilerek, şehirler arasındaki ekonomik refah farklılıklarının sebeplerine ışık tutulması amaçlanmıştır. Bu amaçla genel rekabet endeksinin yanı sıra, piyasa büyüklüğü, makroekonomik istikrar, finansal derinlik, sosyal sermaye, emek piyasası, insan sermayesi, fiziki altyapı, yaratıcı sermaye olmak üzere alt endeksler yaratılmıştır.

Metodoloji:

TÜİK tarafından açıklanan son verilere göre 2008 ve 2014 yılları il bazında kişi başına gayri safi yurtiçi hasıla verileri (GSYH) ile rekabet endeksi arasında istatistiki olarak yüksek bir ilişki bulunmaktadır: Kişi başına geliri yüksek olan illerin rekabet endeksinde de yüksek sıralarda olduğu göze çarpmaktadır. Öte yandan, yarattığı il bazında GSYH yüksek olmasına rağmen, genel rekabet endeksinde düşük sırada olan iller bulunmaktadır. Bir başka deyişle rekabetin farklı unsurları arasında eşitsizlikler olan iller göze çarpmaktadır.

Yerel Yönetimler Raporu'ndaki 12 kenti rekabet endeksi verilerine göre değerlendirmek amacıyla, bu illerin rekabet alt endeks sıralamalarındaki performansıyla, il bazında GSYH verileri karşılaştırılmıştır. Amaç, alt endekslerdeki sıralama farklılıklarının, kişi başına gelirde nasıl bir farklılık yarattığını Türkiye genelinde görmek ve raporda seçilen 12 ilin bu haritadaki dağılımını anlamaktır.

Grafik 1'de Y ekseni, her ilin Rekabet Endeksi'nin sekiz alt endeksindeki sıralamalarındaki standart sapmayı; bir başka deyişle rekabet unsurları arasındaki eşitsizliği göstermektedir[7]. ***Standart sapması yüksek şehirlerde, rekabetçiliğin farklı unsurlarında paralel bir gelişim olmadığı anlaşılmalıdır; bu çalışma kapsamında bu durum rekabet eşitsizliği olarak tanımlanmıştır.*** X ekseni ise TÜİK tarafından açıklanan 2014 yılı il bazında kişi başı GSYH verisini vermektedir.

Grafikte illerin dağılımı gruplandırabilmek amacıyla, X ve Y eksenlerine paralel ortalama çizgiler çizilmiştir. Y eksenine paralel çizilen çizgi 81 ilin ortalama GSYH verisini olan 9,200 dolardan geçmektedir[8]. X eksenine paralel çizgi ise 81 ilin rekabet endeksi standart sapması ise ortalama değer olan 11'den çizilmiştir.

---

6 http://turkonfed.org/Files/ContentFile/rekabet_web.pdf

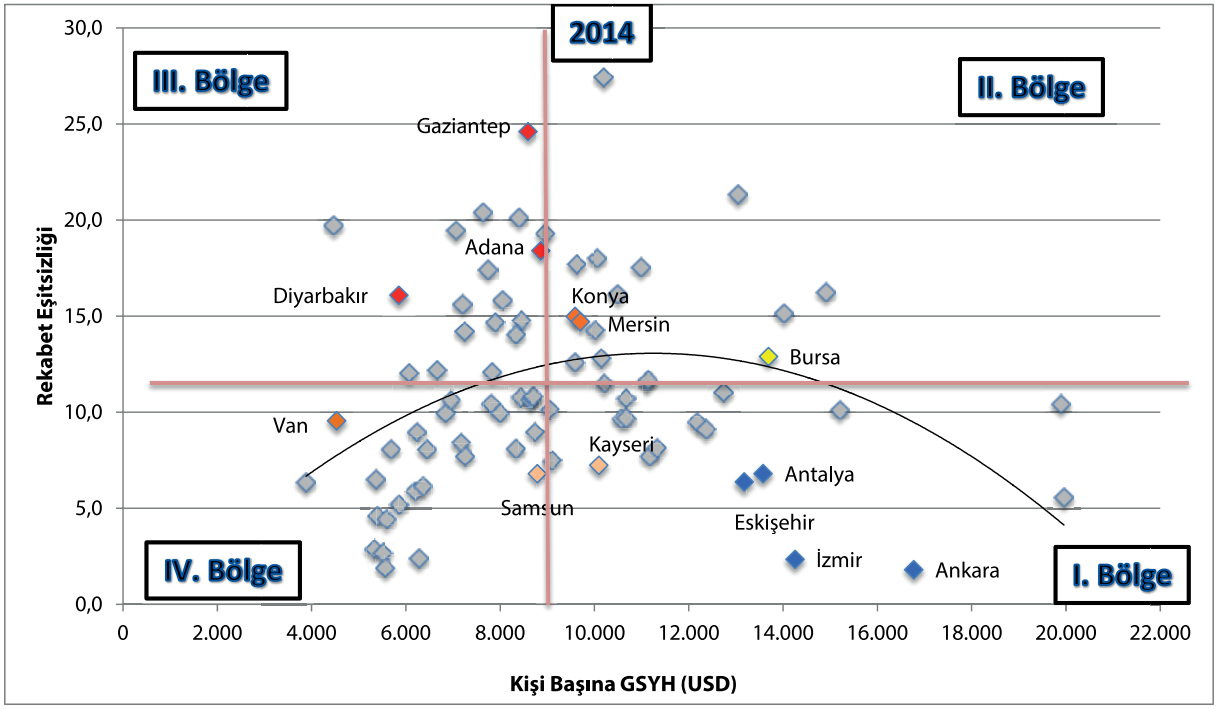
7 Rekabet eşitsizliği ile ifade edilen kavram, her bir il için Rekabet Endeksinin sekiz alt bileşenindeki sıralamasındaki standart sapmadır. Eğer bir kent piyasa büyüklüğü alt endeksinde 9.; fakat insan sermaye endeksinde 35. ise, bu kentin alt endeks sıralama farklılıkları fazla ve standart sapması yüksek çıkmaktadır. Aşağıdaki grafikte gözüktüğü üzere, Ankara ve İzmir rekabet endeksinin bütün alt endekslerinde birbirine yakın sıralamalarda bulundukları için, standart sapmaları düşüktür.

8 2014 yılında Türkiye'nin ortalama kişi başı geliri 12,212 dolar olmasına rağmen, 81 ilin ortalaması 9,200 civarındadır. Nüfusu yüksek İstanbul, Ankara ve İzmir gibi kentler, Türkiye'nin kişi başı ağırlıklı ortalamasını 9200 dolardan 12,000 seviyesine çıkarmaktadır.

12 Kentin Rekabet Eşitsizliği ve Gelir Karşılaştırması

Yapılan bu çalışma, Türkiye genelinde Kuznet eğrisine benzer bir oluşum ortaya çıkarmaktadır. Gelir eşitsizliği ile kişi başına gelir verilerini karşılaştıran Kuznet eğrisi, gelir arttıkça gelir eşitsizliğinin arttığı; fakat belli bir gelir seviyesine ulaştıktan sonra gelir dağılımında bir düzelme olduğu tezine dayanır. Kuznet eğrisi bu tezle bir çan görünümündedir[9].

Rekabet alt endeks sıralamalarının standart sapması ile kişi başına GSYH verilerinin karşılaştırması, ***Türkiye genelinde bir rekabet eşitsizliği ile gelir arasında Kuznet eğrisine benzer bir eğrinin varlığını göstermektedir.*** Başka bir deyişle, kentlerin gelirleri arttıkça rekabetin farklı unsurları arasında sıralama farklılıkları artmakta; fakat daha yüksek gelir seviyelerinde bu fark azalmaya başlamaktadır.



Kaynak: İl Bazında Rekabet Endeksi Raporu ve TÜİK verilerine göre çalışma çıktısı

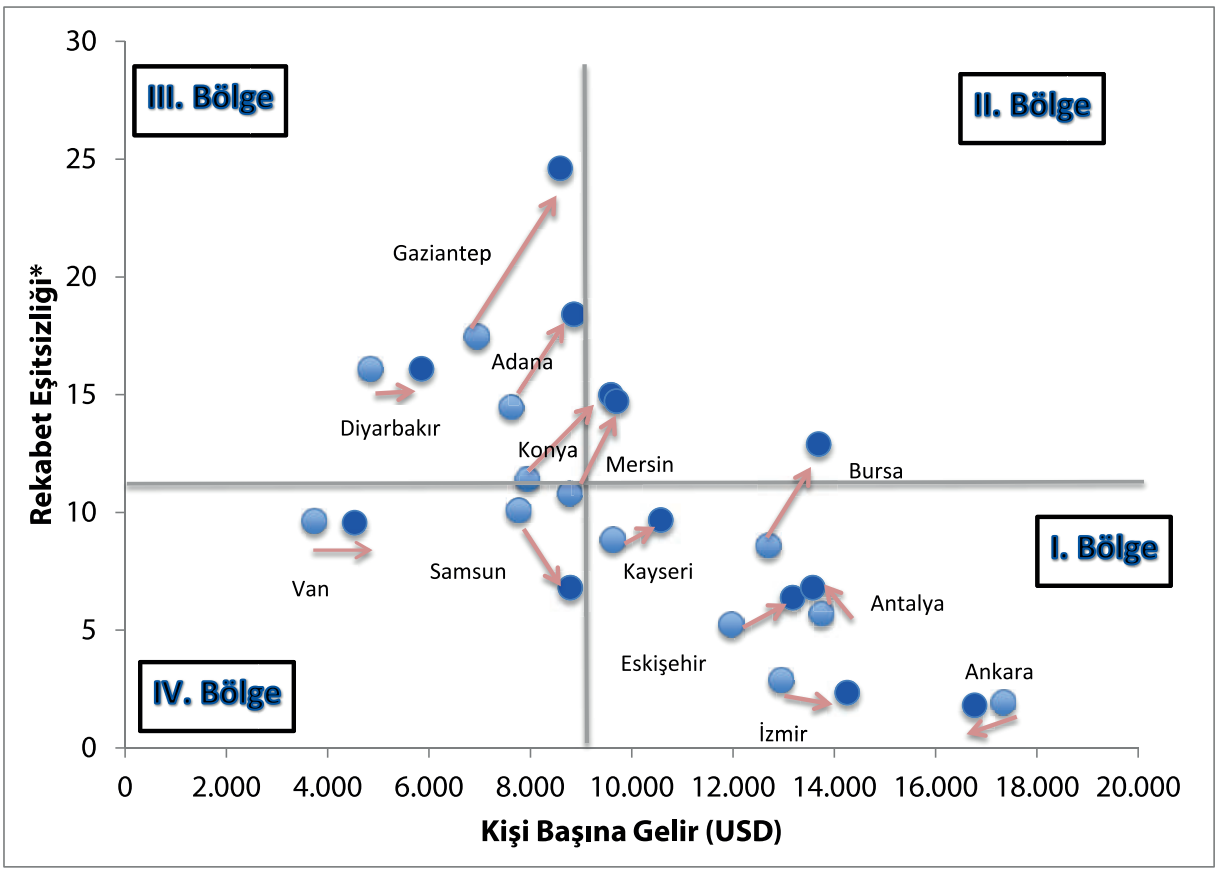
Yerel Yönetimler Raporu'ndaki Kentlerin Durumu:

Rapor için seçilen 12 kent/bölge, 81 ilin ortalama geliri 9,200 dolar ve ortalama rekabet eşitsizliği çizgisine göre (11), 4 farklı bölgeye dağılmaktadır:

I. Bölge – Kişi Başına Geliri Yüksek, Rekabet Eşitsizliği Düşük Kentler: Ankara, İzmir, Eskişehir, Antalya, Kayseri
II. Bölge – Kişi Başına Geliri Yüksek, Rekabet Eşitsizliği Yüksek Kentler: Bursa, Konya
III. Bölge – Kişi Başına Geliri Düşük, Rekabet Eşitsizliği Yüksek Kentler: Gaziantep, Adana[10], Diyarbakır
IV. Bölge – Kişi Başına Geliri Düşük, Rekabet Eşitsizliği Düşük Kentler: Van, Samsun

---

9 Kuznets Eğrisi, gelir eşitsizliği ile gelir arasındaki ilişkiyi göstermekle birlikte, ülkelerin gelişiminde böyle bir eğrinin varlığına dair farklı tezler bulunmaktadır. Her ülke için kişi başı gelir işe gelir eşitsizliği arasındaki ilişki tartışılır olsa da, Kuznets Eğrisi literatürde gelir ile farklı kalkınma göstergeleri arasındaki ilişkiyi göstermek için kullanılmıştır. Çevresel Kuznets Eğrisi gelir ile çevresel degradasyon arasında ilişki kurarken, Acemoğlu ve Robinson'un Kuznets Eğrisinin politik ekonomisi üzerine çalışmaları bulunmaktadır (http://scholar.harvard.edu/files/jrobinson/files/jr_kuznets.pdf). Bu çalışmada, Kuznets Eğrisinden esinlenme ile, Türkiye'de il bazında rekabetin farklı unsurları arasındaki eşitsizlik ile kişi başı gelir arasındaki ilişki çıkartılmaya çalışılmıştır.
10 Çalışmada Adana-Mersin bir kent-bölge olarak alındığından, burada sadece Adana'dan bahsedilecektir.



Grafik 2'de ise, çalışmaya konu alınan 12 ilin 2008-2014 arasında rekabet eşitsizliği ve kişi başına gelirdeki hareketleri gösterilmektedir. Aşağıdaki grafiğe göre il bazında çıkarsamalar yapmak mümkündür.
Açık mavi 2008, koyu mavi 2014
Kaynak: İl Bazında Rekabet Endeksi Raporu ve TÜİK verilerine göre çalışma çıktısı

1) Ankara: Ankara, 2008-2014 yılları arasında kişi başına geliri Türkiye ortalamasının çok üstünde olmakla birlikte, 17,338 dolardan 16,772 dolara gerilemiştir. İstanbul'dan sonra en rekabetçi ikinci il olan Ankara, aynı zamanda rekabetin alt unsurları arasındaki eşitsizliğin en az olduğu il olarak göze çarpmaktadır. Raporda belirtildiği üzere 'Ankara ulusal ölçekli bir hizmet merkezi ve orta düzey teknolojili bir sanayi havzası olmayı başarabilmiş'; fakat hem Türkiye'nin hem de ilin kendisinin gelirini daha üst düzeylere taşıyacak 'ileri teknolojili ürünlerin üretilmesine ve geliştirilmesine odaklanan bir eğitim bölgesine geçme potansiyeli' henüz değerlendirilemediği görülmektedir. Yine de rekabet göstergeleri, Ankara'nın Türkiye içinde bu potansiyeli en yüksek illerden bir tanesi olduğunu göstermektedir.

2) Eskişehir: Eskişehir, Türkiye ortalamasını üzerinde olan kişi başına gelirini 2008-2014 yılları arasında 11,973 dolardan 13,180 dolara çıkarmıştır. Rekabet eşitsizliği Türkiye ortalamasının oldukça altında olmakla birlikte 2008-2014 yılları arasında bir parça artmıştır. Ölçek ekonomisi yaratmada diğer rekabetçilik unsurları kadar avantajlı bir konumda olmasa da, Raporda belirtildiği üzere, Eskişehir'in 'kültür endüstrileri, biyoteknoloji gibi daha yüksek getirili üretim ve araştırma-geliştirme faaliyetlerinin kümelenmesine olanak sağlayacak', sosyal sermaye, insani sermaye ve yaratıcı sermaye gibi rekabetçilik unsurlarında ciddi bir avantajı bulunmaktadır. Yukarıdaki grafikte Eskişehir'in Bölge I'de olan konumu bu durumu teyit etmektedir.

3) İzmir: İzmir'in kişi başına geliri 2008-2014 yılları arasında 12,954 dolardan 14,257 dolar seviyesine yükselirken, rekabet endeksinde Türkiye 3.'sü olmayı devam ettirebilmiş ve Ankara'dan sonra en az rekabet eşitsizliğine sahip kent olmuştur. Emek piyasası endeksi hariç diğer tüm göstergelerde ilk onda yer almıştır. Rekabet endeksi ve kişi başına gelir karşılaştırması, İzmir'in 2008-2014 yılları arasında 'Avrupa'da Marsilya ve Barselona'nın deneyimlediği türden bir ekonomik dönüşüm geçirip ikinci derecede bir küresel kent' olma potansiyelinin devam ettiğini göstermektedir.

4) Bursa: 2008-2014 yılları arasında kişi başına gelir Bursa'da 12,706 dolardan 13,693 seviyesine çıkarken, Rekabet Endeksinde 7.'cilikten 8.'ciliğe gerilemiştir. Aynı zamanda, rekabetin farklı unsurları arasındaki fark açılmış ve Bursa, Türkiye ortalamasının üstünde bir rekabet eşitsizliği sergiler konuma gelmiştir. Bu bağlamda insani sermaye, sosyal sermaye ve fiziki altyapı gibi alanlardaki rekabetçilik kaybının, Bursa'nın 'imalat sanayindeki üstün konumunu araştırma-geliştirme ve teknoloji odaklı bir atılımla eklemleyebilme ve kent-bölge olma potansiyeli' üzerindeki etkisi dikkate almaya değer olabilir.

5) Adana-Mersin: 2008-2014 yılları arasında Adana gelirini 8,862 dolar seviyesine çıkartırken, Mersin 9,702 dolar seviyesine yükseltmiştir. Aynı dönemde Adana rekabet endeksinde 27.'cilikten 33.'cülüğe, Mersin ise 24.'cülükten 35.'ciliğe gerilemiştir. Her iki kent, piyasa büyüklüğü endeksinde ilk onda olmalarına rağmen diğer rekabetçilik endekslerinde daha gerilerde yer almakta ve yıllar içinde bu endeks sıralama farklılıklarında açılma gözlenmiştir. 'Bölgenin iktisadi potansiyeline değerlendiremeyen bir görünümden çıkıp, lojistik alanda Doğu Akdeniz'de bir çekim havzası olabilme potansiyelinin' yıllar içinde rekabetçiliğin farklı alanlarındaki artan farktan etkilenme ihtimali bulunmaktadır.

6) Antalya: Yerel Yönetimler Raporu'nda Antalya, 'turizm işlevi üzerinden oluşmuş bir kent-bölgesinin özgün bir örneği olarak çalışmaya dahil edildiği' belirtilmektedir. Ayrıca, Antalya'nın küresel üretim ve ticaret ilişkilerinden en açık biçimde istifade etmiş şehirlerden birisi olmakla birlikte yapısal kırılganlıklar taşıdığı ifade edilmektedir. Türkiye ortalamasının üzerinde kişi başına gelire sahip olmakla birlikte, 2008-2014 yılları arasında Antalya'nın gelirinin 13,748 dolardan 13,577 dolara düşmesi ve de rekabet eşitsizliğinde bir artış gözlemlenmesi bu kırılganlıkların etkisini göstermektedir.

7) Gaziantep: Gaziantep, 2008-2014 yılları arasında kişi başına gelirini en hızlı artıran illerden bir tanesi olmakla birlikte, halen Türkiye ortalamasının altındadır. Alt rekabet endekslerinde ekonomik göstergelerde rekabetçi bir performans gösterirken, diğer rekabetçilik unsurlarında Türkiye ortalamalarında altında yer almaktadır. Türkiye genelinde, rekabetçiliğin farklı unsurları arasında farkın en yüksek olduğu ikinci şehirdir ve bu fark 2008-2014 yılları arasında daha fazla açılmıştır. Bu bağlamda, Gaziantep'in emek piyasası, insani sermaye, sosyal sermaye ve yaratıcı sermaye alanlarındaki düşük rekabetçilik yapısı ile, 'mevcut sermaye birikim sürecinin tıkanma noktaları ve yapısal kırılganlıkları' tartışıla bilinir.

8) Kayseri: Kayseri 2008-2014 yılları arasında kişi başına gelirini 9,636 dolardan 10,576 dolara yükseltirken, rekabetçilik alt göstergelerinde Türkiye ortalamasına göre daha düşük bir eşitsizliği sahiptir; fakat bu göstergede 2008-2014 yılları arasında hafif de olsa bir gerileme olmuştur. Raporda belirtildiği üzere 'Kayseri'nin belirli bir gelişmişlik düzeyine takılması' ile Rekabet Endeksi'nde Kayseri'nin sıralamasını ilk 20 içine girecek şekilde geliştirememesi birbirini teyit etmektedir.

9) Konya: 'Gaziantep ve Kayseri gibi Konya da Anadolu Kaplanlarının bir örneği olarak, imalat sanayi sektörlerinin dinamiklerinin bölgeselleşme dinamiğini ne ölçüde mümkün kıldığını anlamak adına' çalışmaya dahil edilmiştir. Konya 2008-2014 yılları arasında gelirini 7,943 dolar seviyesinden 9,594 dolar seviyesine çıkartırken, rekabet eşitsizliği de artmıştır. Fiziki altyapı ve piyasa büyüklüğü gibi alt rekabetçilik endekslerinde Anadolu kaplanları arasında en avantajlı konuma sahip olan Konya, Rapor'da belirtildiği üzere yükselişini devam ettirmeye daha muhtemel bir örnek teşkil etmektedir. Fakat, bu çalışmanın vurguladığı üzere, Konya'nın yükselişini devam ettirmesi, grafik I'deki Kuznet eğrisine benzer eğride I. Bölgeye doğru kayması ve rekabet farklı unsurları arasındaki eşitsizliği azaltması ile de yakından alakalı olabilir.

10) Diyarbakır: Kişi başına gelirini 2008-2014 yılları arasında 4,848 dolardan 5,853 dolara yükselten Diyarbakır, rekabetçilik göstergelerinde bu yıllarda neredeyse hiçbir ilerleme gözlenmemiştir. Piyasa büyüklüğünde en rekabetçi 23. il olmasına rağmen, diğer tüm alt göstergelerde Diyarbakır sıralamada 60'ın gerisinde kalmaktadır. 2008-2014 yılları arasında Diyarbakır'ın bölgenin cazibe merkezi haline gelmesi açısından rekabetçilik artışı sağlayabildiği gözükmemektedir.

11) Van: Raporda 'bir sınır şehrinin sosyo-ekonomik özellikleri bağlamında değerlendirilen' Van'da, 2008-2014 yılları arasında kişi başı gelirini Türkiye ortalamasındaki artışın biraz üstünde 3,737 dolardan 4,533 dolar seviyesine çıkarmıştır. Fakat rekabet alt endekslerinde 81 il arasında rekabetçilik konumunu geliştirememiştir. Bu bağlamda rekabet eşitsizliğinde de olumlu ya da olumsuz bir değişiklik olmamıştır. Raporda tartışıldığı üzere 'sınırın öte yakasını işlevsel olarak kendine bağlayan yoğunlaşmaların ve kümelenmelerin ortaya çıkması ihtimali dahilinde' 2008-2014 yılları arasında rekabetçilik göstergelerine göre, Van'da anlamlı bir gelişme gözükmemektedir.

12) Samsun: 2008-2014 yılları arasında Samsun kişi başı gelirini 7,770 dolardan 8,790 dolar seviyesine çıkarmakla birlikte halen Türkiye ortalamasının altında kalmaktadır. Öte yandan, İl Bazında Rekabet Endeksi'ne göre Samsun'da sosyal sermaye, insan sermayesi ve fiziki altyapı gibi rekabetçilik alanlarında bir iyileşme olmuş ve şehrin farklı rekabetçilik unsurları arasında bir yakınsama meydana gelmiştir. Gelirini artırırken, rekabet eşitsizliğini azaltabilmesi Samsun'u diğer bölgelere göre daha farklı bir konuma getirmektedir. Bu bağlamda Samsun'un Yerel Yönetimler Raporu'nda bahsedilen lojistik merkezi ve kendi bölgesinin hizmet merkezi olması gibi hedeflerde avantajlı olduğu düşünüle bilinir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Günümüzde küreselleşmenin vardığı aşama coğrafi anlamda yeni bir işbölümünün ve hiyerarşinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu yeni işbölümü içerisinde kimi kentler geçmişte sahip oldukları konumlarını yitirirken, kimileri de yeni işlevler edinerek ya da geçmişte sahip oldukları işlevleri yeniden tanımlayarak hiyerarşide daha üst basamaklara oturmuştur. İkinci kategorideki kentler, paranın, insanların, malların ve bilginin dünya üzerinde çok daha sık ve hızlı hareket ettiği bir zamanda, bu akışların oluşturduğu karmaşık şebekelerin düğüm noktalarını oluşturdukları için zenginleşmişler, statülerini ve önemlerini arttırmışlardır.

Kent-bölgeleri küreselleşmenin dolaysız bir sonucu, aynı zamanda onun taşıyıcısı mekânlardır. Fiziki yapısı itibariyle geçmiş yüzyılların kapitalist kent formunu aşan, kent merkezi, metropoliten alan ve çeper yerleşimler arasındaki sınırları bulanıklaştıran ve nihayetinde idari birimleri fiilen geçersiz kılan bu yeni mekânsal birim, üzerinde barındırdığı toplumsal ilişkiler anlamında da son derece karmaşıklaşmış bir yapıdır.

Şüphesiz Türkiye kentleri de küreselleşmeyle birlikte ortaya çıkan bu mekânsal dinamiklerden azade olmamıştır. Nitekim 1980 sonrası dönemde Türkiye ekonomisinin dışa açılma süreci, ithal ikameci dönemde ortaya çıkmış olan kentleşme dinamiklerini ve de mekânsal işbölümünü ciddi oranda değiştirmiştir. Ülkenin batısındaki az sayıdaki odağın etrafında eşitsiz ve dengesiz biçimde gelişmiş olan Türkiye kentsel hiyerarşisi, özellikle 1990'lardan itibaren yerini Anadolu'da yeni kentsel merkezlerin ve daha mütevazı ölçekli gelişme odaklarının ortaya çıktığı yeni bir kentsel düzene bırakmaya başlamıştır. Elbette geçmiş dönemin İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyük kentleri nüfus ve sermaye açısından cazibe merkezi olmaya devam etmektedir. Ancak, Kayseri, Konya, Gaziantep gibi yeni sanayi odaklarının ortaya çıkması ve serpilmesi geçmiş dönemin tablosunu çok daha karmaşık bir hale getirmiştir.

Bu yeni mekânsal işbölümü içerisinde Türkiye'nin kimi kentleri mevcut sınırlarını aşmış, çevresindeki yerleşim alanlarıyla işlevsel olarak bütünleşip bölgeselleşme eğilimine girmiştir. İlk elde akla gelecek İstanbul örneği dışında da bu dinamiğin ortaya çıktığı kentsel bağlamlar söz konusudur. Örneğin, İzmir, işgücü hareketliliği, ticari, lojistik ve üretim altyapısı ve ilişkileriyle, hem il sınırları içerisindeki çeper yerleşimlerle hem de Manisa'yla bütünleşme aşamasındadır. Aynı şekilde Adana ve Mersin şehirleri onları tanımlayan coğrafi ve tarihsel koşullar gereği bütünleşmiş iki metropoliten odaktır. Antalya'da ise kitle turizminin gelişimiyle birlikte ortaya çıkan ekonomik işlevler, ilin fiziken birbirinden uzak sahil yerleşimleri arasında bir mekânsal süreklilik yaratmış, nihayetinde tarihi kent merkezini ilçeleriyle bütünleştirerek bir turizm kent-bölgesi oluşumunu mümkün kılmıştır.

Mevcut durumda bu türden net biçimde görünür hale gelmiş bölgeselleşme örneklerinin sayısını çoğaltmak mümkün değildir. Keza bu rapor kapsamında ele alınan on iki kentin her birinin hâlihazırda bir kent-bölgesi olduğunu ya da yakın gelecekte mutlaka bu noktaya geleceğini söylemek de gerçekçi olmaz. Ancak bu noktada bizler açısından asıl önemli olan, küresel üretim ve ticaret ilişkilerinin nüfuz ettiği kentlerde mekânsal yapının ne yönde değişim göstermeye açık olduğunu anlamaktır. Böylelikle hem Türkiye'de kent-bölgesi oluşumunun dinamiklerini çözümlemek hem de bu yönde bir potansiyelin hangi yollarla açığa çıkarılabileceği kavramak mümkün olacaktır.

Bu rapor bu tespitlerden hareketle kaleme alınmıştır. Çalışmanın bir sonraki aşamasında dört ayrı kentte (İzmir, Konya, Erzurum ve Van) sürdürülecek olan dört aşamalı (derinlemesine görüşmeler, odak grup toplantıları, kamuoyu anketi ve veri analizi) araştırma sürecinin ve bu araştırmanın ardından ortaya konacak olan model önerisinin temellerinin sağlamlaştırması hedeflenmiştir. O nedenle bu ilk aşamada kentlerin toplumsal ve politik nitelikleri detaylı biçimde incelenmemiştir. Rapor daha ziyade ele alınan

kentlerin iktisadi durumunu ve potansiyellerini resmetmektedir. Buna karşılık bu potansiyelin gerçekleşme olasılığını ya da ne şekilde gerçekleşebileceğini (örneğin, kentsel koalisyonların oluşum süreçlerini ve koşullarını) kapsamamaktadır. Bu tartışma ikinci aşama araştırmanın ardına bırakılmıştır.

Rapor, on iki kentin (Adana-Mersin, Ankara, Antalya, Bursa, Diyarbakır, Eskişehir, Gaziantep, İzmir, Kayseri, Konya, Samsun ve Van) sosyo-ekonomik verilerinin derinlemesine analizi yoluyla bu kentlerdeki sermaye birikim sürecinin imkân ve kısıtlarını değerlendirmektedir. Böylelikle Türkiye'de kent-bölge oluşumunun dinamiklerini ve potansiyellerini belirli kıstaslar üzerinden çözümlemektedir. Bu analizlerden hareketle tek tek kentlere ilişkin yorumların yanı sıra bir dizi genel sonuca daha varabilmek mümkündür. Bunları özetleyecek olursak;

İhracat yönelimli ekonomik büyüme modeli uyarınca uygulanan ekonomi politikalarının mekânsal sonuçları her kent ve bölge için özdeş sonuçlar üretmemiştir. En genel ifadesiyle bu sürecin kazananları olduğu gibi kaybedenleri de vardır. Rapor kapsamında ele aldığımız kentler arasında özellikle Kayseri, Konya ve Gaziantep yeni sanayi odakları olarak, Antalya ise turizm odaklı bir kent-bölge olarak küresel üretim ve ticaret ilişkilerinden en açık biçimde istifade etmiş kentler olmuştur. Buna karşılık özellikle İzmir ve Adana-Mersin bölgeleri, geçmişte sahip oldukları çok daha yüksek gelir seviyelerine kıyasla ülke ekonomisinin dönüşümünden olumsuz biçimde etkilenmiş, konumlarını göreli olarak yitirmiş kentlerdir.

Ancak, 30 yıllık bir dönem içinde ortaya çıkan bu dikey eksenli hareketlilikler de eşit dayanıklılık derecesinde değildir. Küreselleşmenin kazananı gibi görünen kimi kentlerin sosyo-ekonomik yapıları ve sermaye birikim süreçleri yapısal kırılganlıklar içerebilmektedir. Keza Antalya ve Kayseri örneklerinde gördüğümüz gibi, bu kentlerin ekonomilerine ivme kazandıran koşulların küresel ve yerel düzeydeki vasıfları onları aynı zamanda risklere de açık kılmaktadır. Antalya'nın zenginliğinin esas kaynağını oluşturan kitle turizminin siyasal süreçlere aşırı tepki verir nitelikte olması 2008 krizinin hemen ardından gelen dönemde ya da Rusya ile yaşanan gerilim neticesinde görüldüğü gibi kentsel ekonomiyi ciddi risklerle karşı karşıya bırakmaktadır. Ancak Antalya, sahip olduğu sermaye düzeyiyle bu riskleri aşacak çeşitlenmeyi yaratma potansiyeline de sahiptir. Diğer yandan Kayseri ise tam da onu bir *Anadolu Kaplanı* kılan yerel kentsel koalisyonun örgütlenme biçimi nedeniyle bugün orta gelir tuzağı riskiyle karşı karşıyadır. Rekabet gücünü büyük oranda ucuz işgücüne dayalı üretim yapısından alan, diğer yandan birden fazla faaliyet alanına yayılmış az sayıda büyük ölçekli firmanın piyasa kuralları üzerinde belirgin bir denetim gücüne sahip olduğu kent, bugün güncel siyasal çalkantıların etkilerine açık olduğu gibi, iktisadi açıdan da kendini yenileyememe riskini taşımaktadır.

Vurgulanması gereken üçüncü bir nokta, küreselleşme sürecinin ortaya çıkardığı mekânsal yapının yalnızca teknik-ekonomik düzeyde belirlenmediğidir. Giriş kısmında da tartıştığımız gibi, küreselleşmenin kazananı olan kentlerin iktisadi açıdan zenginleşmesini mümkün kılan siyasî alandaki süreçlerdir. Yerel ölçekte, özellikle iş çevreleri etrafında oluşan kentsel gelişme koalisyonlarının ve bu koalisyonların oluşturduğu kurumsallıkların varlığı, dönüşen makro yapının kimi yerellikler için ekonomik fırsatlara dönüşmesinin bir şartıdır. Bu türden etkin yerel koalisyonların tesis edildiği ve bu koalisyonların yerel-üstü ölçeklere uzanan stratejilerini hayata geçirebildiği kentler –örneğin raporda tartışılan vakalar arasında Kayseri, Konya ve Gaziantep– ülke genelinde oluşan yeni mekânsal işbölümünde daha üst konumlar elde etmişlerdir.

Ancak, bu türden yerel koalisyonların oluşmuş olması da tek başına yeterli değildir. Daha doğru bir ifadeyle, yerel koalisyonların kentsel hiyerarşide daha üst basamaklara tırmanmayı sağlayacak etkinliğe ulaşması, hem yerelin kendi içinde hem de yerel ile merkez arasında kurulan ilişkilerin niteliğine bağlıdır. En net örneğini İzmir'de gördüğümüz üzere, yerel gelişme koalisyonuyla hükümet ve bürokrasi arasındaki siyasal çatışmanın düzeyi, üretim altyapısı, eğitimli işgücü, teknoloji düzeyi gibi bir dizi kıstas açısından ülkenin en önemli kentlerinden biri olan İzmir'i belli bir gelişkinlik seviyesinin üzerine sıçratacak atılımlardan alıkoymaktadır. Hükümetin ve bürokrasinin ekonomik alandaki etki gücünün boyutları (değerlendirilen kentler arasında Ankara bu bakımdan en açık örneklerden birini oluşturmaktadır) hesaba katıldığında yerel ile merkez arasındaki çatışmanın niteliğinin ne denli belirleyici olduğu daha net anlaşılmaktadır.

Sonuç itibariyle, bugün gelinen noktada kentlerde var olan sermaye birikim sürecini genişletecek, potansiyelleri ortaya çıkarıp kuvveden fiiliyata geçmesini sağlayacak dinamiklerin etkin kılınması yönünde siyasi bir yeniden yapılanmaya ihtiyaç vardır. Bu anlamda ekonomik ve siyasal alanlar arasındaki iç içe geçmişlik kent-bölgesi tartışması bağlamında son derece açıktır. Bu durum "Türkiye İçin Rekabet Endeksi" gibi farklı çalışmaların sonuçları ile desteklenmekte ve kentlerin birikim süreçleri dışındaki alanlarda da alması gereken yol sarih bir biçimde ortaya konmaktadır. O nedenle Türkiye açısından "orta gelir" tuzağından kurtulmayı mümkün kılacak kapsayıcı bir ekonomik büyüme dinamiğinin yakalanması hedefi ile daha katılımcı ve kalıcı bir demokrasiye kavuşma hedefi birbirinden ayrı düşünülemeyecek hedeflerdir.

KAYNAKÇA

Aktan, İrfan. 2014. "The AKP's Three-Faceted Kurdish Policy: Tenders for the Rich, Alms for the Poor, Bombs for the Opposition." *Turkey Reframed: Constituting Neoliberal Hegemony* içinde, İsmet Akça, Ahmet Bekmen ve Barış Alp Özden (ed.) London: Pluto Press.

Ankara Kalkınma Ajansı. 2013. "Ankara Dış Ticaret Analizi". Ankara. http://www.ankaraka.org.tr/tr/files/Dis-Ticaret-Analiz.pdf

Ankara Kalkınma Ajansı. 2015a. "İstatistiklerle Ankara". n.p.

Ankara Kalkınma Ajansı. 2015b. "Ankara Bölge Planı 2014 – 2023". Ankara.

Ankara Kalkınma Ajansı. n.a. "Ankara Yatırım Ortamı". Ankara. http://www.ankaraka.org.tr/tr/files/yayinlar/ankara-yatirim-ortami.pdf

Antalya Ticaret ve Sanayi Odası. 2014. "Rakamlarla Antalya Ekonomisi" http://www.atso.org.tr/yukleme/dosya/3099fa45cdf0319d3bc0b905004ca87c.pdf

Aras, İsmail ve Elvan Nurten Köksoy. 2015. "Konya 2015 Serbest Bölgeler Bilgi Notu". Mevlana Kalkınma Ajansı.

Ataöv, Anlı ve Eraydın, Ayda. 2011. "Different Forms of Governance: Responses of Two Metropolitan Regions in Turkey to State Restructuring". *Urban Affairs Review* 47(1): 84-128.

Ayata, Sencer. 1999. "Bir Yerel Sanayi Odağı Olarak Gaziantep'te Girişimcilik, Sanayi Kültürü ve Dış Ekonomik Dünya ile İlişkiler", *Ekonomide Durum* 6: 85-112.

Başak, Zeynep ve Şirin Saracoğlu. 2011. "Sermayenin Mekan Arayışı, Kapitalist Üretim İlişkilerinde Değişim ve Yeni Sanayi Odakları", *Ta Ezelden Taşkındır Gaziantep* içinde, Mehmet Nuri Gültekin (ed.) İstanbul: İletişim Yayıncılık.

Bayırbağ, Mustafa Kemal. 2010. "Local Entrepreneurialism and State Rescaling in Turkey", *Urban Studies* 47: 363-85.

Bayırbağ, Mustafa Kemal. 2011. "Pro-Business Local Governance and (Local) Business Associations: The Case of Gaziantep", *Business and Politics* 13(4).

BEBKA. 2014. "Mevcut Durum Analizi". http://www.bebka.org.tr/admin/datas/sayfas/files/Mevcut_Durum_Analizi_06_03_2015.pdf

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. 2014. "Türkiye 81 İl Sanayi Durum Raporu". Ankara.

Brenner, Neil, 2006. New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood. New York: Oxford University Press.

Burdett, Ricky ve Deyan Sudjic. 2006. *The Endless City*. Londra: Phaidon.

Çağlayan, Ercan. 2014. *Cumhuriyet'in Diyarbakır'da Kimlik İnşası (1923-1950)*. İletişim Yayınları.

Çukurova Kalkınma Ajansı. 2011. "Mevcut Durum Analizi". http://cka.org.tr/dosyalar/mevcut_durum_analizi27062011.pdf

Çukurova Kalkınma Ajansı. 2014. "Rakamlarlar Adana".

Çukurova Kalkınma Ajansı. 2015. "2014-2013 Çukurova Bölge Planı". http://www.cka.org.tr/dosyalar/Bolge_Plani08012015.pdf

Çukurova KalkınmaAjansı. 2016. "Adana İli Potansiyel Yatırım Konuları Araştırması". http://www.cka.org.tr/dosyalar/adana_potansiyel_yatirim_2016.pdf

Dağ, Rıfat, Göktürk, Atilla ve H. Cengiz Türksoy (der.). 1998. *Bölgeiçi Zorunlu Göçten Kaynaklanan Toplumsal Sorunların Diyarbakır Kenti Ölçeğinde Araştırılması*. Ankara: TMMOB Yayınları.

Davis, Mike. 2006. *Planet of Slums*. Londra: Verso.

Deniz, Hikmet. 2010. "Diyarbakır İli Sanayi Raporu". Diyarbakır: Karacadağ Kalkınma Ajansı. http://karacadag.org.tr/SayfaDownload/Diyarbakir_ili_Sanayi_Raporu.pdf

Deniz, Hikmet. 2015a. "Yeni Teşvik Sistemi ve Diyarbakır". Diyarbakır: Yatırım Destek Ofisi.

Deniz, Hikmet. 2015b. "Diyarbakır Dış Ticareti 2014". Diyarbakır: Karacadağ Kalkınma Ajansı.

Diken, Şeyhmus. 1999. "Cumhuriyet Diyarbakır'ında İktisadi Hayat". *Diyarbakır: Müze Şehir* içinde, Şevket Beysanoğlu, M. Sabri Koz ve Emin Nedret İşli (der.) İstanbul: YKY.

Doğan, Ali Ekber. 2007. *Eğreti Kamusallık: Kayseri Örneğinde İslamcı Belediyecilik*. İstanbul: İletişim Yayınları

Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı. 2013. "TRB2 Bölgesi Mevcut Durum Analizleri". n.a.

Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı. 2014. "Van İli ve İlçeleri 2023 Vizyon Eylem Planı". Van.

Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı. 2016. "Van İli Hizmetler Sektörü Yatırım Kılavuzu". Van. http://www.daka.org.tr/panel/files/files/yayinlar/Van%20%C4%B0li%20Hizmetler%20Sekt%C3%B6r%C3%BC%20Yat%C4%B1r%C4%B1m%20K%C4%B1lavuzu.pdf

Durak, Yasin. 2013. *Emeğin Tevekkülü: Konya'da İşçi İşveren İlişkileri ve Dindarlık*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Dünya Bankası. 2016. "MENA Economic Monitor: Syria Reconstruction for Peace". http://documents.worldbank.org/curated/en/777291467993169903/pdf/104577-WP-PUBLIC-4-12-16-MEM-SPRING-2016-FINAL-FINAL.pdf

Dünya Bankası ve Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı. 2015. "Anadolu Kaplanlarının Yükselişi: Türkiye Şehirleşme İncelemesi". http://www.tepav.org.tr/upload/files/1436876008-8.Anadolu_Kaplanlarinin_Yukselisi___Turkiye_Sehirlesme_Incelemesi.pdf

EDAM. 2009. "Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi". http://edam.org.tr/document/trkiye%20icin%20bir%20rekabet%20endeksi.pdf

EDAM-TÜRKONFED. 2016 "Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi". EDAM. 2009. "Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi" http://edam.org.tr/document/trkiye%20icin%20bir%20rekabet%20endeksi.pdf

Eraydın, Ayda. 1999. "Sanayi'nin Anadolu'da Yaygınlaşması ve Son Dönem Gelişen Yeni Sanayi Odakları", Oya Baydar (ed.), *75 Yılda Çarklardan Chip'lere*, İstanbul: Tarih Vakfı.

Eraydın, Ayda. 2002. *Yeni Sanayi Odakları, Yerel Kalkınmanın Yeniden Kavramlaştırılması*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi.

Eraydın, Ayda vd. 2008. *Kentsel Bölgeler için Yeni Örgütlenme Modelleri ve Gelişme Stratejileri: Türkiye'de Yeni Dönemde Ortaya Çıkan Kentsel Bölgelerde Rekabetle Sosyal Bütünleşmeyi Uzlaştıran Çok Katmanlı Yönetişim Modellerinin Geliştirilmesi*. Ankara: TÜBİTAK Proje No: SOBAG-COST 105K001.

Erkuş Öztürk, Hilal ve Pieter Terhorst. 2013. "Devlet-Girişimci İlişkilerinin (Yeniden) Ölçeklenmesi: Turizm Kapitalizmi ve Mekânsal Etkileri Üzerine Eleştirel Bir Değerlendirme", *4. Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Sempozyumu, Neo-Liberalizm Sonrası Mekansal Müdahele Biçimleri ve Yansımaları*. Mersin.

Ersoy, Melih ve H. Tarık Şengül. 2002. *Kente Göç ve Yoksulluk: Diyarbakır Örneği*. Ankara: ODTÜ Kentsel Politika Planlaması ve Yerel Yönetimler Anabilim Dalı Yayınları.

European Stability Initiative (ESI). 2005. "Islamic Calvinists: Change and Conservatism in Central Anatolia". http://www.esiweb.org/pdf/esi_document_id_69.pdf

Fırat, Deniz Çağlar. 2015. "Eskişehir Anadolu'nun Yıldızı". Eskişehir: ESİAD Yayınları.

Florida, Richard. 2005. *The Flight of the Creative Class*. New York: HarperCollins Publishers.

Genç, Fırat. 2014. "Politics in Concrete: Social Production of Space in Diyarbakır, 1999-2014". Doktora Tezi, Boğaziçi Üniversitesi.

Gençağa, Hasan ve Akın Özgün. 2008. "Samsun İli Gelişim Stratejisi Deneyimi", *TEPAV 3. Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu*, Mersin.

Gül, Hüseyin ve Seda Batman. 2014. Kent-Bölgeleşmenin Sosyoekonomik, Mekânsal ve Yönetsel Boyutları ve Dinamikleri", *5. Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Sempozyumu, Toplumsal Çeşitlilik Yeni Söylem, Politikalar, Mekansal Planlama ve Uygulamalar*. Ankara.

Işık, Oğuz. 1995. "1980 Sonrası Türkiye'de Kent ve Kentleşme". *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi* içinde. İstanbul: İletişim Yayınları.

İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü. 2015. "Suriyeli Sayısı Kamuoyuyla Paylaşıldı". http://www.goc.gov.tr/icerik6/suriyeli-sayisi-kamuoyuyla-paylasildi_350_359_8847_icerik

İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü. 2016. "2015 Türkiye Göç Raporu". http://www.goc.gov.tr/files/files/_2015_g%C3%B6%C3%A7_y%C4%B1ll%C4%B1k_rapor_18_04_16.pdf

İpekyolu Kalkınma Ajansı. 2015a. "2015 Yılı Ara Faaliyet Raporu". http://www.ika.org.tr/upload/yazilar/2015-Yili-Ara-Faaliyet-Raporu-112883.pdf

İpekyolu Kalkınma Ajansı. 2015b. "TRC1: Gaziantep-Adıyaman-Kilis Mevcut Durum Analizi". http://www.ika.org.tr/upload/yazilar/Mevcut-Durum-Analizi-533073.pdf

İzmen, Ümit, Daş, Zuhal Özbay ve Yasemin Özbal. 2015. *Bölgesel Kalkınma Dinamikleri: İhracat ve Sanayi Kenti Gaziantep: Rekabet Gücü Analizi ve 2023 Senaryoları*. İstanbul: Türk Girişim ve İş Dünyası Konfederasyonu, Türkiye İhracatçılar Meclisi. http://turkonfed.org/Files/ContentFile/gaziantep_kitap_baski.pdf

İzmir Kalkınma Ajansı. 2013. "İzmir Mevcut Durum Analizi". İzmir.

Jessop, Bob. 1990. *State Theory*. Cambridge: Polity Press.

Kalkınma Bakanlığı. 2014. "Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi 2014-2023 Raporu". https://abdigm.meb.gov.tr/projeler/ois/003.pdf

Kalkınma Bakanlığı. 2013. "İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sırlaması Araştırması (SEGE-2011)".

Kalkınma Bakanlığı. 2013. "Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018".

Karacadağ Kalkınma Ajansı. 2013. "TRC2 (Diyarbakır-Şanlıurfa) Bölgesi: 2014-2023 Bölge Planı". Diyarbakır: Karacadağ Kalkınma Ajansı.

Karaçay Çakmak, Hatice ve Lütfi Erden. 2005. "Yeni Sanayi Odakları ve Sanayinin Yeni Mekan Arayışları: Denizli ve Gaziantep Örneği", *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi* 6(1): 111-129.

Karadağ, Meltem. 2011. "Gaziantep'te Kentsel Mekanın ve Kültürel Coğrafyanın Değişimi". *Ta Ezelden Taşkındır Gaziantep* içinde, Mehmet Nuri Gültekin (ed.) İstanbul: İletişim Yayınları.

Kaygalak, Sevilay. 2008. *Kapitalizmin Taşrası: 16. Yüzyıldan 19. Yüzyıla Bursa'da Toplumsal Süreçler ve Mekansal Değişim*. İstanbul: İletişim Yayınları.

KAYSO (Kayseri Sanayi Odası). 2015. "Neden Kayseri?". Kayseri: KAYSO. http://www.kayso.org.tr/tema/kayso/dokumanlar/Neden_Kayseri.pdf

Keleş, Ruşen ve N. Michael Danielson. 1985. *The Politics of Rapid Urbanization in Turkey*. NY: Holmes and Meier.

Keyder, Çağlar. 2000. "Arka Plan", İstanbul: Küresel ile Yerel Arasında içinde, Çağlar Keyder (der.) İstanbul: Metis Yayınları.

Keyder, Çağlar. 2003. "Mısır Deneyi Işığında Türk Burjuvazisinin Kökeni", *Memâlik-i Osmaniye'den Avrupa Birliği'ne* içinde. İstanbul: İletişim Yayınları.

Keyder, Çağlar. 2014. "Sunuş", *Yeni İstanbul Çalışmaları: Sınırlar, Mücadeleler Açılımlar* içinde, Ayfer Bartu Candan ve Cenk Özbay (der.). İstanbul: Metis Yayınları.

Keser, İnan. 2009. "EKOSEP: Diyarbakır: Saha Araştırması Raporu". Diyarbakır: yayımlanmamış rapor.

Keskin Ertürk, Nuray ve Melda Yaman. 2013. *Türkiye'de Tütün: Reji'den TEKEL'e TEKEL'den Bugüne*. Ankara: Notebene Yayınları.

Keyman, Fuat ve Berrin Koyuncu Lorasdağı. 2010. *Kentler: Anadolu'nun Dönüşümü, Türkiye'nin Geleceği*. İstanbul: Doğan Kitap.

Keyman, Fuat ve Berrin Koyuncu Lorasdağı. Basım Aşamasında. *Kentler: Anadolu'nun Dönüşümü, Türkiye'nin Geleceği*.

Kılıç, Azer. 2013. "Identity, Interest, and Politics: The Rise of Kurdish Associational Activism and the Contestation of the State in Turkey." Doktora Tezi, University of Köln.

Köksal, Çağlar. 2013. "The Elite Professional Class in Kayseri: A Prelimanary Interpretation". Yüksek Lisans Tezi, Boğaziçi Üniversitesi.

Krugman, Paul. 2011. "The New Economic Geography: Now Middle Aged", *Regional Studies* 45(1): 1-7.

Kuyucu, Tuna ve Didem Danış. 2014. "Similar Processes, Divergent Outcomes: A Comparative Analysis of Urban Redevelopment Projects in Three Turkish Cities". *Urban Affairs Review*. doi: 10.1177/1078087414553818.

Mevlana Kalkınma Ajansı. 2016. "Konya Yatırım Ortamı". http://www.konyadayatirim.gov.tr/images/dosya/Konya%20Yatırım%20Ortamı.pdf

Orta Anadolu Kalkınma Ajansı. 2013. "TR72 Bölgesi 2014-2023 Mevcut Durum Analizi". http://oran.org.tr/materyaller/Editor/document/PlanlamaBirimi/TR72_2014-2023_MevcutDurumAnalizi.pdf

Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı. 2012. "Mevcut Durum Analizi".Samsun.

Özatağan, Güldem ve Ayda Eraydın. 2014. "The Role of Government Policies and Strategies Behind the Shrinking Urban Core in an Expanding City Region: The Case of Izmir", *European Planning Studies* 22(5). http://dx.doi.org/10.1080/09654313.2012.757588

Özatağan, Güldem ve Murat Güvenç. 2013. "Kent Bölgelerde Uzmanlaşmış Hizmet İşlevlerinin Yükselişi, Mekansal Yer Seçiminde Değişen Eğilimler ve Metropoliten Merkeze Olası Etkileri: İzmir Örneği", *4. Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Sempozyumu, Neo-Liberalizm Sonrası Mekansal Müdahele Biçimleri ve Yansımaları*.

Özatağan, Güldem ve Murat Güvenç. 2012. "Kent Bölgeye Dönüşümün Dinamikleri: İzmir'de Sanayinin Mekansal Organizasyonunda Yaşanan Değişimin Kent Bölge Oluşumuna Katkısı", *Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar 3. Sempozyumu*. Ankara.

Özaydemir, Savaş M. 2015. "Türkiye ve Eskişehir Sanayinin 2023 Stratejisi", Eskişehir Sanayi Odası.

Özok-Gündoğan, Nilay. 2005. "Social Development" as a Governmental Strategy in the Southeastern

Anatolia Project, *New Perspectives on Turkey*, 32: 93-111. https://doi.org/10.1017/S089663460000412X.

Özpınar, Esra ve Emre Koyuncu. 2016. "Türkiye'de İnsani Gelişmişlik İller Arasında Nasıl Farklılaşıyor? 81 İl Için Insani Gelişmişlik Endeksi". Ankara: TEPAV. http://www.tepav.org.tr/upload/files/1467929122-9.81_Il_icin_Insani_Gelismislik_Endeksi.pdf

Quataert, Donald. 2008. *Anadolu'da Osmanlı Reformu ve Tarım 1876-1908*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Sak, Güven. 26 Ekim 2015. "Türkiye'de her yeni kurulan 40 şirketten 1'i artık Suriyeli", *Dünya Gazetesi*.

Samsun Ticaret ve Sanayi Odası. 2015. "İktisadi Rapor 2015". Samsun.

Saraçoğlu, Dürdane Şirin ve Zeynep Başak. 2011. "Sermayenin mekan arayışı, kapitalist üretim ilişkilerinde değişim ve yeni sanayi odakları: Gaziantep, quo vadis?", Gültekin, M. Nuri (ed.), *Ta Ezelden Taşkındır* içinde. İstanbul: Iletişim Yayınları.

Sassen, Saskia. 1994. C*ities in a World Economy*. Los Angeles: Sage.

Sassen, Saskia. 1991. *The Global City*. New York, London, Tokyo. New Haven-Princeton: Princeton University Press.

Scott, Allen J., John Agnew, Edward W. Soja ve Michael Storper. 2001. "Global City-Regions", *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy* içinde, Allen J. Scott (ed.), Oxford: Oxford University Press.

Scott, Allen J. 2001. "Introduction", *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy* içinde, Allen J. Scott (der.), Oxford: Oxford University Press.

Sönmez, Mustafa. 2010. "Küresel Krizin İzmir'e Etkileri". *Değişen İzmir'i Anlamak* içinde, Deniz Yıldırım ve Evren Haspolat (ed.) İstanbul: Phoenix Yayınevi

Storper, Michael. 2013. *Keys to the City: How Economics, Institutions, Social Interaction and Politics Shape Development*. New Jersey: Princeton University Press.

Tabak, Faruk. 2010. "Bereketli Hilal'in Batısında Tarımsal Dalgalanmalar ve Emeğin Kontrolü (Yak. 1700-1850)". *Osmanlı'da Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım* içinde, Çağlar Keyder ve Faruk Tabak (ed.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Taylor, Peter J. 2004. *World City Network: A Global Urban Analysis*. Londra: Routledge.

Tekeli, İlhan. 1994. *The Development of the Istanbul Metropolitan Area: Urban Administration and Planning*. İstanbul.

Toksöz, Meltem. 2011. *Nomads, Migrants and Cotton in the Eastern Mediterranean: The Making of the Adana-Mersin Region in the Ottoman Empire, 1850-1908*. Ottoman Social and Economic History Series, Netherlands: E.J. Brill Publications.

Trujillo, Jesus Leal ve Joseph Parilla. 2015. "The World's 10 Fastest Growing Metropolitan Areas". En son Şubat 10'da düzenlendi. https://www.brookings.edu/blog/the-avenue/2015/02/10/the-worlds-10-fastest-growing-metropolitan-areas/

Türkiye İstatistik Kurumu. Nisan 2014. "Gayri Safi Katma Değer: Bölgesel Sonuçlar 2004-2011". Ulusal Hesaplar Daire Başkanlığı Yıllık Hesaplar Grubu.

Türkiye İstatistik Kurumu 2016a. "Dış Ticaret Verileri".

Türkiye İstatistik Kurumu. 2016b. "İllere Göre Dış Ticaret Oranı Raporu".

Türkiye İstatistik Kurumu 2016c. "GSYH Hesaplamaları (2009 Bazlı)".

Türkiye İş Bankası. 2015. "2013 Verileriyle Türkiye'de İllerin Gelişmişlik Araştırması". Türkiye İş Bankası. https://ekonomi.isbank.com.tr/UserFiles/pdf/ar_07_2015.pdf

Üstün, Nazlı vd. Eylül 2015. "Konya Ekonomi Raporu 2014", Konya Ticaret Odası. http://www.kto.org.tr/d/file/ekonomi-raporu-2015---web-sitesi.pdf

Van Büyükşehir Belediyesi. 2015. "Van İli Stratejik Mekansal Planı". Ankara

Yavuz, M. Hakan. 2006. "Introduction: The Role of the New Bourgeoisie in the Transformation of the Turkish Islamic Movement", Yavuz, M. Hakan, *The Emergence of a new Turkey: Democracy and AK Parti* içinde. Salt Lake City: University of Utah Press.

Yeldan, Erinç, Taşçı, Kamil, Voyvoda, Ebru, ve Mehmet Emin Özsan. 2013a. "Orta Gelir Tuzağından Çıkış: Hangi Türkiye?" Cilt I. İstanbul: Türkonfed.

Yeldan, Erinç, Taşçı, Kamil, Voyvoda, Ebru, ve Mehmet Emin Özsan. 2013b. "Orta Gelir Tuzağından Çıkış: Hangi Türkiye?". Cilt II. İstanbul: Türkonfed.

Yenigün, Pelin Dilek ve Yasemin Özbal. 2015. "Bölgesel Kalkınma Dinamikleri: Antalya Modeli ve 2023 Senaryoları Projesi". İstanbul: Türkonfed.

Yılmaz, Esra ve Çiğdem Varol. 2014. Bursa Metropoliten Kentinin Demografik ve Sosyo-Ekonomik Özelliklerinin Mekansal Farklılaşmasının Analizi, *5. Kentsel ve Bölgesel Araştırmalar Sempozyumu, Toplumsal Çeşitlilik Yeni Söylem, Politikalar, Mekansal Planlama ve Uygulamalar*. Ankara.

Yılmaz, Murat. 2012. "50 Yılda (1960-2010) Van İli'nde Kır-Şehir Nüfus Değişimi", *Doğu Coğrafya Dergisi* 17(28). doi:http://dx.doi.org/10.17295/dcd.91052.

Yılmazçelik, İbrahim. 1999. "Osmanlı Hakimiyeti Süresince Diyarbekir Eyaletinin İktisadi ve Sosyal Durumu". *Diyarbakır: Müze Şehir* içinde, Şevket Beysanoğlu, M. Sabri Koz ve Emin Nedret İşli (der.) İstanbul: YKY.

Yurt Ansiklopedisi. 1982. *Cilt 4: Diyarbakır, Edirne, Elazığ, Erzincan, Erzurum, Eskişehir, Gaziantep*. Anadolu Yayıncılık.

Yurt Ansiklopedisi. 1983. *Cilt 6: Istanbul, Izmir, Kars, Kastamonu, Kayseri – Dünü, Bugünü, Yarını*. Anadolu Yayıncılık.

Yükseker, Deniz. 2006. "Yurtlarından ve Yaşamlarından Koparılmış İnsanlar: Bir Sosyal Dışlanma Süreci Olarak Türkiye'de Kürtlerin Yerlerinden Edilmesi". *Türkiye'de Büyük Kentlerin Gecekondu ve Çöküntü Mahallelerinde Yaşanan Yoksulluk ve Sosyal Dışlanma* içinde, Fikret Adaman ve Çağlar Keyder (Haz.).

Yükseker, Deniz. 2006. "Diyarbakır'da Yerinden Edilme Sorunu: Geri Dönüş, Kentsel Sorunlar ve Tazminat Yasası'nın Uygulamaları". *Zorunlu Göç ile Yüzleşmek: Türkiye'de Yerinden Edilme Sonrası Vatandaşlığın İnşası* içinde, Dilek Kurban, Deniz Yükseker, Ayşe Betül Çelik, Turgay Ünalan ve A. Tamer Aker (ed.). İstanbul: TESEV Yayınları.

Yüksel, Ayşe Seda. 2011. "Rescaled Localities and Redefined Class Relations: Neoliberal Experience in South-east Turkey", *Journal of Balkan and Near Eastern Studies* 13(4): 433-55.

Yüksel, Ayşe Seda. 2011. "Bir Şehir Efsanesi, Göç ve Değişen Antep", *Ta Ezelden Taşkındır Gaziantep* içinde, Mehmet Nuri Gültekin (ed.) İstanbul: İletişim Yayıncılık.

Yüksel, Ayşe Seda. 2016. Ekolojik Sürdürülebilirlik ve Kamu Yatırımlarının Planlanması: Konya Ovası ve Havza Yönetimi. Helsinki Yurttaşlar Derneği.

türkonfed TÜRK GİRİŞİM VE İŞ DÜNYASI KONFEDERASYONU TURKISH ENTERPRISE AND BUSINESS CONFEDERATION

İPM | IPC İSTANBUL POLİTİKALAR MERKEZİ SABANCI ÜNİVERSİTESİ KAMPÜSÜ ISTANBUL POLICY CENTER AT SABANCI UNIVERSITY

türkonfed

Refik Saydam Cad. Akarca Sk. No:41 Tepebaşı 34430, Beyoğlu, İstanbul

Tel: 0212 251 7300 Faks: 0212 251 5877

www.turkonfed.org facebook.com/turkonfed twitter.com/TURKONFED

türkonfed

TÜRK GİRİŞİM VE İŞ DÜNYASI KONFEDERASYONU

TURKISH ENTERPRISE AND BUSINESS CONFEDERATION

İPM | IPC

İSTANBUL POLİTİKALAR MERKEZİ

SABANCI ÜNİVERSİTESİ KAMPUSU

ISTANBUL POLICY CENTER

AT SABANCI UNIVERSITY