

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
İSTANBUL ARAŞTIRMALARI BİLİM DALI

**DÜNYA KENTİ KAVRAMI VE İSTANBUL'UN DÜNYA
KENTLERİ ARASINDAKİ KONUMU**

Yüksek Lisans Tezi

MERVE AŞKIN

İstanbul, 2012

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
İSTANBUL ARAŞTIRMALARI BİLİM DALI

DÜNYA KENTİ KAVRAMI VE İSTANBUL'UN DÜNYA KENTLERİ ARASINDAKİ KONUMU

Yüksek Lisans Tezi

MERVE AŞKIN

Danışman: DOÇ. DR. YÜKSEL DEMİRKAYA

İstanbul, 2012

Marmara Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Tez Onay Belgesi

KAMU YÖNETİMİ Anabilim Dalı İSTANBUL ARAŞTIRMALARI Bilim Dalı
Yüksek Lisans öğrencisi MERVE AŞKIN'ın DÜNYA KENTİ KAVRAMI VE İSTANBUL'
UN DÜNYA KENTLERİ ARASINDAKİ KONUMU adlı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim
Kurulunun 13.07.2012 tarih ve 2012-19/1 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından
oybirliği/oyçokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi 19.09.2012
1) Tez Danışmanı : DOÇ. DR. YÜKSEL DEMİRKAYA
2) Jüri Üyesi : DOÇ. DR. ERBAY ARIKBOĞA
3) Jüri Üyesi : YRD. DOÇ. DR. TARKAN OKTAY


.....

.....

.....

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT	viii
KISALTMALAR.....	ivi
TABLO LİSTESİ.....	viii
ŞEKİL LİSTESİ.....	ixx
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYA KENTİ KAVRAMI VE ÖZELLİKLERİ

I. KÜRESELLEŞMENİN ÜRÜNÜ: DÜNYA KENTİ TANIMI VE KAPSAMI..	3
A. Küreselleşme.....	3
1. Küreselleşmeye Yöneltilen Eleştiriler	4
2. Küreselleşmenin Ulus Devlet Üzerindeki Etkileri.....	6
B. Metropol Kent	7
C. Mega Kent	9
D. Dünya Kenti Kavramı	10
1. Dünya Kenti Hipotezi	15
2. Dünya Kenti-Bölgeleri.....	17
3. Küresel Ekonominin Motoru Olarak Dünya Kent-Bölgeleri.....	19
II. DÜNYA KENTLERİNİN ÖZELLİKLERİ	19
III. DÜNYA KENTLERİ VE DÜNYA KENTİ HİPOTEZİNE YÖNELTİLEN ELEŞTİRİLER	26

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYA KENTİ SINIFLANDIRMALARI VE DÜNYA KENT AĞI

I. DÜNYA KENTİ SINIFLANDIRMALARI VE DÜNYA KENTLERİ	29
A. Dünya Kentleri Hiyerarşisinin Oluşumu	29

B. Dünya Kentleri Hiyerarşi Çeşitleri.....	32
1. GAWC'a Ait Dünya Kenti Sınıflandırması.....	34
2. Alfa, Beta, Gama Dünya Kenti Sınıflandırması	35
3. GAWC'ın Sınıflandırmasına Karşı Geliştirilen Araştırmalar	37
4. MMF'ye ait Dünya Kenti Sınıflandırması.....	37
II. DÜNYA KENT AĞI	39
A. Kent Ağları ve Bu Ağların Belirlenişi	43
B. Kentlerin Dünya Çapındaki Ağlara Eklenişi.....	50
III. NEW YORK, LONDRA VE TOKYO'NUN DÜNYA KENTİ OLARAK KONUMU.....	51
A. New York.....	53
B. Londra	54
C. Tokyo	56

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İSTANBUL'UN DÜNYA KENTLERİ ARASINDAKİ KONUMU

I. İSTANBUL'UN TARİHİ PERSPEKTİFTEN DEĞERLENDİRİLMESİ VE BÖLGEDEKİ STRATEJİK COĞRAFİ KONUMU.....	58
A. İstanbul'un Kentsel Tarihi	58
B. İstanbul'un Bölgedeki Stratejik Konumu.....	59
II. İSTANBUL'U DÜNYA KENTİ YAPAN TEMEL DİNAMİKLER.....	63
A. Finans Merkezi Olma Kapasitesi	63
1. İstanbul'un Türkiye'de Üstlendiği Finansal Roller	65
2. İstanbul'un Dünyada Üstlendiği Finansal Roller.....	66
a. OECD (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü)'nin İstanbul Metropolitan Alan Çalışması.....	69
b. İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı.....	71
3. Banka ve Holding Merkezleri Açısından İstanbul'un Durumu	75
B. Ulaşım	77

1. Uluslararası Hava Limanları	78
2. İstanbul'da Bulunan Limanlar ve Kapasite Durumu	79
3. Boğazlar ve Gemi Geçiş Güzergâhları Açısından İstanbul'un Durumu.....	80
4.Uluslararası Karayolları Açısından Durumu	82
5. Raylı Sistem Ulaşımının Kentteki Durumu	83
C. İmar ve Emlak	85
D. Turizm.....	87
1. İstanbul'un Turizm Kapasitesi.....	88
2. İstanbul'da Yer Alan Konaklama Tesislerinin Durumu	90
SONUÇ	91
EKLER	94
EK 1: GAWC'ın Dünya Kenti Sınıflandırması Araştırmasında Kullandığı 100 Firma	95
EK 2: GAWC'ın Dünya Kenti Sınıflandırması Araştırmasında Kullandığı 375 Kent.....	97
EK 3: Fonksiyon Tabanlı Sıralama İçin Oluşturulan Akış	99
EK 4 İstanbul Limanları ve İstanbul'da Uluslararası Deniz Taşımacılığı.....	100
EK 5: Avrupa'nın En İyi Kentleri ve Küresel Şehir Endeksi 2010	102
EK 6: İstanbul'daki Havalimanlarına Ait İstatistikler	104
EK 7 : İstanbul'da Belediye Belgeli Konaklama Tesislerinin Oda ve Yatak Sayısı- 2006	106
EK 8: İstanbul'da Mevcut Raylı Sistem Hatları ve Raylı Sistemlerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı.....	107
KAYNAKÇA	109

ÖZET

Dünya finansal yapısının dönüşümü ile ülkelerin ekonomi içindeki karar verme güdüsü azalmıştır. Finansal rolleri üstlenen yeni “ana komuta merkezleri” dünya kentleri olmuştur. Bu kentler içlerinde barındırdıkları yüksek düzeyde finans, bankacılık, sigortacılık, hukuk gibi hizmetlerle; dünya finansal hayatına yön verirler. Kentsel sınırları aşan bu hizmetler, ekonominin yapısal olarak değişimini beraberinde getirmiş ve geleneksel ekonomik faaliyetler yerini küresel olarak yürütülebilen teknolojik işlemlere bırakmıştır.

Ulus devletlerin sınırlarını aşan, finansal ve hizmet açısından üretim kararlarının verilmesi ve denetimin gerçekleştirilmesi görevlerini yürüten dünya kentleri zamanla birbirleri ile karşılıklı olarak gerçekleştirdikleri bu faaliyetlerle küresel ağları oluşturmuşlardır. Bu ağların büyüklüğünü ve önemini belirleyen ise dünya kentleri arasındaki ilişkilerin sıklığıdır. Böylelikle kentlerin önem ve hiyerarşik öncelikleri de bu ilişkiler sayesinde belirlenmiş olur.

İstanbul ise bulunduğu stratejik coğrafi konumu ile, tarih boyunca bir dünya kenti olduğunu kanıtlamıştır. Fakat bu kentler hiyerarşisi gün geçtikçe “iyi yönde” değişmektedir. Kentteki değişen dinamikler ile Orta-Doğu’da üstlendiği finansal ve ilişkiler ağı bakımından bir köprü görevi görmektedir. Kent gerek ekonomik, gerekse teknolojik ar-ge açısından gün geçtikçe yükselen bir trend göstermektedir.

ABSTRACT

Countries' declined decision-making motive with the transformation of the financial structure of the world economy. Financial roles assumed a new "main command centers" were the cities of the world. These cities, they contain high levels of finance, banking, insurance, legal services steer the world financial life. Cross-border services in urban brought about structural changes in the economy and the global economic activities replaced by technological processes executed globally.

Beyond the limits of nation-states, financial and production decisions have been taken in terms of service and who served as the realization of the control cities of the world the form global networks of these activities over time with each other to form a mutually realized. The frequency of the relations between the cities of the world determines the magnitude and importance of these networks. Thus, the importance of cities and hierarchical priorities through these relationships can be identified.

Istanbul has proven to be a world city with its strategic geographical location throughout history. However, the hierarchy of these cities varies "good direction" day by day. It serves as a bridge in terms of financial and network of relationships in the Middle East. City shows a rising trend in terms of economic and technological research and development every day.

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
APEC	Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği
ASEAN	Güneydoğu Asya Uluslar Birliği
ATO	Arap Kentler Birliği
BDDK	Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu
BM	Birleşmiş Milletler
BSEC	Karadeniz Ekonomik İşbirliği Organizasyonu
C.	Cilt
CARICOM	Karayipler Topluluğu
COLREG	Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi
Ed.	Editör
GATT	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Anlaşması
GAWC	Globalization and World Cities
GPCI	Grant Professionals Certification Institute
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
Haz.	Hazırlayan
ICVB	İstanbul Kongre ve Ziyaretçi Bürosu
IMF	International Monetary Fund
IVCB	İstanbul Kongre ve Ziyaretçi Bürosu
İFM	İstanbul Uluslararası Finans Merkezi
İMKB	İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
MERCOSUR	Mercado Comun del Sur
MMF	The Mori Memorial Foundation
M.Ö.	Milattan Önce
M.S.	Milattan Sonra
NAFTA	North American Free Trade Agreement
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
PwC	PricewaterhouseCoopers
S.	Sayfa

<i>SPK</i>	Sermaye Piyasası Kurulu
<i>STK</i>	Sivil Toplum Kuruluşu
<i>TBGTHS-VTS</i>	Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi
<i>TCDD</i>	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
<i>TDPC</i>	Terretorial Development Policy Comitte
<i>TENs</i>	Trans Avrupa Ağları
<i>TRACECA</i>	Avrupa-Kafkaslar-Asya Ulaşım Koridoru
<i>TROB</i>	Turistik Otelciler İşletmeciler ve Yatırımcılar Birliği
<i>TÜİK</i>	Türkiye İstatistik Kurumu
<i>ULI</i>	Kentsel Planlama Enstitüsü
<i>UNESCO</i>	United Nations Educational Scientific and Cultural Organization
<i>WACLAC</i>	World Association of Cities and Local Authorities Coordinastion
<i>y.y.</i>	Yüz Yıl

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No
Tablo 1 : Globalleşme ve Sermaye Birikiminde Yeni Mekansal Ölçekler....	14
Tablo 2 : Majör Kentlere Atıf.....	31
Tablo 3 : Friedmann'a Ait Dünya Kent Hiyerarşisi.....	34
Tablo 4 : Alfa Beta Gama Dünya Kenti Sınıflandırması.....	36
Tablo 5 : 30 Büyük Kente Ait Kentleşme Verileri.....	42
Tablo 6 : Ekonomik Açından Önde Gelen Dünya Kentlerinin Hizmet Sektörlerine Göre Sınıflandırılması.....	46
Tablo 7 : Türkiye ve İstanbul'daki Bankaların Konumlanması.....	76
Tablo 8 : İMKB'de Faaliyet Gösteren Kuruluşların Durumu.....	77
Tablo 9 : 2009 Yılında İstanbul'da Havalimanı Yolcu Sayıları.....	79
Tablo 10 : Tanker Trafiğine İlişkin İstatistikî Bilgiler.....	81
Tablo 11 : İstanbul'da Mevcut Raylı Sistem Hatları.....	84
Tablo 12 : 2010 Yılında İstanbul'a Gelen Turistlerin Dağılımı.....	89
Tablo 13 : İstanbul Limanları.....	100
Tablo 14 : İstanbul'da Uluslar arası Deniz Taşımacılığı.....	101
Tablo 15 : İstanbul'da Deniz Yolculuk Kapasitesi.....	101
Tablo 16 : Avrupa'nın En İyi Kentleri 2010.....	102
Tablo 17 : Küresel Şehir Endeksi 2010.....	103
Tablo 18 : Ticari Uçak Trafiği 2012, 2012.....	104
Tablo 19 : Yolcu Trafiği Gelen-Giden, 2011-2012.....	104
Tablo 20 : Yük Trafiği 2011-2012.....	105

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa No
Şekil 1 : Dünya Kentlerinin Oluşumu.....	23
Şekil 2 : İstanbul'da Mevcut Raylı Sistem Hatları.....	107
Şekil 3 : Raylı Sistemlerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı.....	108

GİRİŞ

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, savaştan yeni çıkan devletlerin yenilenme çabaları ile beraber, ulus ötesi ticari faaliyetler meydana gelmiştir. Dünyanın herhangi bir noktasından, kıtalararası iletişim kurmak ve ekonomik faaliyetleri yürütmek artık sıradan faaliyetler haline gelmiştir. Birbirlerini hiç tanımayan insanların, ülke sınırlarını aşan bu faaliyetlerinin sebebi küreselleşmedir. Ulus devletlerin ötesine geçen küreselleşme, ekonominin de ulusal sınırları aşmasına ve uluslar arası yeni ticari alanların yaratılmasına neden olmuştur. Ulus devletlerin hareket kabiliyetlerini sınırlayan bu yeni alan, birbirine piyasalar yoluyla eklemekte ve küreselden yerele doğru ilerleyen, yeni bir trende yol açmaktadır. Bu gelişmelerle beraber bu tez, dünya kenti olgusunun tezahürü ve İstanbul'un dünya kentleri arasındaki konumunu tespit etme amacını gütmektedir.

Bu amaç doğrultusunda ilk bölümde, küreselleşme ile başlayan dünya kenti kavramını algılayabilmek adına, küreselleşme açıklanmaya çalışılmış, sonrasında da büyük kent tanımlamaları yapılmıştır. Dünya kenti kavramının açıklanmasından sonra ikinci bölümde ise dünya kentinin oluşumu, kent ağları ve bu ağların birbirleriyle olan bağlarının üzerinde durulmuştur. Dünyada yapılan çeşitli kent hiyerarşiler tanımlanarak, bu bilgilerin ışığında ilk üçte yer alan New York, Londra ve Tokyo kentlerinin dünya kenti olarak sergiledikleri özellikler incelenmiştir.

Üçüncü bölümde İstanbul'un dünya kenti olma potansiyeli açısından sahip olduğu dinamikler ile mevcut dünya kentleri arasındaki konumu saptanmaya çalışılmıştır. Fakat büyük kent olguları tanımlamaları esnasında, tek hâkim kent olgusu kapsam dışında bırakılmıştır. Aynı şekilde dünya kent hiyerarşilerinden bahsedilirken kapsam olarak en geniş olan GAWC, MMF ve bu konuda dünya çapında akademik olarak kabul gören düşünürlerin yapmış oldukları sınıflandırmalara yer verilmiştir.

İstanbul'u dünya kenti yapan temel dinamiklere bakıldığında hizmet sektörü, finansal açıdan ise yerel ve merkezi karar alma organlarına ait planlamaların bir kısmı kapsam dışında tutulmuştur.

Konu hakkında uluslar arası literatür taranmıştır. İstanbul ile ilgili verilerin toparlanması için, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne gidilmiştir. Mevzuat ile ilgili bilgilerin toparlanması için, Resmi Gazete'den faydalanılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DÜNYA KENTİ KAVRAMI VE ÖZELLİKLERİ

I. KÜRESELLEŞMENİN ÜRÜNÜ: DÜNYA KENTİ TANIMI VE KAPSAMI

A. Küreselleşme

İkinci dünya savaşından sonra, uluslararası sermaye dolaşımının zor gerçekleştiği bir ortamda, Marshall Planı çerçevesinde bu durumun ortadan kaldırılması amacıyla başlatılan küreselleşme hareketi. Finansal hareketliliğin artması ve bunun tüm dünyada sağlanması sonucunu doğurdu.¹

1980’de ortaya çıktığı kabul edilen bu kavram, ulus devletlerin oluşturduğu sınırların ortadan kalkarak, farklı kültürlerdeki bireylerin global düzeydeki iktisat politikaları ile hareket edebilme yeteneklerini geliştirmiştir.²

Devletlerin katı denetimlerinin ötesinde, sermaye küreselleşme ile birlikte serbest dolaşım yetisi kazanmıştır. Bunun en önemli nedenlerinden birisi devletlerin ellerinde bulunan sermayenin ve finansal güçlerin başka devletlere doğru kayması ve buna bağlı olarak güç kaybına uğrama korkularıdır. Bu duruma uygun olarak yapılandırılan vergi ve devletlerin iç kanun yapılarını değiştirmeleri ile savaş sonrası devlet üstü bir finansal dolaşım yeteneğini ortaya çıkarmıştır. Küreselleşmenin bu yönü, ulus devletlerin sağlayabileceğinden daha fazla şekilde, sermayeyi elinde tutan özel sektöre güç kazandırmıştır.³

Dünya düzeyinde bir benzerlik anlamının çıkarılabileceği ve dünyayı büyük bir köye dönüştürdüğü varsayılmaktadır. Fakat her geçen gün küreselleşmenin bunun tam tersi olarak çeşitliliği daha da arttırdığı gözlemlenmiştir. Küresel ekonomilerin giderek kendisini dünya çapında hissettirdiğinin aksine bu ekonomi biçiminin dünya çapında pek çok yeni merkezi ortaya çıkardığı göz ardı edilmektedir. Dünya ekonomisini

¹ George Soros, **Küreselleşme Üzerine**, Mert Keçik (çev.), 1.Basım, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2003, s.1-2.

² M. Serhan Oksay, **Globalleşen Dünya’da Türkiye’nin Yeri**, 1.Basım, İstanbul: Kadir Has Üniversitesi Yayınları, 2004, s.13.

³ Soros, s.2-3.

yönlendiren yeni kontrol merkezleri ortaya çıkmıştır. Bu merkezler büyük bazı kentlerde bulunmaktadır.⁴

Thomas L. Friedman, küreselleşme ile birlikte gelen teknolojik yenilikler ile insanlar apayrı noktalarından aynı anda haberleşebildiklerini açıklar. Bilgisayarlar ve teknoloji bu iletişimin sağlanması amacıyla daha ucuza imal edilip satılmaya başlanmıştır. Böylece bireyler her an buldukları yerlerden, üretimi kontrol etme ve finansal işlemlerini gerçekleştirebilme imkânı bulmaktadır.⁵

Scott ise küreselleşme ile beraber, küreselden yere doğru giden ekonomik ve idari ilişkilerin bu durumunu birkaç şekilde açıklamaktadır. Bunlardan ilki, ekonomik faaliyetlerin çoğalması ile birlikte arada mesafeler olsa da, bu faaliyetlerin gerçekleştirilebilmesinde herhangi bir sorun yaşanmamasıdır. Bu şekilde büyüyen küreselleşme ise politik çıkar çatışmalarını da beraberinde getireceğinden, ulus üstü mali kuruluşların geliştirilmesi gerektiğinin üzerinde durmaktadır. Bir başka ortaya çıkan durum ise; bu mali kuruluşların güçlerini ve varlıklarını arttırma çabalarıdır. Küreselleşme karşısında uluslar etkilendikleri gibi, onların yanında da ekonomileri de istem dışı etkilenmektedir. Küreselleşme devletlerin kendi ekonomilerini idare etmelerini zora sokar ve küresel ekonominin etkilerinden de korunmaya çalışırlar.⁶

1. Küreselleşmeye Yöneltilen Eleştiriler

Önceleri ulus devletlerin kontrolünde olan gelişmeler küreselleşme ile birlikte küresel piyasalar ile el değiştirmiştir. Bauman'a göre yeni durum politik parçalanma ve ekonomik küreselleşme olarak özetlenebilir. Bu sürecin başlaması yani küreselleşmeyle yoksulluk, mahrumiyet ve acizlikte başlamıştır. Kimlikler arasındaki ayrımlarla, sosyal sınıflar arasındaki uçurumlar büyümüştür.⁷

⁴ Edhard Berner, "Metropol İkilemi: Küresel Toplum Yerellikler ve Manila'da Kent Arazisi İçin Yürütülen Mücadele", **Mekan Kültür İktidar Küreselleşen Kentlerde Yeni Kimlikler**, Ayşe Öncü ve Petra Weyland (drl.), 1. Basım, İstanbul: İletişim Yayınları, 2005, s. 137.

⁵ Thomas L. Friedman, **Dünya Düzdür**, Levent Cinemre (çev.), 1. Basım, İstanbul: Boyner Yayınları, 2006, s.16.

⁶ Allen J. Scott, "Küreselleşme ve Kent-Bölgelerin Yükselişi", **Planlama Dergisi**, Kübra Cihangir Çamur (çev.), No.3, (2004), s.28-29.

⁷ Zygmunt Bauman, **Küreselleşme**, Abdullah Yılmaz (çev.), 1. Basım, İstanbul: Ayrıntı Yayınları, 1999, s.81.

Tüm bunların karşısında Kili'ye göre, küreselleşme ile ulus devletin yetkinliği ortadan kalktığından asıl amaç ulus devletin tümüyle ortadan kaldırılarak yada işleyişine engel olunarak küreselleşme yanlılarının egemenliğinin sağlanmasıdır. Dünya Ticaret Örgütü ve NAFTA gibi örgütler, ulus devletin hareket kabiliyetini sınırlayarak, ulus ötesi çıkarları bulunan sermaye sahiplerini bir arada buluşturmuştur. Devleti küçümseyen serbest piyasa anlayışı aslında bilimsellikten uzak bir ideoloji olmaktadır. Küreselleşmenin ortaya çıkarttığı Dünya Ticaret Örgütü, Dünya Bankası, Uluslar arası Ticaret Örgütü, IMF küreselleşmenin kurumsal boyutunu oluşturur. Bu kuruluşlar ile dünya çapındaki makro ekonomi siyasal bir rol kazanmıştır. Ulusal sınırların üzerinde de denilebilecek kurumsal yapılar bu şekilde oluşmuştur.⁸

Giddens'a göre, dünya çapında hızla değişen refah düzeylerinin tek sorumlusu olarak küreselleşmenin görülmesi yanlış olacaktır. Küreselleşme ile bağlantılı olan refah düzeylerinin değişimi olgusu aynı zamanda yapısal birtakım etkenlerle de ilintilidir. En başta değişen demografik yapı etkindir. Avrupa'nın çoğu ülkesinde nüfus giderek yaşlanmakta dolayısı ile direkt üretim faktöründe kullanılacak genç nüfus açığı yaşanmaktadır. Ekonomik alandaki küreselleşme ile gelişmiş Avrupa şehirlerinden, gelişmekte olan ülkelerin şehirlerine doğru bir sanayi transferi yaşanmıştır. Teknolojik yenilikler de bu duruma eklenince emek gücüne duyulan ihtiyaç azalmıştır. Wolf'un, sınır ötesi ekonomilerin piyasaların yardımıyla birbirlerine eklenilebilmesi olarak açıkladığı küreselleşmenin etkilerinin sadece ekonomik olarak görülmesi de yanlış olabilmektedir. İletişim araçlarının, teknolojinin gelişmesi, ayrıca bu gelişimlerin ülkelere dayatılması sonucunu da doğurmuştur. Halklar, yaşadıkları devletlerden bu değişimi talep etmektedirler. Günümüzde Avrupa'nın geleceği için küresel pazarda rekabet edebilmek ve uluslar arası pazarda söz sahibi olmak oldukça önemlidir.⁹

Küreselleşme ile devletin ekonomi üzerindeki yetkinliğinin azaltılarak, asıl etkin kimliğin kapitali yönetenler olması inancı, küreselleşmeye getirilen eleştirilerin başında gelmektedir. Bu şekilde devletin ekonomi içerisindeki payının küçültülmesi ile çalışanlara ödenen ücretin düşürülmesinin önüne geçilemez. Aynı zamanda işsizlik ve

⁸ Ayşegül Mengi (Ed.), **Kent ve Politika Antik Kentten Dünya Kentine**, 1.Basım, Ankara:İmge Kitabevi Yayınları, 2007, s.60.

⁹ Anthony Giddens, **Europe in the Global Age**, Cambridge: Polity Press, 2007, s.6-8.

çalışma şartlarının düzenlenmesi tek taraflı bir hal alır. Yoksulluğun önüne geçilmesi de önlemeyecektir. Küreselleşme ile teknolojik açıdan ileri düzeyde olan kentler, daha da büyür ve ekonomik açıdan bu onların yararına işleyen bir durumdur. Oysaki aynı durum, işçi sınıfı için geçerli olmayacaktır. Gelişmiş ülkelerde bulunan kentlerde yaşayan geliri düşük bireyler, küreselleşmeden olumsuz bir şekilde etkilenmektedirler. Küreselleşen bir kentte yaşayan kişilerin alım gücü giderek azalmaktadır. Bu durum sosyal tabakalaşmayı da beraberinde getirir. Aynı zamanda küreselleşme yanlısı devletler kendi aralarında açık pazar sistemini de uygulamaktan kaçınmaktadırlar. Bunun sebebi ise gelişmiş devletlerin de kendi aralarındaki rekabettir. Açık pazar kavramı gelişmiş ülkelerin kendi aralarında uyguladıkları bir sistem olmaktan çok, gelişmiş ülkelerin geliştirmekte olan ülkeler üzerinde uyguladıkları bir sisteme dönüşmüştür.¹⁰

Küreselleşmeye yöneltilen bir diğer eleştiri ise, sermayenin rahat dolaşımı adına ülkelerin değerlerinin göz ardı edildiğidir. İnsan ögesi bir devlet için en önemli değer olması gerekirken, bu metalaştırılarak sosyal sınıflar arası uçurumların artmasına yol açılmıştır.¹¹

2. Küreselleşmenin Ulus Devlet Üzerindeki Etkileri

Küreselleşmenin belli başlı etkilerinin yanı sıra, dünyada ki ulus devlet algısının değişiminde, uluslar arası hukukun gelişimiyle, ulus devlet giderek pasif bir konuma geçmiş ve küreselleşmenin etkisi olarak geri plana düşmüştür. Uluslar arası alanda geliştirilen ilişkiler, ulus devletin baskıcı yapısından sıyrılıp, sivrilmiştir. Bireylerin ortak çıkarlarının gerçekleşmesi, önündeki engel olarak görülen ulus devlet, küresel kentler ile bu kentler arasında dolaşan sermayenin gelişimine ayak uyduramamıştır. Küresel kentlerin gelişimi ile birlikte bu kentlerde çalışan, dolaşan bireyler ulusalsızlaşmaya en iyi örneği teşkil ederler. Ulusalsızlaşma ile hâkimiyet sorunu yaşayan ulus devletler, siyasi propaganda mekânı olarak, kendilerinden daha alt konumda fakat uluslar arası alanda söz sahibi olan dünya kentini seçerler. Dolayısı ile

¹⁰ Mengi, s.62.

¹¹ Mengi, s.63-64.

uluslar arası alanda dünya kentleri, ulus devletlerin siyasi silahı olma konumuna gelmiştir.¹²

Ulus devlet kavramının küreselleşme ile ortadan kaldırılmak istendiği de bu görüşü savunanların temel savıdır. Küreselleşme ile oluşan ve daha önce bahsettiğimiz ulus üstü kurumlarla, ulus devletin işlevi ortadan kaldırılmaktadır. Sermayenin ülkeler arasında rahatça dolaşabilmesi için özel çıkarlar birincil kabul edilerek, kamusal çıkarlar gözetilmeyebilir. Özgür piyasalar ulus devletin getirmiş olduğu ve sınırlarını çizdikleri pazar kurallarını benimsemek yerine, kendi kurallarını koyma eğilimindedirler. Dolayısı ile usul devlet, bu piyasaların önündeki bir engel gibi görülür. Devletler yapılan uluslar arası anlaşmalara göre kendi iç mevzuatlarını değiştirmektedirler. Uluslar arası sermaye kendi dolaşımını rahat sağlayabilmek için, ulus devlet baskısının üzerine çıkabilmelidir. Bu durum da karşılıklı çıkar çakışmasını getirmektedir.¹³

B. Metropol Kent

Geniş bir alana yayılan yerleşimlerin kendi aralarındaki ilişkilerini gerçekleştirdikleri metropoliten bölgelerin merkezinde bulunmakta olan kentlerdir. Metropoliten bölgeler daha sonra oluşacak üst kentlerin bir hazırlık süreci gibidirler. Şehirleşmenin üst seviyesi olan metropoliten bölgeler, adeta bir iş bölümü dağılımını üstlenerek; içerisinde yer alan şehirlerdeki üretim faaliyetlerinin etkileşiminin sağlanması için merkezdeki kente farklı bir iş gücü yüklemektedir. Tek hâkim kentten farklı olarak metropoliten kentin yönlendirdiği şehirlerle arasındaki bağ rastlantısal değil, teknolojik ve çok yönlü bağımlılık şeklinde vuku bulur. Böylece tek hâkim kent gibi kendiliğinden değil, metropoliten bölgenin oluşturduğu ve gerektirdiği rolün üstlenilmesi açısından merkezdeki bu kentler farklılaşırlar.¹⁴

Metropol kent o bölgenin çekirdeği konumundadır. Bölgenin gücünün odağı olan bu kentlerde, hayati üretim kararları alınır. Ayrıca sektörlere ait üst birimler yine burada yer almaktadır. Ekonomik, mali, kültürel karar alma mekanizmaları bulunur.

¹² Saskia Sassen, "The Global City: Strategic Site\New Frontier" Engin F. Isin (Ed.), **Democracy, Citizenship and Global City**, 1. Basım, London: Routledge, 2000, s. 48.

¹³ Mengi, s.63-64.

¹⁴ Mübeccel B. Kıray, **Kentleşme Yazıları**, 1. Basım, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998, s.105-107.

Ekonomiye yön veren bu kentler kültürel odakların doğmasında da etkilidirler. Yazılı ve görsel basına ait yönetim binaları, dağıtımın yapıldığı merkezi yerler metropol kenttedir.¹⁵

Metropoliten alanda yer alan diğer şehirler merkezdeki metropol kente bağlı olarak işlemlerini yürütürler. Bu bağlılık daha çok bağımlılıktır. Çünkü bu şehirlerin üretim kararları metropol kentte yer alan şirketlerin merkezleri tarafından alınır. Ayrıca yeni bir iş kolu olarak hizmet sektörü de ön plana çıkmaktadır.¹⁶ Metropolde yaşayan üst düzey yöneticilerin ihtiyaçlarını karşılayacak lüks tüketim ve hizmet sektörü de bunlarla birlikte kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Plazalarda iş gören beyaz yakalı çalışanlar yoğun iş saatlerinden sonra, stres atmak için yine bu merkezdeki lüks restoranlardan faydalanmaktadır. Ya da diğer şehirlerden gelen yöneticiler konaklayacak rahat oteller gerekmektedir.

Çok sayıda ihtiyaç sahibinin ulaşabileceği çeşitli uzmanlar bu kentte bulunur. Metropoliten iş merkezinde çalışanlar genelde beyaz yakalı, belli bir iş alanında uzmanlaşmış kişilerdir. Yeni işler, yeni işbölümlerini bu da daha ayrıntılı bir uzmanlaşmış kadroyu beraberinde getirir. Bu da uzman kadronun çoğalması anlamına gelmektedir. Uzman kadronun oluştuğu metropoliten alan içinde, bu yoğun kitlenin ihtiyaçlarını karşılamak için yoğun kompleksler oluşur ve yoğun bir tüketim alanı oluşmaktadır.¹⁷

Dünyada yaşanan globalizasyon ile ortadan kalkan duvarlar olması gerekirken, aslında bu büyük kentlerdeki yaşamlar arasındaki uçurumlar gün geçtikçe artmıştır. Metropolitan kentlerin çoğunda gökdelenlerin yanında gecekondular bulunması bu durumun en belirgin özelliğidir. Küreselleşmeyle ortadan kalkan sınırlar bu kentlerde yerelleşmeyi de beraberinde getirerek, toplumsal sınıflar arasında keskin sınırlara yol açmıştır. Zengin ve fakir ayrımı artmıştır. Bu kentlerde süreç zarfında yaşam koşulları

¹⁵ Kıray, s.109.

¹⁶ Kıray, s.110.

¹⁷ Kıray, s.112,114.

giderek zorlaşmaktadır. Küresel ve yerel kavramı çelişen değil aslında birbirlerinden üreyen iki kavram olarak karşımıza adeta dikilmektedir.¹⁸

Kıray'a göre 1980'li yıllardan sonra metropoliten kent gelişmeye başlamıştır. Bunda kentler içindeki haberleşme yatırımlarının, teknoloji ve yeniliklerin rolü büyüktür. Büyüyen kent, oluşumunun içine idare fonksiyonunu katarak ilerlemektedir. Şirketler zamanla ülkenin çeşitli yerlerinde bulunan küçük şubelerini bu ana kent merkezlerinde toplama eğilimlerinin, ulaşım ağlarının gelişmesi ve haberleşme imkânlarının da giderek artmasıdır.¹⁹

C.Mega Kent

Küresel ölçekli büyük dönüşümle ve teknolojik akımlarla birlikte, toplumlar, ekonomiler ve büyük yapısal değişimler gerçekleşmiştir. Küresel ölçekli olsun olmasın pek çok kent bu değişimin etkisi altında kalmış ve özellikle ekonomik alanda yaşanan bu oluşum ile birlikte, mega kentlerin önemi anlaşılmıştır. Mega kentler böylece yeni ekonomilerdeki konumlarını güçlendirmişlerdir.²⁰

Gelişmekte olan ülkelerde 1945'li yıllardan sonra gözlemlenen en önemli olgu nüfusun hızlıca artması iken, 1975'lerden sonra sayısı hızlıca artan mega kentlerdir. 1990'lı yıllara bakıldığında dünyada bulunan 14 mega kentten 6 tanesinin gelişmekte olan ülkelere yer aldığı görülmektedir. BM'in tanımına göre, nüfusu 8 milyondan fazla olan şehirler ancak mega kent olabilmekte ve bu durumda gelişmekte olan devletlerdeki hızlı nüfus artışına dikkat çekmektedir. Bu hızla artan nüfusun ancak bir kısmı kentlerde yaşayan nüfustur. Özellikle Asya ve Afrika kıtasında yer alan pek çok gelişmekte olan ülkede nüfusun bir kısmı kentlerde yaşamaktadır. 1994 yılına ait verilerde 1.653 milyonluk nüfusun sadece 37.0'luk, yani yarısından az bir düzeyi kentleşmiştir.

Gelişmekte olan devletlerde yer alan mega kentlerin gün geçtikçe artan sayıları sebebiyle, bu ülkelere yer alan karar verici organlar, sivil toplum kuruluşları, akademisyenler artan mega kent sorunlarıyla ilgili çözüm geliştirme çabasına

¹⁸ Berner, s. 140-141.

¹⁹ Kıray, s.116-117.

²⁰ Fu-chen Lo ve Yue-man Yeung (Ed.), **Globalization and The World of Large Cities**, Hong Kong: United Nations University Pres, 1998, s.1.

girişmişlerdir. Günümüzdeki gelişmiş devletlere ait mega kentlerin oluşumunda ise küreselleşme sürecindeki hassas aşamalar etkili olmuştur.²¹

Pearlman, dünya çapında küresel ve yerel kentsel sorunların çözümü için, hükümet, iş dünyası, kar amacı gütmeyen gruplar ve akademi arasında iş birliğine dayalı seferberlikleri başlatmış yazar ve konuşmacıdır. Kalkınma hedeflerini gerçekleştirmeyi amaçlayan uluslar arası kuruluşlar için danışmanlık hizmeti vermektedir. Türkiye’de 1996 yılında gerçekleştirilen Habitat II’de de mega şehirler yaklaşımını benimsemiştir.²² Medeniyetlerin yüzyıllar boyunca gelişimlerine bakıldığında, kentlerin hiç durmadan büyüyüp gelişmişlerdir. Günümüzde çok daha fazla nüfus kentlerde ikamet etmektedir. Mega kentlerdeki nüfus artışı da yazara göre gün geçtikçe fazlalaşmaktadır. Nüfusu 10 milyonun üzerinde olan mega kentlerin sayısının zamanla, 21’den çok fazla olacaktır. Asıl önemli sorun ise, bu kentlerin çoğunun gelişmekte olan ülkelerde olacağıdır. Dünya Bankasının tespitlerine göre Afrika’da yer alan pek çok şehir, yılda %10’dan hızlı bir şekilde kentleşmektedir. Bu ise kaydedilen en yüksek kentleşme oranlarındanadır. Mega kentlerin bu kadar hızlı büyümesi sorun teşkil eder. Kentlerin planlama yapıları bu büyümeyi kaldıracabilecek düzeyde değilse, büyük kentsel kaoslar oluşabilir. Kırk yıl önce Meksika geniş bulvar ve yolları ile trafik sıkıntısı çekmezken, bu gün, nüfusunu neredeyse dörde katlamıştır.²³

D. Dünya Kenti Kavramı

Dünya kenti kavramıyla alakalı ilk ayrıntılı çalışmalardan biri John Friedman ve G. Wolff’a aittir. Küresel ölçekte önem kazanan sermaye ile klasik kent yapısı değişime uğramıştır. Bu sermaye gücü aynı zamanda kentler arasında bir hiyerarşinin oluşmasını da sağlamıştır.²⁴ Ulus devletler küreselleşme ile ortaya çıkan, ekonomik çıkarlardan faydalanmak için mekânsal formlardan yararlanmaktadırlar. Çünkü

²¹ Lo, Yeung, s.7-8.

²² Founder & President of the Mega-Cities Project, <http://www.megacitiesproject.org/biography.php>, (25 Nisan 2011).

²³ Eugene Linden, “Megacities”, Times, 11 Ocak 1993, <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,977445.00.html>

²⁴ Friedman, Wolf, s.309.

uluslararası alanda faal olan sermayenin kontrolü ancak kentler vasıtası ile sağlanabilmektedir. Dünya Kentleri de tam bu noktada ortaya çıkar.²⁵

Ruşen Keleş'in Kentbilim Terimleri Sözlüğünde açıkladığı şekliyle dünya kenti kavramı:

“ekonomik, ekinsel, yönetkil (siyasal) etkileri açısından, etkileme ve etkilenme alanı ülke sınırlarını aşan, özellikle küresel ölçekte örgütlenmiş anamalin yönetimi, denetimi ve dağıtımı işlevlerini yerine getirmede uluslararası ölçünlere ulaşmış kurumları içinde bulunduran, sıradüzensel (hiyerarşik) yerleşim dizgeleri içinde üstün konumda bulunan büyük kent. “küresel kenttir”. New York, Tokyo, Londra, Frankfurt, Paris gibi.”²⁶

Castells ve Harvey'in çalışmaları sayesinde dünya kent tarihinde yeni tanımlamalar başlamıştır. Kapitalizmin ortaya çıkışı ile birlikte dünyadaki pek çok kentin gelişme şekli değişmiştir. Şehirler nüfusların hareket ettiği ya da sosyal olarak yorumlanan yerler olmaktan çıkmış ve ekonomik açıdan, bu ekonomik ilişkilerin hareketi açısından yorumlanmaya başlanmıştır. Sınıfsal çatışmalar şehirleri değiştirmiş ve yeni merkezler haline getirmiştir. Dünya ekonomisi ile doğrudan ilişkili olan bu şehirler, küresel sermayede oynadıkları rollere göre farklılıklar göstermeye başlamıştır. Şehirlerarasındaki farklılıklar, dünyadaki pazarlarda aldıkları konumlar kontrol yetenekleri, emeği organize etme şekilleri, iş bölümleri ile belirlenmeye başlanmıştır. Kısacası dünya ekonomisinin işleyiş mekânlarıdır.²⁷

Dünya kentleri güdülemeye yarayan birer kontrol noktaları gibidir. Bu kentlerin ekonomik açıdan sahip oldukları güçlü odakları bulunur. Güçlü şirketlerin ana merkezleri bu kentlerde yer almaktadır. Aslında burada üzerinde durulması gereken en önemli noktalar bu kentlerin hem güç hem de kontrol noktaları görevlerini üstlenmiş olmalarıdır. Dünya kentlerinin güdüledikleri endüstriler küresel ölçeklidir. Dolayısı ile bu gibi büyük ölçekli üretimlerin kontrolleri yeni iş bölümlerini de beraberinde

²⁵ A.Kadir Topal, “Global Kapitalizmde Sermaye Birikimi İçin Yeni Mekansal Ölçekler: Dünya Kentleri/Global Kentler”, **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, Vol.12, No.2, (Nisan 2003), s.42.

²⁶ Ruşen Keleş, **Kentbilim Terimleri Sözlüğü**, 2. Basım, Ankara:İmge Kitabevi, 1998, s.98.

²⁷ John Friedmann, “The World Hypothesis”, **Development and Change**, Vol.17, No.1, (January, 1986), s.69.

getirmiştir. Bu kentler yetkilerin toplandığı bir nevi yetki merkezleri olarak yerlerini almaktadır. Sosyal ortamlardan kaliteli bilgi toparlanabileceğinden; Dünya kentlerinde ekonomik, sosyal ve kültürel söylemleri geliştirip yaymak, test etmek ve parça yenilikler yapmak kolaydır.²⁸

Friedmann ve Wolff dünya kentlerini tanımlarken, genellikle nüfusu beş milyon ile on beş milyon arasında olan, şehir merkezinin etrafında 60 mil kadar büyüyen, dünya sistemine üretim ve pazar ağları ile bağlanmış şehirler olarak tanımlamaktadır. Son derece gelişmiş ve kentleşmiş bölgelerde bulunan dünya kentleri, Friedman ve Wolff'a göre kapitalist düzenin idare edilebilmesi açısından önemli roller üstlenirler. Değişen ekonomik sistemler ve bu sistemlerin idare edilebilmesi mekânsal formları meydana getirmiştir. Bu yönetimin en üst kademesinde birbirine sıkıca bağlı dünya kentlerinin bulunduğu bahsetmektedir. Dünya kentleri finansal açıdan kararların alınması ve idare edilebilmesi açısından komuta rolünü üstlenmektedirler. Ayrıca Friedmann ve Wolff, dünya kenti olabilmek için temel kıstas olarak nüfusun görülmesinin yanlış olduğunu belirtmekte ve her kalabalık nüfusa sahip kentin dünya kenti olamayacağından bahsetmektedir. Dünya kenti, ona göre ekonomik ve siyasal bir rolün sonucunda oluşur.²⁹ Kentin mutlak büyüklüğü dünya kenti olabilmesi için yeterli değildir. Bu şekilde olan ve dünya kenti olmayan birçok örnek dünyada mevcuttur.³⁰

Ross ve Trachte'e göre dünya kentleri küresel kapitalizme yön veren, komuta ve karar merkezleridir. Bu kentler dünya çapında kurumsal olarak bu kapitalizme kaynak olurlar. Dünya kentleri ayrıca maddi ve sembolik birer hiyerarşi ile birbirlerine bağlıdır.³¹ Bir eğilime göre küresel kent, çekirdek bir sanayi devleti ve ulusal statüde ayrıcalıklara sahip kent olgusunun iç içe geçmesidir. Stephan Hymer'a göre, dünya şehirleri küresel finans kuruluşlarını içlerinde barındıran yönetim başkentleridir. Dünya kentlerinin işlevi, dünya ekonomisinin idaresi ve kontrol fonksiyonlarının da

²⁸ Paul L. Knox ve Peter J. Taylor (Ed.), **World Cities in a World System**, New York: Cambridge University Press, 2000, s.7-8.

²⁹ Friedmann, Wolff, s.309, 310.

³⁰ John Friedmann, **Development and Change**, s.76.

³¹ Robert J. Ross ve Kent C. Trachte, **Global Capitalism The New Leviathan**, New York: State University of New York Press, 1990, s.148.

planlanmasıdır. Ayrıca bu kentlerde siyasi organlar, medya gibi statülerle birebir iletişim olmalıdır.³²

Giddens, dünya kentlerini küresel açıdan ekonomik faaliyetlerin komuta merkezleri olduğunu dile getirerek, buraların ekonomik açıdan yönlendirici ve ekonomiyi bizzat oluşturucu karar alma kentleri olarak nitelemiştir. Giddens, Logan ve Molotch'un ortaya çıkan bu yenedünya kentlerinin komuta merkezli kent tanımlamalarına uyduğunu söylemektedir. Ana yönetim merkezlerini bünyelerinde toplayan dünya kentlerini global ölçekli şirketler tercih etmektedirler. Hizmet sektörünün öncü firmalarının bu kentleri tercih ettiklerini ve ekonomik açıdan üretimden çok hizmeti önemli hale getirdiklerinden bahseder. İmalattan çok bu kentlerde hizmet sektörlerine ait ürünlerin pazarlarının bulunduğu ve artık hizmet sektörünün imalattan daha değerli olduğu kentlerdir.³³ Çok uluslu sermayenin hakim olduğu kentlerde, teknik kadrolara ve yönetici personele iyi ücretler ödenmektedir. Cohen'de dünya kentlerini uluslararası kontrol merkezleri olarak tanımlamaktadır. Ayrıca bu kentlerde var olan gelişmiş kurumsal hizmetlere vurgu yapmış ve bu özelliğinin ön plana çıkarmıştır.³⁴

Finansal üretimin kontrol noktaları olan bu kentler sınırlı sayıdadır. Dünya kenti olabilmenin temelinde yatan olgu büyük sermaye yoğunlukları ve bu yoğunluğu oluşturan tarihsel süreçtir. Dünya kentleri, küreselleşmeyle oluşan para trafiğinin içinden geçerek yoğunlaştığı merkezlerdir.³⁵

Friedmann ve Wolff, dünya kenti tanımlamaları yapılırken bu tanımlamaların içerisinde ekonominin tuttuğu yerin önemine de vurgu yapmışlardır. Bu kentlerin oluşmasında yapısal eğilimler vardır. Friedmann ve Wolff, dünya kentlerinin oluşumunda iki analiz yapmaktadırlar. Sermayeye bağlı ilişkiler dünya çapında gelişmiştir. Sanayi açısından gelişmiş ülkelerde, bu pazarlar daha karlı hale gelmektedir. David Harvey, bu konuyu açıklarken pencere benzetmesini kullanmıştır. Dünya

³² Ross,Trachte, s.149.

³³ Anthony Giddens, **Sosyoloji**, Hüseyin Özel ve Cemal Güzel (hızl.), 1. Basım, Ankara: Ayraç Yayınevi, 2000, s.520.

³⁴ Ross,Trachte, s.149.

³⁵ Fuat Ercan, "Kriz ve Yeniden Yapılanma Sürecinde Dünya Kentleri ve Uluslararası Kentler: İstanbul", **Toplum ve Bilim**, No.71, Kış 1996, s.67.

ekonomisindeki yolsuzlukların giderilmesi için emeğe ve sermaye ye tam manası ile hâkim olmak önemlidir.³⁶

Tablo 1
Globalleşme ve Sermaye Birikiminde Yeni Mekânsal Ölçekler

Yeni Mekansallaşma Biçimleri	Sermaye Birikiminde Mekânsal Ölçekler		
	Global	Ulusal	Kentsel-Bölgesel
Kentler Yeni Kentsel Ölçekler: Dünya Kentleri	Dünya Kentlerinin Ortaya Çıkışı ve Dünya Ekonomisinde Kentler Arası (mekânsal) Rekabetin Yoğunlaşması	Ulusal Kent Sisteminin Global ve Ulusüstü Bölgesel Kentsel Hiyerarşilere Eklemlenmesi. Dünya Kentinin Büyümesinin Ulusal Ekonomik Büyümeden Ayrışması	Eksopolisin Ortaya Çıkışı: Çok Merkezli Kentsel Bölgeler ve Endüstriyel Alanların Ortaya Çıkışı
Devletler Devletin Mekânsal Yeniden Yapılanması: Neo-Liberal Küre-Yerel Yönetimler	Çeşitli Kurumsal Yapılar Oluşturarak Ulus-üstü Yeni Mekânsal Ölçekler Yaratılması: Avrupa Birliği vb.	Ulus Ölçeğinin Önemsizleşmesi: Ulus Devletin Çeşitli Görevlerini Ulus Üstü Kurumsal Yapılara Transferi ve Bazılarını da Bölgesel ve Yerel Yönetimlere Bırakması	Ulus Altı Düzeylerde Yeni Mekânsal Ölçekler Yaratılması: Devletin Büyük Kentsel Merkezlerdeki Yatırımları Çok Uluslu Şirketler Yardımıyla İlerletmesi ve Yeni Endüstriyel Alanların Düzenlenmesi İçin Yeni İdari Alanların Yaratılması

Kaynak: A.Kadir Topal, “Global Kapitalizmde Sermaye Birikimi İçin Yeni Mekânsal Ölçekler: Dünya Kentleri/Global Kentler”, **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, Vol.12, No.2, (Nisan 2003), s.56.

³⁶ Friedmann, Wolff, s.313.

Küreselleşen kentlerdeki değişimler, klasik şehirli köylü ayrımı konusunun çok üstünde yeni farklılıkları ortaya çıkartmıştır. Dünya şehirleri kentsel alan içerisinde de farklı merkezlere bölünmüşlerdir.³⁷ Branner, sermayenin uluslar arası alanda rahat dolaşımının sağlanması amacıyla ortaya çıkan mekansal formlar global, ulusal ve kentsel-bölgesel ölçekli mekanlardır. Dünya kentleri de bu aşamada global ölçekli sermaye birikim merkezleri olarak ortaya çıkmaktadır. Tablo 1 'te görülebileceği gibi, mekansal ölçekler sermaye birikiminde değişebilmektedir.³⁸

Bu kentlere getirilen eleştirilerden en önemlisi ise, burada küçük çapta faaliyet gösteren ekonomik birimlerin giderek fakirleştiği yönündedir. Halka aktarılamayan gelirler büyük eleştirilerek sebep olmaktadır. Diğer bir eleştiri de şeffaflığı ortadan kaldırdığı yönündedir. Sermaye sahibi büyük holdinglerin, yerleştikleri ülkelere isteklerini yerine getirmedikleri takdirde başka ülkelerde üretim yapma tehdidi şeklinde kendini göstermektedir. Sosyal adaletsizliği de ortaya çıkartmaktadır. IMF'ye ait fonlara daha çok para koyanın oy hakkının daha çok olması da global ekonomide demokratikliğin düzeyini gözler önüne sermektedir.³⁹

1. Dünya Kenti Hipotezi

Sassen'e göre, 2. Dünya Savaşı sonrasında Amerika odaklı küresel ticaret, 1980'lerde başlayan kriz ile yerini çeşitli devletlerle birlikte ilerleyen bir ticaret olma durumunda kalmıştır. Bu durum yüzünden bazı kentler küresel olarak ön plana çıkmıştır. Bu şehirlerin küresel odak noktaları haline gelmesindeki en önemli neden, merkezlerinde bulundurdıkları fonksiyonlardır. Dünyadaki küresel sistemin komuta merkezleri oluşları, hizmet üreten firmaların merkezlerinin de bu şehirlerde olması, yenilikçi finansal hizmetlerin üretildiği üretim alanlarının bulunuşu önemli faktörlerdendir.⁴⁰ Gelişmiş olan ülkelerde 1960'lı yıllarda başlayan yabancı sermayelerin ülkelere girişi durumu, 1980'li yıllarda ise daha da artmıştır. Fakat yapılan yatırımlar imalat sektörü olarak değil, teknoloji ve hizmet sektörü olarak kendini

³⁷Rana A. Aslanoğlu, **Kent Kimlik ve Küreselleşme**, 1. Basım, Bursa: Asa Yayınevi, 1998, s.143.

³⁸ Topal, s.56.

³⁹ Mengi, s.61.

⁴⁰ Saskia Sassen, **The Global City: New York. London, Tokyo**, Princeton: Princeton University Press, 1991, s.3.

göstermeye başlamıştır.⁴¹ Uluslar arası alanda hizmet ticaretindeki gelişmeler mal ticaretinde de buna paralel olarak düşüşler olmuştur. 80'lerin ortalarında uluslar arası hizmet ticareti, diğer ticaretlerin üzerinde bir artış göstermiştir.⁴² Sassen, şehirlerde bu değişikliklerin yaşanmasının beraberinde kentsel mekânında değişmesine neden olduğunu söylemektedir. Ona göre, büyük firmaların üretimine yardımcı olan taşeron firmaların bu kentlerde artmıştır. Ulusal firmalarda yeni sanayileşen ülkelerde git gide gelişme göstermiştir.⁴³

Uluslar arası pazarda maliyetlerin azalması için, şehirler kendi aralarında altı düğümler oluşturmuştur. Çağdaş dünya kentlerinin oluşmasında en önemli etkenleri ise Branner, kitlesel tüketim tercihlerinin değişmesi, teknolojik yenilikler ve sosyal açıdan tercihlerin değişmesi ile açıklamaktadır. Sosyal refah politikalarının değişmesi ile dünya kentlerinin oluşmasında bir etken olarak görülmelidir.⁴⁴

Sassen'e göre, üst düzey muhasebe firmaları, profesyonelliğe sahip finansal danışmanlık firmaları, dünya kentlerinde bulunmakta ve bu tür hizmetler içinde üst düzey teknik bilgiye ihtiyaç duyulmaktadır. Dünya kentlerinin karakterlerini şekillendirmekte olan birincil faktör de finansal sektördeki lider firmaların bulunma sayılarıdır. Bu firmalar uluslararası alanda finansal ürünler ortaya çıkartmaktadır.⁴⁵ Finansal kuruluş ve küresel işletmelerin, küresel kentlerde karargâh gibi örgütlenmesi ekonominin politiğini ortaya koymaktadır. Fiziksel sermaye üzerinde kontrolün yoğunlaştığı mekânlardır.⁴⁶ Bu kentler üretimin ve pazarın kontrol edilebilmesi için bir araçtır. Dünya ekonomisi mekânsal olarak dünya kentleri ile ifade edilmektedir. Bu ekonomi, bulunduğu dünya kenti ile hangi ulusal ekonomiye bağlı olduğunu belli eder. Dünya kentlerinden beklenen ise çift yönlüdür. Yani sermayenin rahat dolaşımı için dünyada ve ulusal alanda şartların uygun hale getirilmesi gereklidir.⁴⁷

⁴¹ Sassen, *The Global City: New York. London*, s.31.

⁴² Sassen, *The Global City: New York. London*, s.46.

⁴³ Sassen, *The Global City: New York. London*, s.4.

⁴⁴ Neil Brenner, "Global Cities, Glocal States: Global City Formation and State Territorial Restructuring in Contemporary Europe", **Review of International Political Economy**, Vol.5, No.1, (Spring, 1998), s.6.

⁴⁵ Sassen, *The Global City: New York. London, Tokyo*, s.6.

⁴⁶ Ross, Trachte, s.148.

⁴⁷ Friedmann, Wolff, s.312.

Sassen, dünya kentlerini var eden küresel kontrol yeteneğinin üzerinde durmak yerine daha çok bu kontrolü sağlayan faaliyet girdilerinin üretimi üzerinde durmaktadır. Dünya kentlerinde yer alan büyük holdinglere ait güç bu durumu açıklamakta yetersiz kalmaktadır. Bu girdiyi sağlamak için iyi bir uzmanlaşma da gerektiğinden bahseder. Daha küçük ölçekli şirketlerin global pazarda iş yapabilmelerini sağlamak için faydalandıkları danışmanlık hizmetleri de bu şehirlerde bulunmaktadır. Fakat büyük şirketler dünya kentlerinin ortaya çıkmasını sağlayan ana etmen değildir. Aynı şekilde uluslararası piyasada faaliyet gösteren bankalarda ana etmen olamamaktadır. Çünkü 1982 krizi sonrasında bu bankalar hâkimiyetlerini birtakım mali kuruluşların yeniliklerine kaptırmıştır ve bu yıllarda finans sektörünün oluşturduğu yeni pazarlar ortaya çıkmıştır. Yani asıl etmen büyük firmalar ya da bankalar değil, bunların rol aldığı pazarlarda üretilen yeniliklerdir.⁴⁸

Küresel piyasalardaki faaliyetler, bu piyasalara sunulacak hizmet sektörünün oluşmasını ve gelişmesini de sağlamıştır. Bu hizmetlerin gelişimi dünya şehirleri arasındaki hiyerarşi ve ilişkileri de etkilemektedir. Geçmişte Chicago, Osaka, Manchester gibi küresel pazarda söz sahibi olan kentler günümüzde hizmet sektöründeki gelişmeleri de bunlarla beraber sağlayamadığı için diğer kentlere oranla düşüştürler.⁴⁹

Dünya kentlerinin ulusal büyümeye katkıda bulunduğu sorunsalı Sassen'e göre bir muammadır. Dünya kentleri ile büyüme arasında sistematik bir ilişki olduğu düşünülebilir. Oysa diğer yandan ulusal hükümetlerin neden olacağı açıklarla, ülke sanayi üretim merkezi olma konumunda düşüşte yaşabilir.⁵⁰

2. Dünya Kenti-Bölgeleri

Allen J. Scott ve beraberindeki düşünürlerinde belirttiği gibi planlama ve üzerlerinde siyaset uygulamanın gün geçtikçe zor hale geldiği kent bölgeler oluşmuştur. Kent bölgelerin sayısı günümüzde üç yüzden fazladır ve bunlardan yirmi tanesinin nüfusları on milyonun üzerindedir. Giderek büyüyen bu yerler üzerinde hâkimiyet

⁴⁸ Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo*, s.6-7.

⁴⁹ Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo*, s.9.

⁵⁰ Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo*, s.9.

kurma yetisi gün geçtikçe zorlaşmaktadır. Bu yüzden yeni çözüm ihtiyaç ortaya çıkmıştır. Küresel kent bölgeler coğrafi ve kurumsal bir yapı olarak ortaya çıkmışlardır.⁵¹

Scott küresel kent bölgelerle ilgili yaptığı çalışmalarda, yine bu alanda araştırma yapan analistlerin, oluşan kent bölgeler coğrafi sınırları ortadan kaldırdığını öne sürdüklerini anlatmaktadır. Dünya kenti-bölgeleri, mekânsız bir duruşu simgelemektedir. Neo-liberalizm kapitalist toplumda öne çıkan bir biçimde roller üstlenmeye çalışmaktadır. Muhtemelen bu Dünya kenti-bölgelerinin gelecekteki vizyonları, birbirinden farklı ideolojilere ev sahipliği yapacaktır. 2. Dünya Savaşı'ndan sonra, ekonomisi gelişmiş bütün devletler ulusal ekonomilerinin içinde sıkışıp kalmıştır. Ekonomik açıdan güçlü devlerin birbirleri ile olan karşılıklı ilişkilerinde düzenleyici rol üstlenen siyasi bloğu temsil eden kuruluşlar ise Dünya Bankası, Bretton Woods Sistemi, IMF, GATT gibi örgütlerdir. Güçlü para yönetiminin olduğu bu ulus devletler, uluslar arası para akışına sıra geldiğinde uygulama yeteneklerini kaybetmişlerdir. Bu durumda beraberinde, ulusal kentsel sistemi her devletin kendine özgü bir ekonomik yapıya sahip olmasını getirmektedir.⁵²

Bölgesel hiyerarşiyi ortaya çıkararak; OECD, G7/G8, Dünya Bankası, GATT, IMF gibi uluslar arası para finansal yürütme kuruluşları küreselleşmenin sonucunda, giderek büyüyen ekonomik faaliyetlerin yönetiminin sağlanması ve ekonomik ağların işleyişi için kurumsal faaliyetler olarak ortaya çıkmıştır. Yine bu sorunların giderilmesi için kurulan NAFTA, CARICOM, MERCOSUR, ASEAN, APEC gibi AB bloklarında artışın nedeni, kurumsal tepkilerdir. Daha az üye ile yönetilebilen bu oluşumlar, açıkça politik birimleri temsil etmektedir. Ulusal ekonomilere hâkim devlet sayısı, kent bölgelerin yükselişi ile bu kontrol kabiliyetine aynı derecede sahip değildir. Global şehir- bölgelerinde bulunan bu eğilimin, ekonomik formların bölge tabanlı olarak canlanmaya başladığı anlamına gelmektedir.⁵³

⁵¹ Allen J. Scott, "Global City-Regions" Allen J. Scott (Ed.), **Global City-Regions Trends, Theory, Policy**, 1. Basım, Oxford: Oxford University Press, s. 11.

⁵² Scott, *Global City-Regions Trends, Theory, Policy*, s. 12.

⁵³ Scott, *Global City-Regions Trends, Theory, Policy*, s. 13.

Ekonomik açıdan bakıldığında, global şehir-bölgelerinde yer alan imalat ve hizmet sektörlerinde yoğun olarak sektör ve küreler olarak bir araya toplanma olduğu görülmüştür. Ekonomide yer alan aktörler arasında karşılıklı iletişim ve yakınlık finansal stratejilerin geliştirilmesi açısından önemli bir yeniliktir. Bu sektörler arasında yer alan kümelenme finansal kurumların kapasitelerini arttırmalarına ve yönetsel esnekliğe sahip olmalarına imkân tanımaktadır. Piyasalar uluslar arası özellik kazandıktan sonra, küresel kent-bölgeleri de büyümüştür.⁵⁴

3. Küresel Ekonominin Motoru Olarak Dünya Kent-Bölgeleri

İletişim ve ulaşım imkânlarındaki modernleşme ile birlikte, ekonomik ve sosyal etkileşimler daha uzak mesafeler üzerinden gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Farklı formları bulunan bu uzak etkileşimler, aslında birbirlerine bağlı ağlar üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu faaliyetler gerçekleştirilirken ortaya çıkan maliyetler ve kalite düzeylerinin düşük olması, kentsel yoğunlaşma için zararlı olabilmektedir. Dünya Kenti olabilme yolunda, kent bölgelerin önemi ortaya çıkar. Bu alanda akademisyen ve gazeteciler kentleşmenin geçmişte kalan bir olgu olduğunu açıklarlar.⁵⁵

II. DÜNYA KENTLERİNİN ÖZELLİKLERİ

Küreselleşme ile ortaya çıkan dünya kentleri, global ekonomilere yön veren birer komuta merkezleri olarak, dünyada belirli başlı özelliklere sahiptir. Bu özelliklerine bakıldığında kentin, global ekonomiye yön verip vermediği ortaya çıkmaktadır. Bu tür kentler sahip oldukları özellikleriyle, gerek buldukları ülkelerde gerekse içlerinde barındırdıkları ekonomik potansiyelleri ile var ettikleri sektörler değer katmaktadırlar.

Bir kentin dünya kentine dönüşebilmesi için yapısal olarak geçirmesi gereken evreler ve alması gereken özellikler bulunmaktadır. Birçok dünya kenti hem iç hem de dış göç alma konusunda birincil olarak tercih edilen şehirlerdir. Dünyadaki pek çok ırktan ve devletten kişiyi vatandaş olarak bu şehirler bünyelerinde barındırmaktadırlar.

⁵⁴ Scott, *Global City-Regions Trends, Theory, Policy*, s. 14.

⁵⁵ Scott, *Global City-Regions Trends, Theory, Policy*, s. 15.

Toplumsal açıdan bu kadar çeşitli insanı içerisinde barındıran kentlerde oluşan toplumsal katmanları, sosyal tabakaları da bünyesinde taşımaktadır.⁵⁶ Dünya kentleri ulusal ve uluslar arası pek çok göçmen için cazibe merkezleridir. Özellikle yarı çevresel bölgelere ait dünya kentlerinde göç oranlarında büyük artışlar gözlenebilir. Yurt dışında göç alanında çalışan uzman akademisyenler göçün bu kentlere akmasını önlemek için çalışmışlardır. Özellikle Uzakdoğu ülkelerinde bu kentlere gelen göçün engellenebilmesi amacıyla çeşitli yasaklayıcı mevzuatlar çıkartılmıştır. Aynı şekilde Avrupa’da bu konuda uzman devletler kısıtlayıcı önlemler almışlardır. Amerika Birleşik Devletleri’nde ise diğer ülkelerin aksine yasadışı göçmen yoğunluğu olduğu görülmektedir.⁵⁷ Dünya kentlerinde çalışanların çoğu, göç eden kişilerden oluşan ve yasal ya da yasal olmayan iş kollarında çalışan kişilerdir. Bu kişilerin emekleri hammadde gibi kullanılan, vatandaşlık hakları asgari düzeydedir.⁵⁸

Küresel açıdan kontrol noktaları olan bu kentler kendi iç yapılarında da bu özelliklerini sergilerler. Dünya kenti olabilmek için diğer ve en önemli özelliklerden birisi de küresel ölçekli sermayeleri çekme kabiliyetidir. Küresel sermaye bu kentlere geldiği takdirde, dünya kent hiyerarşisinde üst basamaklara tırmanmaktadırlar.⁵⁹

Dünya kenti kavramıyla ilgilenen pek çok araştırmacı, dünya kentlerinin gösterdiği benzer dışavurumlardan yola çıkarak, özelliklerini sıralamışlardır. Bunlardan Giddens, dünya kentlerini sermayenin yönetim merkezleri olarak tanımlar. Sermayenin yönetimi esnasında oluşacak hizmet ihtiyaçlarının da en üst seviyede karşılandığı noktalardır. Ayrıca hizmet sektörünün gelişimini sağlayan yeniliklere de bu kentler yön vermektedir. Uluslar arası sermayenin dolaşımını yöneten bu kentler aynı zamanda, hizmet sektöründe dağılımının yapıldığı birer merkezdir. Dünya kentleri hem birbirleri ile koordinasyon içerisinde hareket eder, hem de birbirleri ile rekabet halindedirler.⁶⁰ Aynı şekilde Scott’a göre de, birçok ulusal şirketi içinde barındıran şirketlerin yaptıkları işlerde odak merkezi olarak bu kentleri tercih ettiklerini ifade etmektedir. Üst düzey hizmetler bu kentlerde karşılanır. Üst düzey hizmetlerin komuta merkezleri bu

⁵⁶ Aslanoğlu, *Kent Kimlik ve Küreselleşme*, s.142.

⁵⁷ John Friedmann, *Development and Change*, s.75.

⁵⁸ Ercan, s.76.

⁵⁹ Aslanoğlu, *Kent Kimlik ve Küreselleşme*, s.142.

⁶⁰ Giddens, *Sosyoloji*, s.521-522.

kentlerdir. Dünya kentlerinin oluşumuyla bölgesel üreticiler dünyadaki diğer firmalarla yarışabilmek için ülkesel düzeyde etki arayışı içine girmişlerdir. Dünya kentleri, dünyanın çeşitli yerlerinde yaşayan ve ücretli çalışanlar için birer çekil bölgesidir. Bu yüzden bu kentlere dünyanın her yerinden çalışmak için gelenler olacaktır. Farklı dillere sahip, farklı kültürlere ait kişilerden oluşan çalışanlar, dünya kentleri ve dünya kentlerinin yer aldığı bölgelerde politik oluşumlar ile yerel kimliklerin tekrar sorgulanmasına yol açmaktadır.⁶¹

Castells, iş kayıpları ve yeni istihdam alanlarının oluşması aynı anda ortaya açıklamaktadır. Dünya kentlerinde yeni istihdam sektörlerinin ileri teknoloji alanlarında oluşması ve gelişmiş hizmetlerde ise az miktarda uzmanlık isteyen ve enformel iş kolları oluşmuştur. Dünya kentlerinde çeşitli iş kollarının ortaya çıkması, istihdam sektörünün de parçalanması ve çeşitlenmesine neden olmuştur. Böylece yarı-uzmanlık gerektiren iş kolları ortaya çıkmıştır. Merkez işler ve çevre işler olarak adlandırılacak bu sektörlerde hizmet alanında çalışan kişilerden, yarı-uzmanlık gerektirenler sektörlerde çalışanlar zamanla iş kaybına uğramaktadırlar. Böylece daha küçük ölçekli kobiler, part-time çalışma şekli, evde iş yapma gibi durumlar ortaya çıkmıştır. Bu durum sonucunda da çalışanlar, aşağıya çekilen düşük ücretlere razı olmuşlardır.⁶²

İmalat sektöründe hızla yeniden yapılanma dünya kentlerinin önemli bir özelliğidir. Teknolojik yeniliklerle birlikte büyük çaplı firmaların üretimlerinin parçalanabilir olmasıyla, fabrikalar ülke içindeki diğer kentlere kaymaktadır. Dünya kentlerinde üretim faaliyetleri imalat sektörlerinden, tasarım, dizayn ve geliştirme sektörlerine doğru kaymıştır. Ayrıca kontrol yeteneğine yardımcı olarak ta servis hizmetleri artmış ve gelişmiştir.⁶³

Saskia Sassen'e ait küresel şehir kavramına göre ise dünya kentlerine ait temel özellikler; öncü üretim sektörleri ya da üretim faaliyetleri yerine birinci derecede iyi hizmet sunabilen ve küresel ağların odağında bulunan kentlerdir. Büyük global firmaların merkezlerinin yer aldığı bu kentlerde aynı zamanda bu uluslar arası firmalara

⁶¹ Scott, "Küreselleşme ve Kent-Bölgelerin Yükselişi", s.26,29.

⁶² Ercan, s.75.

⁶³ Ercan, s.74.

yardımcı ve uzmanlaşmış avukatlık, halkla ilişkiler, hizmet firmaları da bulunması gereklidir. Çünkü uluslar arası işlemler yürüten bu firmalar bu ihtiyaçlarını daha küçük hizmet firmaları tarafından karşılarlar. Bu tarz kentlerde fonksiyonlar daha da karmaşık hale geldiğinden daha ayrıntılı uzmanlaşmalar ortaya çıkmıştır. Ayrıca kendi ulusal ekonomileri bulunmaktadır. Sosyal ve ekonomik eşitsizliklerin giderek arttığı dünya kentlerinde, uzman ihtiyacının artışı iş imkânlarının profesyoneller eliyle yürütülmesine neden olduğundan mavi yakalıların, iş imkânlarının daralmış olmasından kaynaklanmaktadır.⁶⁴ Friedmann ise dünya kentlerinin ekonomik faaliyetlerinde birincil sırayı finans ve bankacılık hizmetlerinin aldığı açıklar. Yasal hizmetler, muhasebe, teknik danışmanlık, telekomünikasyon, uluslar arası taşımacılık, araştırma ve eğitim faaliyetleri bu kentlerde üst düzeyde gerçekleşir. Ayrıca hizmet faaliyetlerinden hotel hizmetleri, lüks alışveriş ve eğlence, özel güvenlik, gayrimenkul, inşaat faaliyetleri de diğer istihdam sektörlerini oluşturmaktadır. Uluslar arası turizm de istihdamda önemli bir yer tutar. Ayrıca devletler de hizmet alanında dünya kentlerine yardımcı konumda bulunmaktadırlar. Planlamaların yapılması, kentlerdeki arazilerin kullanımı, ulaşım ve kamusal hizmetlerin yerine getirilmesi gibi faaliyetler bu kentlerde devlet eliyle sağlanmaktadır.⁶⁵

Bir kentin dünya kenti olabilmesi için Douglass'ın olmazsa olmaz bir özellik olarak belirttiği en önemli kriterler, kentin elinde bulundurduğu finansal imkânlar ve bu imkânları küresel ölçekte mi, yerel ya da bölgesel ölçekte mi kullandığı ile ilişkilendirmiştir. Şekil 1'de görüleceği gibi tek fonksiyonlu kentler, küresel çapta küçük bir yer edinir. Fonksiyonlar arttıkça globalleşme de artmaktadır.⁶⁶

Global kontrol merkezleri olarak nitelendirilen bu kentlerin merkezlerinde beyaz yakalıların ihtiyaçlarını karşılamak için kurulan pek çok alışveriş merkezi bulunur. Günümüzde AVM olarak adlandırılan bu yerler Friedmann'a göre faşist mekânlardır. Bu yerlerde bulunan mağazalar, buldukları yerlere en iyi fiyatı

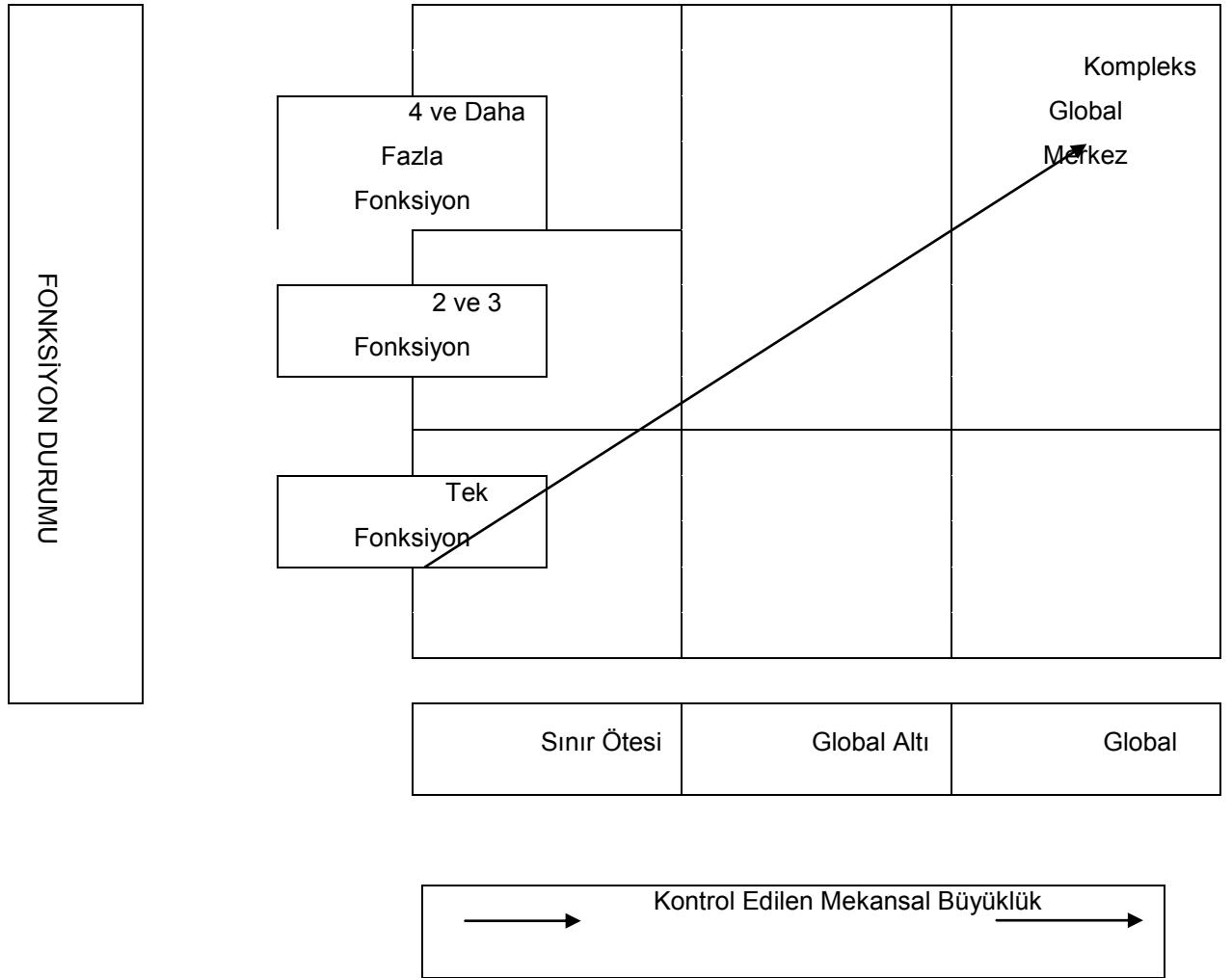
⁶⁴ Saskia Sassen, "The Global City: Introducing a Concept", **The Brown Journal of World Affairs**, Vol.6, No.2, (Bahar 2005), s.28-30.

⁶⁵ John Friedmann ve Goetz Wolff, "World City Formation: an Agenda for Research and Action", **International Journal for Urban and Regional Research**, Vol.6, No.3, (September, 1982), s.320.

⁶⁶ A.Kadir Topal, "Global Kapitalizmde Sermaye Birikimi İçin Yeni Mekansal Ölçekler: Dünya Kentleri/Global Kentler", **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, Vol.12, No.2, (Nisan 2003), s.47-48.

ödediklerinden dolayı oradadırlar. Doğası gereği bu yerler aynı zamanda dışlayıcıdırlar. Gerekli alım gücüne sahip olmayan sosyal sınıflar bu lüks tüketim alışkanlığını edinemezler.⁶⁷

Şekil 1
Dünya Kentlerinin Oluşumu



Kaynak : A.Kadir Topal, “Global Kapitalizmde Sermaye Birikimi İçin Yeni Mekansal Ölçekler: Dünya Kentleri/Global Kentler”, **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, Vol.12, No.2, (Nisan 2003), s.47.

⁶⁷ John Friedmann, “Sokaksız Bir Şehir”, Hale Eryılmaz (çev.), **Birikim Dergisi**, No.86-87, 1996, s. 75.

Dünya kentleri geniş bir iletişim ve piyasa sisteminde düğün noktaları olmalarının yanı sıra, üretim için bu şehirler küresel kontrol noktaları halini almışlardır. Bu küresel kontrol yeteneği, dünya kentlerinde yer alan uluslar arası şirketlerin yerel sistemin dağılık çalışmasına olanak veren basit bir sistem değildir. Uzmanlaşmış hizmet firmaları bu kentlerde pazara dâhil olarak, yeni bir form oluşturmuşlardır. Reklam, hukuk, muhasebe, mimarlık, mühendislik, bankacılık hizmetleri gibi sektörlerde büyük işlemlerin yürütülmesini bu hizmet firmaları sağlamaktadır.⁶⁸ Friedmann ve Wolff, kentsel bölgedeki ekonomik ilişkilerin küresel sistemle belirli şekillerde bir arada faaliyet göstermesi ve uyumlu olması gerekliliğinden bahseder. Sermaye dünya kentine mekânsal bir hâkimiyet hakkı tanımaktadır. Piyasa denetimi küresel açıdan gerçekleştirilir. Ayrıca dünya kentleri yatırım kentleri halini almışlardır. Ulus ötesi şirketlerin yatırım kararlarını aldıkları birer karargâh gibidirler. Dünya kentlerinin dünya pazarındaki bu göreceli gücü ayarlanmalıdır.⁶⁹ Dünya sistemindeki bu kontrol gücü ise kalıcı bir güç değildir. Küresel ekonominin doğası gereği sınırsız fakat mekânsal bir sistemdir. Wallerstein'ın ifade ettiği şekliyle ekonomideki üç önemli alan merkez, çevre ve yarı-çevre sanayi alanları bulunmaktadır. Çekirdek yani merkez sanayi alanlarına sahip mekânlarda şirketlerin merkezleri yer almaktadır. Avrupa'nın Kuzeybatısı, Avustralya, Japonya, Kuzey Amerika gibi devletler merkezi ekonomilere sahiptir. Yarı çevre sanayiler ise merkeze bağlı hareket ederler. Meksika, Brezilya, Mısır, İspanya gibi devletler bu bölgeleri meydana getirmektedir. Dünya şehirleri ise bu pazarların denetiminin bir tezahürüdür.⁷⁰

Dünya kentlerini diğer kentlerden farklılaştıran bir diğer önemli özellikte, kendi içinde oluşan dinamiklerle gerçekleşen büyük ölçekli inşa faaliyetleridir. Yeni iş alanları beraberlerinde yüksek yapılaşma ve kentte yaşayan bireylerin talepleri yeni yapıları gerekli kılmaktadır. Bunlarla birlikte altyapı, yol, ulaşım gibi faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için de yine bir dizi yapım çalışması gerekmektedir. Lüks tüketim ihtiyaçlarını karşılayacak yeni eleman arayışları ortaya çıkar. Hizmet sektörü önemli hale gelir. Dünya kentleri bu ihtiyaçları düşük ücretlerle içinde yaşayan toplumlara

⁶⁸ Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo*, s.325-326.

⁶⁹ Friedmann, Wolff, s.310.

⁷⁰ Friedmann, Goetz Wolff, s.311.

sunmak zorundadır.⁷¹ İnşaat işleri yabancı firmalar eliyle yürütülmektedir. Bu firmalar dünya kentlerindeki mekânsal gelişimi sağlayacak personeli eğiten firmalardır. Klasik inşaat firmaları şeklinde örgütlenmemişlerdir.⁷² Kendisine değer katmayı amaçlayan sermaye olgusu için değerli dünya kenti toprakları ve arazileri önemlidir. Bu yüzden dünya kentlerindeki lüks konut, büro gibi yapılara talepler artmıştır. Çünkü bu gibi yerler zamanla global açıdan merkezi konumda bulunan bu kentlerde değer kazanmaktadır. Bir nevi kendi kendini yenileyen bu süreçte, bir taraftan bu gibi kentsel mekanlara yapılan yatırımlar artarken, diğer taraftan bu mekanların spekülâtif değerleri de yükselmektedir. Konut gibi hayati öneme sahip bir ihtiyacın değeri yükseldiğinde, kentte yaşamın maliyeti de otomatik olarak yükselir. Kentteki çoğu mekân özel mülkiyetin eline geçince, yaşam maliyetleri de artış göstermiştir. Bu bir eşitsizliği de beraberinde getirir. Özel mekânlara sahip olmayan kentliler bu merkezlerin dışında tutulur. Özellikle merkezin ticari faaliyetlere bağlanması da bu sebeplere bağlıdır.⁷³

Üzerinde yaşayan mavi yakalı çalışanlar açısından tehlikeli kabul edilebilecek bir başka özelliği ise, spekülâtif emlak ve arsa fiyatı artışıdır. Merkezi iş alanlarının bulunduğu bölgelerde fiyatlar hızla yükselirken, kente göç eden yeni kentlilerin emlak alım gücü git gide düşmektedir. Üstelik mavi yakalıların merkeze uzak yerlerde ikamet edecek oluşu, kısıtlı gelirlerinin önemli bir bölümünü ulaşım harcamaları anlamına gelir ki bu da onlar için mali bir çöküş demektir. Bu kesim bu açıdan illegal yollarla oluşturdukları yeni yaşam alanlarına taşınırlar ki bunlar ya gettolar ya da gecekondulardır.⁷⁴

Dünya kentlerindeki sosyal yeniden yapılanmayı açıklayan Friedmann ve Wolff, sınıfsal kutuplaşma ve halk arasındaki bölünmelere dikkat çeker. Dünya kentlerinde yer alan ulus ötesi halk ve elit seçkinler beraberlerinde bu kentlerdeki ihtiyaçlarının giderilmesi için yaşam stillerini de beraberlerinde getirirler. Dünya kentlerini burada yaşayanların köksüzlüğü, kozmopolitliği, yüksek enerjisi etkiler. Bu

⁷¹ Berner, s. 138.

⁷² Aslanoğlu, s.146.

⁷³ Ercan, s.77-78.

⁷⁴ Berner, s. 139-140.

sınıfa dahil kişiler genellikle uzmanlaşmış 30 ve 50 yaş arası ağırlıklı olarak erkek nüfustur.⁷⁵

III. DÜNYA KENTLERİ VE DÜNYA KENTİ HİPOTEZİNE YÖNELTİLEN ELEŞTİRİLER

Dünya kentleri her an gelişmekte ve değişmektedir. Fakat bu değişim esnasında ortaya çıkan yapısal istikrarsızlık hali, istihdamın dağılımı, sınıfsal açıdan ortaya çıkan dengesizlikler ile mekânda kullanılmayan alanlar ve fiziksel bölünmeler şeklinde kendini gösterir. Dünya piyasalarının kontrol noktaları olan bu kentler, dünya ekonomik sistemindeki baskın özellikleri sayesinde ön plana çıkar ve gelişebilir. Kentler zamanla sermayenin toplandığı mekânlar halini alır. Her dünya kenti diğerleriyle benzer özellikler sergilemeyeceği gibi, küresel sisteme entegre olma kabiliyeti ise diğer dünya kentleri ile ilişkilidir.⁷⁶

Bu büyük ekonomik faaliyetler beraberlerinde enformel sektörleri de getirmektedir. Kayıt dışı kalan ekonomi dünya kentlerinin varlığının bir parçasıdır. Bunun en önemli sebeplerinden birisi bu kentlere yoğun bir şekilde akan insanlardır. Yani bu kentlere göç çok fazla olduğundan, gelen kişilerin hepsi meşru istihdamın bir parçası olamaz.⁷⁷ Dünya kentlerinde hizmet sektörleri oldukça uzmanlaşmıştır. Hizmet sektöründe çalışan, şehrin alt tabaka sosyal sınıfıdır. Hizmet gören konumunda bulunan bu kişiler, egemenlerin şehri olan dünya kentinin tehdidi olabilmektedir. Dolayısı ile güvenlik, polis harcamaları dünya kentlerinde artmaktadır. Irkçılık ve sınıfsal anlaşmazlıklar alt sınıfların kendi aralarında güç birliğine varmalarına neden olmuştur. Alt sosyal tabakaların kendi arasındaki çatışmalarda da patlamalar yaşanmıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nde ki sokak çeteleri arasında yaşanan olaylar bu duruma iyi bir örnek teşkil eder.⁷⁸

Dünya kentleri karşıt fırsatları içlerinde barındırmaktadır. Uluslararası yaşanan göçlerle birlikte, bu kentlerde emek faktörü giderek değişerek kayıt dışı istihdamın

⁷⁵ Friedmann, Wolff, s.322.

⁷⁶ Friedmann, Wolff, s.319.

⁷⁷ Friedmann, Wolff, s.321.

⁷⁸ Friedmann, Wolff, s.323.

gelişmesini sağlamıştır. Bu durum emek piyasasında cinsiyet ayrımını da ortaya çıkarmıştır.⁷⁹

Friedman, dünya kentlerinin oluşumunu kapitalizme bağlamıştır. Kapitalizmin de beraberinde bu kentlerde kutuplaşmayı getirdiğini ve bunun da üç şekilde oluştuğunu dile getirmiştir. Bu ekonomi beraberinde sınırlı sayıda zengin; güç, servet, geliri elinde bulundurur. Dolayısı ile bu ilk kutup benzeri olmayan düşük gelir sahipleri ise ikinci tür kutbu oluşturmaktadır. Bu bireyler genelde yarı çevresel ülkelerde yaşamaktadır. Dünya kentlerinin gelirleri, diğer kentlerden daha yüksektir. Dolayısı ile diğer kentlerle arasındaki gelir farkları da büyük ölçekli olmaktadır. Mekânsal olarak kentin merkezinden uzak mahallelerde yaşayanlar, sosyal sınıflaşmayı oluşturmaktadır. Yani mekânsal bölünme beraberinde sosyal bölünmeyi de getirir. Friedman, dünya kentlerindeki sınıfsal kutuplaşmayı da üçe ayırarak bu sınıfları şu şeklide tanımlar: düşük vasıflı işçiler, kırdan kente göç edenler ve uluslar arası alanda işlem yapabilen seçkin sınıf. Yarı çevre ülkelerdeki gelir dağılımına göre hane halklarının alt düzeyinin gelirdeki oranı % 40'tır. Toplam gelirlerin % 15'ine denk gelen bu tutara sahip hane halkları zenginlik ve gelirlerden neredeyse hiç faydalanamaz haldedir.⁸⁰

Dünya kenti hipotezlerine yöneltile eleştirilere baktığımızda ise; Dünya kenti analizlerinin yapılırken, kentlere ulus devletlerin etkileri göz ardı edilmektedir. Oysaki devletler, kentlerin uluslar arası ilişkilerine etki edebilir niteliktedir. Dünya kentleri ve ulus devlet ilişkileri tam anlamıyla açıklığı kavuşturulmamıştır. Bu konuda çeşitli görüşler bulunmaktadır. Kimi araştırmacılar ulus devletlerin, global kentlerin oluşmasıyla yetkinliğini kaybedeceği görüşünderken, bazı araştırmacılara göre ise bu iki yapı birbirinden karşılıklı olarak çıkar sağlarlar.⁸¹

Çoğunlukla dünya kenti araştırmaları New York ve Londra kentleri üzerine yapılmaktadır. Fakat bu araştırmalar tüm kentlere genellenmektedir. Tüm kentler aynı kalıplara sokulmaktadır. Kam ve Hill, dünya kenti araştırmalarında kentsel yaşam kalitesi ve kentsel sürdürülebilirlik konularına yer verilmesinin de üzerinde

⁷⁹ Ercan, s.79.

⁸⁰ John Friedmann, *Development and Change*, s.76.

⁸¹ Topal, s.53-54.

durmaktadır. Bu konular günümüz dünya kenti araştırmalarında çoğunlukla atlanan önemli hususlardır.⁸²

Sassen, global ölçekte gerçekleştirilen finansal trafiğin kontrol noktaları olan dünya kentlerinde belirleyici olan sınıf olarak, yüksek ücretlerle çalışan beyaz yakalıların olduğunu belirterek, bu uzmanların yanında düşük ücretlere razı olan vasıfsız mesleklerinde ortaya çıktığını söylemiştir.⁸³

Dünya kentlerinde yaşayan yoksullar zorunlu olarak kentin dış bölgelerinde yoğunlaşmaktadır. Bunun sebebi ise kent merkezinde yaşamın pahalı oluşudur. Elit kesim için ise yaşanılır mekânların anlamı güvenli mekânlar olarak değişmektedir. Bu mekânlara duyulan ihtiyaç ise sosyal eşitsizliğin büyümesine neden olmuştur. Mekânsal ayırım iki sınıf arasına yapılar aracığıyla girmekle kalmaz, aynı zamanda bu farklılığı pekiştirir. Güvenli bir ortam arayan elit kesim için güvenlik harcamalarının arttığı görülür. Yüksek gelir sahipleri kendi kaleleri denilebilecek yapılarda, kent hayatından soyut bir şekilde iş dışı yaşamlarını sürdürmeyi tercih ederler. Kentin dışında fakat her türlü lüksün düşünöldüğü bu mekânların yanında, gettolarda düşük gelir gruplarının yaşadığı kentsel mekân olarak ortaya çıkar. Uluslar arası göçlerin ilk adımı olan gettolar, kayıt dışı istihdamın da adeta bir kaynağı niteliğine bürünür. Artan maliyetlerle beraber bu kesimde insanların giderek kentsel yaşam kalitelerinin düşmesi de beraberinde kentsel şiddeti getirmektedir. Elit ve düşük gelirliler arasındaki farklar kentsel şiddeti artırır. Bunun içindir ki dünya kentlerinde giderek önemi artan hizmet kollarından biri si de özel güvenlik hizmetleridir.⁸⁴

⁸² Topal, s.54.

⁸³ Ercan, s.73.

⁸⁴ Ercan, s.79-80.

İKİNCİ BÖLÜM

DÜNYA KENTİ SINIFLANDIRMALARI VE DÜNYA KENT AĞI

I. DÜNYA KENTİ SINIFLANDIRMALARI VE DÜNYA KENTLERİ

A. Dünya Kentleri Hiyerarşisinin Oluşumu

Dünya kentleri, finansal faaliyetlerinin yanında uluslar arası kapitalist sistemle beraber çalıştıklarında bir hiyerarşik yapı meydana getirirler. Küresel sermayenin odak noktası olan bu kentler sermayeyi çektikleri ölçüde, hiyerarşinin üst basamaklarında yer alabilirler. Hiyerarşik sistemde üst sıralara çıkıldıkça, burada yer alan kentlerin küresel kontrol kabiliyetlerinin arttığı görülürken, alt basamaklara inildikçe de, finansal açıdan uzmanlaşma ve iş bölümünün yaşandığı gelişmiş ülkelere ait kentlerle karşılaşılır. Hiyerarşik sistemde kentlerin tanıtımı önemli bir yere sahiptir. Binin en önemli nedeni rekabet ve sermaye kapma amacıdır. Dünya kentleri sermayeyi çekebilme kabiliyetleri ölçüsünde güçlüdürler.⁸⁵

Kentler hiyerarşisinin, büyük kentlerin global rollerinin bir sonucu olarak ortaya çıktığını söylemek yanlış olmayacaktır. Bunu anlayabilmek için Sassen'in de söylediği gibi dünya ekonomisinin temel yönlerinin incelenmesi ve büyük şehirlerdeki değişen sosyal ve ekonomik dengeye bakmak gerekmektedir. Gelişmiş ekonomilerdeki artan hizmet üretimi bu durumu açıklamakta yeterli değildir. Ona göre, büyük firmalarda uluslar arası sektördeki işlemlerinin kontrollerini sağlayan merkezlerini büyük kentlerde konumlandırmayı seçmiştir. Uluslar arası işlemlerin hacmindeki artışlar en belirgin gelişmelerden sayılabilir. Yabancı şirketler yatırımlarını gerçekleştirirken hizmet sektöründe olmaya özen göstermişlerdir.⁸⁶

Gelişen mali kurumların artışı, büyük şirketlerin ve büyük ticaret bankalarının çokluğu pazarın büyümesine neden olmuştur. Bu yeni oluşumlar New York, Londra ve Tokyo gibi kentlerin finans merkezleri olarak önemliliğini ortaya çıkarmaktadır. Bu

⁸⁵ Topal, s.52-53.

⁸⁶ Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo*, s.323-324.

kentler, bu gibi gelişmeler sebebiyle anahtar yönetim merkezleri halini almış, üst düzey yönetimin ve koordinasyonun sağlandığı yeniden yapılanma imkânı bulunan finans merkezleri olmuşlardır. Ekonomik faaliyetlerdeki ağırlıklar ve yüksek uzmanlık gerektiren finansal hizmetler bu kentlere kaymıştır. Küresel üretim sisteminin işleyişi için gereken ofisler ve hizmet satışlarının gerçekleşmesi için gereken dizinler Sassen'e göre dünya sistemi açısından bir zorunluluktur.⁸⁷

Son yıllarda dünya kentleri hiyerarşisine dair yapılan inceleme Loughborough Üniversitesi bünyesinde faaliyet gösteren, John Beaverstock ve Peter Taylor önderliğindeki Küreselleşme ve Dünya Şehirleri Çalışma Gurubu ve Ağı'dır. Dünya kentlerini küresel bir hiyerarşi içerisinde konumlandırmak araştırmacılar için önemli bir uğraş haline gelmiştir. Tablo 2'de görüleceği gibi, çeşitli araştırmacılar, dünya kentlerini sınıflandırmışlar ve bu sınıflandırmalar karşılaştırılmıştır.⁸⁸

⁸⁷ Sassen, *The Global City: New York. London, Tokyo*, s.324-325.

⁸⁸ Peter Hall, "Global City-Regions in the Twenty-First Century" Allen J. Scott (Ed.), **Global City-Regions Trends, Theory, Policy**, 1. Basım, Oxford: Oxford Universty Press, s. 59.

Tablo 2
Majör Kentlere Atıf

Yazarlar	Majör Kent Olarak Tanımlananlar
Budd (1995) (b)	Tokyo, Londra, New York, Paris, Frankfurt
Cohen (1981)	Tokyo, Londra, Osaka, Paris, Rhine-Ruhr
Drennan (1996) (b)	Londra, New York, Tokyo
The Economist (1992) (b)	New York, Tokyo Londra
The Economist (1998) (b)	Londra, New York, Tokyo
Feagin and Smith (1987)	New York, Londra, Tokyo
Friedmann (1986)	Londra, Paris, New York, Chicago, Los Angeles
Friedmann (1995)	Londra, New York, Tokyo
Friedmann and Wolf	Tokyo, Los Angeles, San Francisco, Miami, New York
Glickman (1986)	New York, Tokyo, Londra, Paris
Hall (1966)	Londra, Paris, Randstad, Rhine-Ruhr, Moscow,
Heenan (1977)	Coral Gables (Miami), Paris, Honolulu
Hymer (1972)	New York, Londra, Paris, Bonn, Tokyo
Knox (1995a, b)	Londra, New York, Tokyo
Lee and Schmidt-Marwede (1993)(b)	Londra, New York, Tokyo
Llewelyn-Davies (1997)	Londra, Paris, New York, Tokyo
Martin (1994) (b)	Londra, New York, Tokyo, Osaka, Chicago
Meyer (1986) (b)	New York, Londra, Paris, Zurich, Tokyo
Muller (1997)	Londra, New York, Tokyo
O'Brien (1992) (b)	Londra, Frankfurt, Paris, Hong Kong, Singapur
Reed (1981) (b)	Londra
Reed (1989) (b)	New York, Londra
Sassen (1991)	New York, Londra, Tokyo
Sassen (1994a, b)	New York, Londra, Tokyo, Paris, Frankfurt
Short et al. (1996)	Tokyo, Londra, New York, Paris, Frankfurt
Thrift (1989)	New York, Londra, Tokyo
Warf (1989) (b)	New York, Londra, Tokyo

Notlar: (a): Küresel kentler hiyerarşisi içerisinde tespit edilen ilk 5 şehir ile sınırlı olmak üzere.
(b): Uluslar arası finans merkezlerinin belirlenmesinde yapılan spesifik çalışmalar.

Kaynak: Peter Hall, “Global City-Regions in the Twenty-First Century” Allen J. Scott (Ed.), **Global City-Regions Trends, Theory, Policy**, 1. Basım, Oxford: Oxford Universty Press, s. 60.

B. Dünya Kentleri Hiyerarşi Çeşitleri

Peter Hall, 1966 yılında yapmış olduğu çalışma ile dünya kenti ile ilgili ilk çalışmayı yapmış ve bu kavramı bugünkü anlamı ile ilk o kullanmıştır. Ve çalışmasında uluslar arası firmaların dünya kentlerinde yerleşme şekillerine ve yoğunluklarına göre, Paris, Londra, Rastad, Rehine-Ruhr, Moskova ve New York'un dünya kenti olarak üstünlüklerini sıralamıştır. Hall'a göre bu kentler, hiyerarşide diğerlerine göre üstün konumdadır. Bunun sebebi, finansal, teknolojik açıdan karar alma ve hareket kabiliyetlerinin yüksek olmasıdır.⁸⁹

Cohen tarafından 1981 yılında gerçekleştirilen sınıflandırmada ise New York, Londra ve Tokyo hiyerarşinin en üst sırasında yer almıştır. Bu sınıflandırmasında esas aldığı ölçüt uluslar arası şirketlere ev sahipliği yapmaktır. Osaka, Rhine-Ruhr, Chicago, Paris, Frankfurt, Zürih ikinci dereceli dünya kentleri olarak tanımlanmıştır.⁹⁰ Aynı yıllarda Howard Reed'in yapmış olduğu çalışmada ise, finans ve bankacılık alanında 5; kültür, ekonomi, coğrafya, politika ile ilgili ise 41 değişken kullanmıştır. 1900-1980 yılları arasındaki dönemi kapsayan bu çalışma, 40 değişik ülkede yer alan 76 kent üzerinde gerçekleştirilmiştir. Buna göre yapılan sınıflandırmaya göre, finansal merkez listesi ve kentler ortaya çıkmıştır:

- Ulusüstü finansal merkez (Londra),
- İlk sıradaki ulusüstü finansal merkezler (New York, Tokyo)
- İkinci sıradaki ulusüstü finansal merkezler (Amsterdam)
- Uluslar arası finansal merkezler (25 Kent)
- Ev sahibi uluslar arası finansal merkezler (39)

⁸⁹ Topal, s.43.

⁹⁰ Topal, s.44.

Reed'in çalışması kentleri hiyerarşik sıraya sokma çalışmalarının öncüsü olduğu için önemlidir.⁹¹

Friedmann'ın yedi biçimde açıkladığı küresel ekonomik ilişkilere baktığımızda, küresel sistemin köklerine işaret ettiği görülmektedir. Kente yüklenen anlam ve fonksiyonlar, kentin gelişiminde önemli rol oynamaktadır. Küresel sermayenin küresel pazarda rahat hareket edebilmesi için dünya kentleri kullanılır. Kentlerde birbirlerine ağlar ile bağlıdır. Böylece uluslar arası alandaki sermayenin dolaşımı rahatlar. Mekânsal ve sınıfsal çatışmaları içlerinde barındıran bu kentler, çekim noktalarıdır. Dünya kentlerinin küresel ekonomideki rolleri, mekânsal açıdan bölünmelere yol açmaktadır. Kentte meydana gelen yapısal değişikliklerin temelinde küresel sistemde üstlendiği fonksiyonlar yer almaktadır. Mekânsal organizasyonlar ve bu mekânların piyasada sağladığı performans, dünya kentlerinin mekânsal hiyerarşide yer almasına yardımcı olur. Avrupa'da yer alan dünya kentleri diğerlerine oranla küçük olsa da, fonksiyonlar açısından oldukça gelişmiş ve uzmanlaşmıştır. Londra ve Paris büyük dünya kentleri iken, Frankfurt, Zürih, Batı Alman Ekonomisi ise dünyanın iyi para piyasalarını ellerinde bulundurmaktadır.⁹² Tablo 3'de Friedmann, merkez ve yarı çevresel olarak ikiye ayırdığı ülkelerde ki birincil ve ikincil kent sınıflandırmaları yapmıştır. Merkez ya da çekirdek ülkeler Dünya Bankası kriterlerine göre belirlenirken endüstriyel piyasa ekonomilerini içlerinde barındırırlar. Yarı çevresel ülkeler ise sanayileşme ve Pazar ekonomilerini içlerinde barındırır. Bu ülkelerin çoğu üst ve orta gelirlidir. Birincil kentler olarak Londra, Paris ve Tokyo'yu hem başkent hem de birincil kentler olarak kategorilendirilmiştir. Nüfusu 10 ile 20 milyon arasındaki kentler (I) işareti ile nüfusu 5 ile 10 milyon arasında olan kentler (II) işareti ile nüfusu 1 ile 5 milyon arasındaki kentler ise (III) işareti ile gösterilmektedir.⁹³

⁹¹ Topal, s.49.

⁹² John Friedmann, *Development and Change*, s.70-71.

⁹³ John Friedmann, *Development and Change*, s.72.

Tablo 3

Friedmann'a Ait Dünya Kent Hiyerarşisi

Merkez Ülkeler		Yarı-Çevre Ülkeler	
Birincil Kentler	İkincil Kentler	Birincil Kentler	İkincil kentler
Londra (I)	Brüksel (III)		
Paris (II)	Milan (III)		
Rotterdam (III)	Viyana (III)		
Frankfurt (III)	Madrid (III)		
Zürih (III)			<i>Johannesburg (III)</i>
New York (I)	Toronto (III)	Sao Paulo (I)	<i>Buenos Aires (I)</i>
Chicago (II)	Miami (III)		<i>Rio de Janeiro (I)</i>
Los Angeles (I)	Houston (III)		<i>Karakas (III)</i>
	San Francisco (III)		<i>Meksika (I)</i>
Tokyo (I)	Sidney (III)	Singapur (III)	<i>Hong Kong (II)</i>
			<i>Taipei (III)</i>
			<i>Manila (II)</i>
			<i>Bangkok (II)</i>
			<i>Seul (II)</i>

Kaynak: John Friedmann, "The World Hypothesis", **Development and Change**, Vol.17, No.1, (January, 1986), s.72.

1. GAWC'a Ait Dünya Kenti Sınıflandırması

GAWC (Globalization and World Cities-Study Group and Network), yani Küreselleşme ve Dünya Kentleri Araştırma Ağı, bu kentlerin dış ilişkilerinin araştırılması üzerinde yoğunlaşmıştır. Loughborough Üniversitesi Coğrafya bölümü merkezli olarak kurulan GAWC, küresel kentlerin dünya çapındaki ilişkilerinin

incelenmesinin yanında, aynı zamanda da içyapılarının karşılaştırmalı analizlerini de yapmaktadır. Dünya kentleri arasındaki ilişkilerin açıklanması için kurulmuştur.⁹⁴

Loughborough Üniversitesi (UK) tarafından dünya şehirlerinin araştırılması amacıyla kurulan bu kuruluş, dünya kenti araştırmalarını gerçekleştirenler için 3 şekilde faaliyet göstermektedir. Bunlardan ilki, büyük bir kurumsal araştırma programını kapsamaktadır. Ortak yürütülen projeler ile çeşitli araştırmalar yapılabilir. Ayrıca bu projelerden elde edilen raporlar ve dünya kentlerine ait dokümanlar, isteyen tüm araştırmacıların anında hizmetindedir. Kolay ulaşım ile herkes bu kaynaklardan faydalanabilmektedir. Üçüncü önemli yanı ise dünya kentlerine ait veriler açısından bakıldığında veri ambarı gibi çalışır. Şehirlerarası araştırmaların sonuçlarının saklanması ve kıyaslamaların yapılması açısından önemli bir durumdur.⁹⁵

Küreselleşme ve Dünya Kentleri Araştırma Ağına ait en önemli çalışmalardan biri; Alfa, Beta, Gama Dünya Kenti sınıflandırmasıdır. Manuel Castells öncülüğünde 1998 yılındaki verilere göre yapılan araştırma, dünya çapında faaliyet gösteren finansal kuruluşların yoğunluklarına göre yapılan ölçümlerle dünya kentlerine ait hiyerarşilerin belirlenmesi şeklinde olmuştur. Bu hizmet firmaları öncü EK 1’de görülen 100 adet kuruluş belirlenmiş ve araştırma EK 2 ‘de görülebilecek 315 kentte gerçekleştirilmiştir.⁹⁶

2. Alfa, Beta, Gama Dünya Kenti Sınıflandırması

Taylor’un öncülük ettiği bu çalışmaya göre 55 kent dünya kenti olarak belirlenmiştir. Reklamcılık, muhasebe, banka ve finans, hukuk ve yönetsel faaliyetleri gerçekleştiren firmaların bulunduğu kentler, firmaların yoğunluğuna göre üst sıralar yerleşmiştir. Bu uluslar arası firmaların hizmetlerini gerçekleştiren büroların buldukları kent içerisinde ve şirket içerisinde önem boyutları da araştırılmış ve hizmetlerin kentlere sunuluş düzeylerine de önem verilmiştir. Kentlerde sunulan hizmetlerin yoğunluğuna göre kentlere puanlar verilmiştir. Birincil merkez, major

⁹⁴ GAWC, About Us, 2011, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/group.html>, (10 Mart 2011), s.1

⁹⁵ Peter J. Taylor, “Amsterdam In A World City Network”, 2002, Loughborough University, Department of Geography, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rm1.pdf>, (11 Mart 2011), s.10.

⁹⁶ GAWC, Inventory of World Cities, 2011, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/citylist.html>, (12 Mart 2011), s.1

merkez ve minör merkez sıralamaları da bu şekilde ortaya çıkmıştır. Bu aşamadan sonra ise, kentlerin muhasebecilik, reklam ve bankacılık hizmetleri için aldıkları puanları toplanarak 12 ve daha altı olarak sıralama gerçekleştirilmiştir. Tablo 4'te de görüleceği üzere, en yüksek 12-10 puanı alan kentler alfa, 7-8-9 puan alan kentler beta, 4-5-6 puanı alan kentler ise, gama dünya kentleri adı altında toplanmıştır.⁹⁷

Tablo 4

Alfa Beta Gama Dünya Kenti Sınıflandırması

A. ALPHA DÜNYA ŞEHİRLERİ (tam hizmet dünya kentleri)
12: <u>Londra</u> , <u>New York</u> , <u>Paris</u> , <u>Tokyo</u>
10: <u>Chicago</u> , <u>Frankfurt</u> , <u>Hong Kong</u> , <u>Los Angeles</u> , <u>Milano</u> , <u>Singapur</u>
B. BETA DÜNYA ŞEHİRLERİ (dünyanın önde gelen şehirleri)
9: <u>San Francisco</u> , <u>Sydney</u> , <u>Toronto</u> , <u>Zürih</u>
8: <u>Brüksel</u> , <u>Madrid</u> , <u>Mexico City</u> , <u>Sao Paulo</u>
7: <u>Moskova</u> , <u>Seul</u>
C. GAMMA DÜNYA ŞEHİRLERİ (küçük dünya kentleri)
5: <u>Bangkok</u> , <u>Pekin</u> , <u>Montreal</u> , <u>Roma</u> , <u>Stockholm</u> , <u>Varşova</u>
4: <u>Atlanta</u> , <u>Barselona</u> , <u>Berlin</u> , <u>Budapeşte</u> , <u>Buenos Aires</u> , <u>Kopenhag</u> , <u>Hamburg</u> , <u>İstanbul</u> , <u>KualaLumpur</u> , <u>Manila</u> , <u>Miami</u> , <u>Minneapolis</u> , <u>Münih</u> , <u>Shanghai</u>
DÜNYA ŞEHİRİ OLUŞUMU VE D. KANIT
D.I Nispeten güçlü kanıtlar
3: <u>Atina</u> , <u>Auckland</u> , <u>Dublin</u> , <u>Helsinki</u> , <u>Lüksemburg</u> , <u>Lyon</u> , <u>Mumbai</u> , <u>Yeni Delhi</u> , <u>Philadelphia</u> , <u>Rio de Janeiro</u> , <u>Tel Aviv</u> , <u>Viyana</u>
D.II Bazı kanıtlar
2: <u>Abu Dabi</u> , <u>Alma Ata</u> , <u>Birmingham</u> , <u>Bogota</u> , <u>Bratislava</u> , <u>Brisbane</u> , <u>Bükreş</u> , <u>Kahire</u> , <u>Cleveland</u> , <u>Köln</u> , <u>Detroit</u> , <u>Dubai</u> , <u>Ho Chi Minh City</u> , <u>Kiev</u> , <u>Lima</u> , <u>Lizbon</u> , <u>Manchester</u> , <u>Montevideo</u> , <u>Oslo</u> , <u>Riyad</u> , <u>Rotterdam</u> , <u>Seattle</u> , <u>Stuttgart</u> , <u>Lahey</u> , <u>Vancouver</u>
D.III Minimal sonuçları
1: <u>Adelaide</u> , <u>Antwerp</u> , <u>Arhus</u> , <u>Baltimore</u> , <u>Bangalore</u> , <u>Bologna</u> , <u>Brasilia</u> , <u>Calgary</u> , <u>CapeTown</u> , <u>Colombo</u> , <u>Columbus</u> , <u>Dresden</u> , <u>Edinburgh</u> , <u>Cenova</u> , <u>Glasgow</u> , <u>Göteborg</u> , <u>Guangzhou</u> , <u>Hanoi</u> , <u>Kansas City</u> , <u>Leeds</u> , <u>Lille</u> , <u>Marsilya</u> , <u>Richmond</u> , <u>St Petersburg</u> , <u>Taşkent</u> , <u>Tahran</u> , <u>Tijuana</u> , <u>Turin</u> , <u>Utrecht</u> , <u>Wellington</u>

Kaynak: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/> , (01 Kasım 2011).

⁹⁷ Topal, s.50.

3. GAWC'ın Sınıflandırmasına Karşı Geliştirilen Araştırmalar

Syracuse Üniversitesi araştırma gurubunun başında bulunan John Short ve araştırmacıları, Loughborough grubunun tezini yürütmeye çalışmıştır. Bunu yaparken GAWC'ın kentler arası ilişkileri göz ardı ettiklerini ön plana çıkartırlar. GAWC, dünya kenti sınıflandırmasını yaparken kentler arası ilişkilerden değil, sadece kent özellikleri üzerindeki veri ölçümlerinden yola çıkar. Oysaki Syracuse gurubu karşılaştırmalı verileri kullanarak bu duruma farklı bir bakış açısı getirmeye çalışmıştır. Gurup dünya kenti önceliği olarak New York ve Londra kentlerinin ilk sıralarda bulunması tezini yürütmeye çalışmışlardır.⁹⁸

Syracuse Üniversitesi gurubu 1995 yılında, bankaların yönetim merkezlerinin değerlendirilmesini yapmışlardır. Bu araştırmaya göre Tokyo 16, Paris 11, Frankfurt 6, New York 5, Londra'da 5 puan almıştır. Kentlerin en büyük sanayi guruplarını bünyelerinde barındırmaları açısından 1993 yılında yapılan sınıflandırmaya göre ise; Tokyo 17, New York 6, London 5, Chicago Seul ve Osaka 11 puan alabilmiştir. Menkul Kıymetler Borsası piyasa değerlemesi açısından 1992 yılında kentlere bakıldığında ise; New York 3.888 milyar \$, Tokyo 2.321 milyar \$, Londra 933 milyar \$, Paris 328 milyar \$, Frankfurt ise 321 milyar \$'lık işlem hacmine sahiptir. Amerika Birleşik Devletlerinde bulunan en iyi 50 bankanın merkezi şubelerinin bulunduğu kentleri sıraladıklarında ise ulaştıkları sonuçlar: Tokyo 14, Paris 6, Osaka 4, Toronto 3, Londra 3'tür. Uluslar arası havayolu şirketleri açısından bakıldığında ise Londra, Paris, Frankfurt, Hong Kong, New York ve Tokyo şeklinde sıralanmaktadırlar.⁹⁹

4. MMF'ye ait Dünya Kenti Sınıflandırması

The Mori Memorial Foundation, Japon vatandaşların yaşadıkları şehirlerdeki kentsel yaşam kalitesinin artmasını, kent ortamının iyileştirilmesini hedefleyen bir vakıftır. Bu nedenle besleyici bir kentsel çevrenin oluşabilmesi için insan kaynakları, bilgi ve teşvik sağlayabilmek için 1981 yılının temmuz ayında kurulmuştur. Mori Memorial Vakfı, herkes için sürdürülebilir bir yaşam oluşumu için, kaliteli kentsel çevreler oluşturmak ve geliştirmek amacıyla kapsamlı araştırma ve yayın faaliyetleri

⁹⁸ Hall, s. 61.

⁹⁹ Hall, s. 61.

yapmaktadır. Vakfın kurucusu Taikichiro Mori, aynı zamanda Mori İnşaat'ında kurucusudur. Kiralık ofis binaları yapımı için şirket, Tokyo'nun merkezinde kurulmuştur. Şehirde yaşayan insanların görüşlerine ve değerlerine de saygı duymayı felsefe edinmiştir. Vakfın projelerinin başında, bağımsız araştırmalar yapılması, şehircilik ve kentsel çevrelerin iyileştirilme ve bu amaçla seminerler düzenlenmesi ya da bu amaçların gerçekleştirilmesi için gerekli iş ve işlemleri içermektedir.¹⁰⁰

GPCI (Global Power City Index) komitesi, Londra Üniversitesi'nden Peter Hall'ın başkanlığında, küresel otoritenin kabul ettiği profesörlerden oluşmaktadır.

Vakıf 2008 yılından bu güne, Küresel Güç Şehir Endeksi yayınlamaktadır. Bu endekste dünyanın en büyük şehirleri değerlendirilerek, yönetim merkezlerini bünyelerinde toplama çabaları ve rekabetleri değerlendirilir. 2008 yılında yayınlanan ilk endeksten günümüze kadar dünya kentlerinden toplanan veriler değerlendirilerek, New York, Şanghay, Madrid ve diğer birçok dünya kentinde uluslar arası sempozyumlar düzenlenmiştir. Dünyanın önemli kentlerinin, kapsamlı güçlerini Japonya'da analiz eden bu çaba, şehirlerin gücüne göre değerlendirilmesi ve sıralanması için dünya kentlerinin çeşitli fonksiyonlarına bakar. Dünya kentlerinin gücü denildiğinde; ekonomi, araştırma ve geliştirme faaliyetleri, kültürel etkileşim durumları, yaşanılabilirliği, araştırma imkânları vb. gelmektedir. Küresel Güç Şehir Endeksi 2011 de kullanılan veriler, daha önceki geniş veri tabanlarından yararlanılarak sağlanmıştır. Tokyo ve diğer dünya kentlerinin mevcut durumlarının anlaşılabilmesi için bu endeks faydalıdır. Küresel kentlerin kentsel politikalarının geliştirilmesi için kaynak oluşturabilecek niteliktedir.¹⁰¹

Kentler fonksiyonlarına göre sınıflandırıldıklarında, New York, Londra, Paris ve Tokyo işlevlerine göre ilk dört sıraya oturmaktadır. Bu durum 2008 yılında yapılan ilk endeks sıralamasından beri değişmemiştir. Bu ilk dört kentten sonra gelen Singapur, beşinci sıradadır ve Tokyo'dan sonra kırk puan geride yer almaktadır. Fakat bu kentler, ilk dört dünya kenti ile aralarındaki puan farkını giderek kapatmakta ve Avrupa'da yer

¹⁰⁰ The Mori Memorial Foundation, About MMF, 2012, <http://www.mori-m-foundation.or.jp/english/introduction/index.shtml> (30 Ocak 2012).

¹⁰¹ The Mori Memorial Foundation, Global Power City Index, 2012, <http://www.mori-m-foundation.or.jp/english/research/project/6/index.shtml> (30 Ocak 2012).

alan diğer kentlerle mücadele etmektedir. Dünya kentleri arasındaki etkileşimde en üst sırada yer alan Londra, Paris, New York kentleridir. Bu üç şehirden sonra gelen şehirlerle arasında bul alanda Tokyo'nun yüksek puan farkları bulunmaktadır. Tokyo ekonomik açıdan 2011 yılında puan artışı olarak durgun durumda iken, Pekin ve Şangay ters bir şekilde puan artışı yaşamışlardır. Asya'daki diğer kentlerle karşılaştırıldığında Tokyo görece üstünlüğünü korumaktadır. Erişilebilirlik fonksiyonunun artmasına ise Narita Havalanı'nın yapılması etkili olmuştur.¹⁰²

EK 3'te de görülebileceği gibi komitenin puanlama şekline göre, çeşitli fonksiyonlar sıralanarak, bunlara göre belirlenen gösterge alanlarına puanlamalar verilmektedir. Bu planlamalara göre de hiyerarşide dünya kentleri sıralanmaktadır. Fonksiyonlara dair ana başlıklar ekonomi, araştırma ve geliştirme faaliyetler, kültürel etkileşim, yaşanılabilirlik, çevre, erişilebilirlik gelmektedir.¹⁰³

II. DÜNYA KENT AĞI

Sassen, dünya kentlerini diğer önemli kentlerden ayırarak, onların diğerlerinden benzersiz olduklarını dile getirerek küreselleşmenin bu büyük dünya kentlerinin tekelinde olduğunu dile getirmiştir. Fakat Sassen'in kent sınıflandırması çalışmasında, kentlerin birbirleri arasında olan ilişkileri dikkate alınmamıştır. Bu ise kentlerin birkaçı üzerinde araştırmaların olmasına, diğer kentlerin ise gözden kaçırılmasına neden olmuştur. Bunun giderilmesi için kent ağları çalışması Castells tarafından gerçekleştirilmiştir. Böylece kentlerin birbirleriyle ilişkileri esnasında ortaya çıkan ağlar kavramı üzerine yoğunlaşmıştır. Hâkim üç kent yerine, Taylor çok sayıda çalışma ile ki bu çalışmaları yüzden fazla kentte gerçekleştirilerek, dünya kent ağı kavramını ortaya atmıştır. Bu tanımlama tümüyle hâkim üç dünya kentinin (New York, Londra, Tokyo), yok sayıldığı anlamına gelmez. Bu üç büyük kente bakıldığında onları Taylor tek başına düşünmek yerine, bu kentlerle ilişki halinde olan diğer küçük kentlerinde araştırılması gerekliliğini dile getirir. Böylelikle bu büyük kentlerin diğer kentlerle bağlantılılık düzeyleri bulunur. Bu bağlantılılıklar ise dünya ağının şebekesini

¹⁰² The Mori Memorial Foundation, Global Power City Index, 2012, <http://www.mori-m-foundation.or.jp/english/research/project/6/index.shtml> (30 Ocak 2012).

¹⁰³ The Mori Memorial Foundation, Global Power City Index, 2012, <http://www.mori-m-foundation.or.jp/english/research/project/6/index.shtml> (30 Ocak 2012).

meydana getirmektedir. Ağların tanımı için ise siyasi, sosyal ve kültürel açıdan küreselleşme analiz edilir.¹⁰⁴

Dünya’da gelişen teknoloji ile birlikte insanlar çeşitli iletişim araçlarını kullanarak, oturdukları yerden kilometrelerce ötedeki şehirlerde yer alan şirket hisselerini yönetebilmektedirler. Buna imkân verende küresel ölçekli ağlardan başkası değildir. Bu ağlar sayesinde, dünya kentleri diye nitelendirilen kentlerdeki şirketler üretim ve hizmet bilgilerine anında ulaşabilmekte, üretim kararlarını istedikleri şekilde yönlendirebilmektedirler. Küresel rekabetler eşit konuma gelmekle birlikte, sadece dünya kentleri olarak nitelendirilebileceğimiz, her biri yönetim mekanizmaları olan kentler bu ağların düğümlendiği karar noktaları olarak ortaya çıkarlar.

Uluslar arası yapılan anlaşmalar, devletlerarası imzalanan çeşitli protokol ve oluşturulan çok ulusal yapılanmalar beraberinde dünya genelinde ülke bazlı yönetim anlayışında gerilemeleri getirmiştir. Bilimde yaşanan gelişmeler ve teknolojik ağlar buna neden olmuştur. Hükümetler küresel ağların yönetiminde söz sahibi olma imkânına sahip değildirler. Daha çok yerel ağların yönetimine müdahale edebilirler.¹⁰⁵

Friedmann, teknolojik yeniliklerle birlikte dünya adeta bir bilgisayarın ekranı gibi düzleşmekte olduğunu ifade etmiştir. Eş zamanlı olarak finansal aktörler bu düz ekranlar sayesinde, adeta birbirlerine bağlanmaktadır. Bu ağı oluşturan merkezde ise tek bir noktaya yani network e bağlanmaktadır. İletişimi sağlayan giderlerin azalması, finansal aktörlerin küresel dolanımını sağlamıştır. Dolanımı bu derce arttıran en önemli şey kentler arasına örülen fiber optik ağlardır. Bu ağların kullanımına imkân veren unsur ise yazılımlardır. Bu açıdan bakıldığında Çin, en şanslı ülke konumunda olması gerekirken yönlendirici ülkeler hep batılı devletlerdir. Batılı şirketler sistemde her zaman politikayı üreten taraf olmuşlardır. Bireylerin sahip olduğu bu gücü aynı zamanda küçük ve büyük ölçekli şirketlerde kazanmışlardır.¹⁰⁶ Bu sayede dünya kentlerinde ki şirketler yönlendirici konumlarıyla, 3. dünya şehirlerinde yer alan

¹⁰⁴ Peter James Taylor, “Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban in Multiple Networks”, *Urban Studies*, Vol.42, No.9, (Agust, 2005), s.1593-1608.

¹⁰⁵ Manuel Castells, “The Education of City Planners in The Information Age”, *Berkeley Planning Journal*, 1998, 12, http://www.acturban.org/biennial/doc_planners/castells.pdf (28.04.2011), s.26.

¹⁰⁶ Thomas L. Friedman, s.18-21.

şirketler aracılığıyla işlemlerini yapabilmekte ve dünya ekonomisinde yönlendirici olarak rol üstlenmektedirler.

Ross ve Trachte'ye göre çok uluslu şirketler ve bankalardan oluşan bu dünya kentleri, elektronik iletişim ve ağlar yoluyla diğer kentlere bağlanır. Böylece bu merkez kent ve diğer kentler arasında oluşan bu web tabanlı ve yüksek teknolojiye dayalı ağlar ile, dünya ekonomisine yön verecek kararlar belirlenmektedir.¹⁰⁷

Küreselleşmenin beraberinde getirdiği en önemli yeniliklerden biri de enformasyon yani geri bildirim sistemlerinin küresel bilgi ağlarıyla olan etkileşimlerindeki hızdır. Fakat gelişmiş ülkelere ait kentlerde bu sistem daha çabuk oturtulmuştur. Küresel ağlarda sağlanacak fırsat eşitliği ile bilgiye herkesin ulaşabilmesi ve bu konuda eşitliğin sağlanabilmesi devletler açısından ortak bir yargı olarak görülmektedir. Bu teknolojiye sahip kentler, küresel rekabet koşullarında da avantajlı konuma geçmektedirler.¹⁰⁸

Scott, dünya kentlerinde yaşanan artışla birlikte, kapital ile birlikte gelen sosyalleşme ulus devletlerin üzerinde yeni ağların oluşmasına neden olmaktadır. Yerel yönetimler ile kenti idare etmekle görevli politik aktörler kendi kontrollerini aşarak büyüyen bu dünya kentlerini idare edebilmek için kendi aralarında da iletişim ve birliktelik sağlamak zorundadır. Scott, küresel-kent bölgeler olarak nitelendirdiği bu mekânların, nüfus açısından da yoğun olduğunu ve bu yoğunluklarını da arttırmaya devam edeceklerini söylemektedir.¹⁰⁹ Tablo 5'te dünyada ki en büyük 30 kente ait kentleşme verileri görülebilir.

¹⁰⁷ Ross,Trachte, s.148.

¹⁰⁸ Abdullah Özkan, **Küreselleşme ve Avrupa Birliği ile Bütünleşme Sürecinde Türkiye**, 1.Basım, İstanbul: Tasarım Yayınları, 2004, s.55.

¹⁰⁹ Scott, "*Küreselleşme ve Kent-Bölgelerin Yükselişi*", s.27.

Tablo 5**30 Büyük Kente Ait Kentleşme verileri**

Yıl	Sıra No	Ülke	Kentsel Yığılma	Nüfus (Milyon)
2010	1	Japonya	Tokyo	36,67
2010	2	Hindistan	Delhi	22,16
2010	3	Brezilya	São Paulo	20,26
2010	4	Hindistan	Mumbai (Bombay)	20,04
2010	5	Meksika	Ciudad de México (Mexico City)	19,46
2010	6	Amerika Birleşik Devletleri	New York-Newark	19,43
2010	7	Çin	Şangay	16,58
2010	8	Hindistan	Kolkata (Calcutta)	15,55
2010	9	Bangladeş	Dhaka	14,65
2010	10	Pakistan	Karachi	13,12
2010	11	Arjantin	Buenos Aires	13,07
2010	12	Amerika Birleşik Devletleri	Los Angeles-Long Beach-Santa Ana	12,76
2010	13	Çin	Pekin	12,39
2010	14	Brezilya	Rio de Janeiro	11,95
2010	15	Filipinler	Manila	11,63
2010	16	Japonya	Osaka-Kobe	11,34
2010	17	Mısır	Al-Qahirah (Kahire)	11,00
2010	18	Nijerya	Lagos	10,58
2010	19	Rusya Federasyonu	Moskva (Moskova)	10,55
2010	20	Türkiye	Istanbul	10,52
2010	21	Fransa	Paris	10,49
2010	22	Kore Cumhuriyeti	Seul	9,77
2010	23	Çin	Chongqing	9,40
2010	24	Endonezya	Jakarta	9,21
2010	25	Amerika Birleşik Devletleri	Chicago	9,20
2010	26	Çin	Shenzhen	9,01
2010	27	Peru	Lima	8,94
2010	28	Çin	Guangzhou, Guangdong	8,88
2010	29	Kongo Demokratik Cumhuriyeti	Kinshasa	8,75
2010	30	Büyük Britanya	Londra	8,63

Kaynak: Birleşmiş Milletler, Ekonomik ve Sosyal İşler Bakanlığı, Nüfus Departmanı tarafından 2009 Yılında Yapılan 30 Büyük Kente ait Dünya Kentleşme Beklentileri, <http://esa.un.org/unpd/wup/index.htm>

Soğuk Savaştaki ayrıştırıcılığın tersine, Küreselleşmedeki birleştirici unsurlar teknolojik olanaklarla sağlanmaktadır. Dijital ağlar, uydu iletişimleri gibi örnekler verilebilecek bu tür teknolojik ağlar sayesinde, küresel bir birliktelik sağlanmaktadır.¹¹⁰ Fakat bu konuda Bauman tam tersi bir durumu açıklar. Teknolojik imkânlar küresel piyasaların yönetilmesine ve bu piyasaların içine katılıma imkân verir. Fakat tam tersi bir durumda yani konumda bulunan ve bu imkândan faydalanamayan büyük bir dünya nüfusu ise direkt bu ekonomik getirilerin dışına itilmektedir. Dolayısı ile büyük gelir sahipleri yine çok kazanırken, düşük gelir gurubunda bulunan çalışanlar giderek gelir kaybına uğramaktadırlar.¹¹¹

Dünya kentlerinin analizleri, ağların merkez noktalarının limanlar ve çevresinde mekâna dayalı olarak öne çıkmış olsa da, bu durum sadece sermaye akışıyla sağlanmaz. Aynı zamanda ağda üretilen güç dengeleri, bilgi ve teknolojik yenilikler ve faaliyetler de sağlanmaktadır. Ağda belirleyici rolleri üstlenenler sadece ağı yönetenler değildir. Castells'in akışların uzamı teorisi olarak açıkladığı bu duruma göre, aynı çıkarlar etrafından toplanan guruplardır. Sosyal baskın sınıf olan politikacılar, finansal kurumların sahipleri ve seçkin sınıfların çıkarları da bu ağların yönünü tayin eder. Kozmopolit elitlerin çıkarları dünya çapındadır. Akışlar uzamı ayrıca, dünyadaki ağların düğüm noktaları olan merkezlerin, mekansal açıdan da birbirlerine benzeyerek bağlanmalarını da sağlar. Böylece tüm dünyada ortak bir kültür varmışçasına yeni mimari alanlar ortaya çıkar.¹¹²

A. Kent Ağları ve Bu Ağların Belirlenişi

Büyük şirketlerin küresel ağın kontrolünde kilit noktası olmaları, finans ve işletme sektöründeki hizmet üretiminin artışı, mali sektörün küresel açıdan dağılımının yönetilmesi üretim ve mali piyasaların büyüklüğü küresel ağı düzenleyen yeni formlar olmaktadır.¹¹³

¹¹⁰ Thomas L. Friedman, **Lexus ve Zeytin Ağacı Küreselleşmenin Geleceği**, Elif Özsayar (çev.), İstanbul: Boyner Holding Yayınları, 2000, s. 31.

¹¹¹ Bauman, s.86.

¹¹² Manuel Castells, **Enformasyon Çağı: Ekonomi, Toplum ve Kültür**, Ebru Kılıç (Çev.), 1.Basım, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2005, s.551-552,555.

¹¹³ Sassen, *The Global City: New York. London, Tokyo*, s.323-324.

Taylor, üç büyük kent kuramına karşı geliştirdiği kent ağları araştırması ile ağların oluşumu ve genişlemesi ile ilgili çeşitli veriler sunmaktadır. Beş bölümden oluşan araştırmasında dünya kent ağı yapısını irdeleyerek ağların birbirleri ile olan ilişkilerini bir taslak haline getirmiştir. Böylelikle araştırmada ihtiyaç duyulan bilgi eksiklikleri de tanımlanmıştır. İkinci aşamada ise bu eksik verilerin tamamlanması vardır. Böylece ağların dünya kentleri açısından önemi ortaya çıkarılmaktadır. Daha sonraki aşamayı ise ağların kilit noktaları olan ve Taylor'un düğümler olarak nitelendirdiği odak noktaları almaktadır. Bu düğümlerin yoğunluğu ve miktarı şehrin ağ içerisindeki büyüklüğünü belirler. Merkez şehirler bu şekilde ağdaki önemli konumlara oturtulduktan sonra ise dördüncü aşamada, alt düğümleri oluşturan ve ikinci aşamalı dünya kentleri belirlenir. Bu ise, merkez kentlerle olan ağ ilişkilerine bakılarak belirlenmektedir. Son aşamada da ağın dünya çapındaki kozmopolit görünümü elde edilir.¹¹⁴

Küresel ağı oluşturan asıl birimler ise dünya kentlerinde yer alan STK'lar, finansal kuruluşlar ve medya organlarıdır. Bu kurumların kentler arasında gerçekleştirdikleri iş ilişkileri ağı oluşturur. Şehirler bu kuruluşların faaliyetlerinin mekânlarıdır. Finansal kuruluşlar gerçekleştirecekleri iş ve eylemlerde farklı şehirlerden veri çekebilir, elemanları ile görüşebilir. Bu dünya kentleri arasında sonsuz bir akış şeklinde devam eder. Önemli firmalar kendilerine merkez üs olarak bir dünya kenti seçerler ve ofislerinin bulunduğu önemli kentlerle de sürekli iletişim halinde olurlar. Sassen önemli firmaları belirleyerek, bunların dünya kentlerinde bulunmaları oranlarında hiyerarşik bir sıralama gerçekleştirdiyse de, Taylor bu hiyerarşinin belirlenmesinde ekonomik, kültürel, politik ve sosyal bütün verilerin incelenmesini sağlamıştır. Ekonomik olarak firmaların veriler içindeki payının azaltılması da, birçok firmanın etkinliğinin birlikte ölçülmesine imkân sağlamaktadır. Taylor, ekonomik verileri GAWC'dan ve dünyanın en büyük 500 şirketinin ve bu şirketlere bağlı çalışan 446 merkezden sağlamıştır. Kültürel bilgiler ise tasarım ve mimarlık gibi yaratıcı sektörlerde faaliyet gösteren kurumlardan sağlanmıştır. Siyasi içerikleri bilgiler BM ve BM'e bağlı çalışan kuruluşlar, devlet temsilciliklerinden elde edilmiştir. Ayrıca bu kuruluşların yanında ATO (Arap Kentler Birliği), WACLAC (Uluslararası Kentler ve

¹¹⁴ Taylor, s.1593-1608.

Yerel Yönetimler Birlikleri), Dünya birleşmiş Kentler Federasyonu gibi kuruluşlardan da veri sağlanmıştır. Sosyal verilerin sağlandığı kaynaklara baktığımızda ise birbirinden çok farklı iki odak noktası görmekteyiz. STK’lardan seçilen Uluslararası Örgütler, insan haklarıyla alakalı örgütler, Çevresel hareketlerde bulunan çeşitli sivil toplum kuruluşlarının yanı sıra üniversiteler ve bilimsel makalelerden sağlanan veriler dikkati çekmektedir.¹¹⁵

Araştırmada hâkim kentler ağlarda önemli konumlara oturmaktadır. Ekonomik açıdan hâkim kentler New York, Londra, Paris ve Tokyo olmaktadır. Ekonomik açıdan Sassen’in de çalışmasında belirttiği gibi hâkim kentler bu dünya kentleridir fakat Taylor’ın araştırmasında birbirlerinden oldukça farklı ekonomik dallarda ön plana çıkmışlardır. Tablo 6’dan de anlaşılacağı gibi yüksek ekonomik üretkenlik hizmetleri açısından, Londra ve New York diğer kentlerden ayrılır. Tokyo ekonomik açıdan New York kentinde bulunan şirketlerden sayıca daha fazla şirkete sahip olmasına rağmen, New York’un başka kentlerle olan ilişkileri Tokyo’dan daha fazladır. Ayrıca aynı tablodan da görülebileceği gibi New York, reklam ve yönetim danışmanlığı sektörlerinde Londra’dan daha gelişmiş durumdadır.¹¹⁶

¹¹⁵ Peter James Taylor, “Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban in Multiple Networks”, **Urban Studies**, Vol.42, No.9, (Ağust, 2005), s.1593-1608.

¹¹⁶ Peter James Taylor, “Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban in Multiple Networks”, **Urban Studies**, Vol.42, No.9, (Ağust, 2005), s.1593-1608.

Tablo 6
Ekonomik Açıdan Önde Gelen Dünya Kentlerinin Hizmet Sektörlerine Göre Sınıflandırılması

Muhasebe					
1	Londra	1.00	1	Londra	1.00
2	New York	0.88	2	New York	0.87
3=	Chicago	0.62	3	Paris	0.68
3=	Paris	0.62	4	Los Angeles	0.66
3=	Toronto	0.62	5	Toronto	0.65
Reklam					
1	New York	1.00	1	New York	1.00
2	Londra	0.83	2	Londra	0.79
3	Hong Kong	0.61	3	Hong Kong	0.60
4	Amsterdam	0.58	4	Toronto	0.58
5=	Sydney	0.55	5	Sydney	0.57
5=	Tokyo	0.55			
Bankacılık-Finans					
1=	Londra	1.00	1	Londra	1.00
1=	Tokyo	1.00	2	Tokyo	0.98
3	New York	0.98	3	New York	0.94
4	Hong Kong	0.87	4	Hong Kong	0.85
5	Singapur	0.81	5	Singapur	0.80
Sigorta					
1	Londra	1.00	1	Londra	1.00
2	New York	0.72	2	New York	0.74
3	Hong Kong	0.66	3	Hong Kong	0.71
4=	Chicago	0.53	4	Los Angeles	0.60
4=	Singapur	0.53	5	Paris	0.59
Hukuk Hizmetleri					
1	Londra	1.00	1	Londra	1.00
2	New York	0.98	2	New York	0.89
3	Washington	0.76	3	Franfurt	0.68
4	Hong Kong	0.66	4	Hong Kong	0.67
5	Franfurt	0.62	5	Washington	0.66
Yönetim Danışmanlığı					
1	New York	1.00	1	New York	1.00
2	Londra	0.95	2	Londra	0.87
3	Paris	0.75	3	Paris	0.76
4=	Milan	0.69	4	Madrid	0.73
4=	Stockholm	0.69	5	Stockholm	0.72

Kaynak: Peter J. Taylor, “Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks”, Urban Studies, 2005, Vol.42, No.9, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb146.html#t4> (3 Mart 2011), s. 1593-1608.

Kültürel açıdan diğer kentlerden avantajlı konumda bulunan kentlere baktığımızda New York ve Londra'nın ağda üst konumlarda bulunduğu tespit edilmiştir. Ancak medya kuruluşları ve ilişkileri açısından Los Angeles ve Paris, bu iki kentle neredeyse baş edecek şekilde ağda kontrol ve ilişki sahibidir. Mimari faaliyetler açısından ise Londra üstün konumda bulunmaktadır. Siyasi açıdan ağın durumuna bakıldığında ise BM ile üçüncü dünya kentleri ağ içerisine dâhil olurlar. Böylece Amerika Birleşik Devletleri egemenliğinin dışında önemli kentlerin de bu politik sistemde rol sahibi oldukları farkına varılır. Sosyal açıdan durum incelendiğinde Londra büyük bir üstünlük ile ağın üst konumunda yer almasına karşın, STK'lar aracılığıyla üçüncü dünya kentleri ağlara sokulmuştur.¹¹⁷

Taylor ağ sistemi içerisinde yer alan ana kentleri bu sistemler yardımıyla belirledikten sonra, bu ana kentlere yardımcı ve iletişimde rol oynayan alt kentleri de belirtmek için “temel bileşenler analizi”ni kullanmıştır. Temel bileşenler analizi ile, puanlanan kentler alt kümelerde toplanır. Tüm bu analizler yapıldıktan sonra ağ da üst sıralarda yer alan kentlere Taylor, dünya kenti denilmesini önerir.

Bu kentler en iyi oldukları alanda gerçekleştirdikleri üretim faaliyetlerini global ölçekte yerine getirirler. Dünya kentinin tespiti Taylor'ın yaptığı ağ sınıflandırmasında beş sınıfa göredir. Bunlardan ilk sırada yer alan ağın üst sıralarında New York ve Londra yer alır. Dünya kent hiyerarşisinin üst sıralarında yer alırlar. Bu şehirleri Los Angeles, Paris ve San Francisco ulusal iletişime özellikle de kültürel açıdan katkı yapmak için takip etmektedirler. Bu kentleri de çok yönlü şehirler takip etmektedir. Kent ağlarının belirlenmesinde en önemli etken, kentlerin günlük olarak kendi aralarında gerçekleştirdikleri faaliyetler olmuştur.¹¹⁸

Ağ araştırmalarında ortaya çıkan en önemli veri ise kilit noktalar olarak dünya üzerinde en üst sıralarda iki kentin olduğudur. Sektörlere göre değişen kilit şehirleri

¹¹⁷ Taylor, s.1593-1608.

¹¹⁸ Taylor, s.1593-1608.

bakıldığında Münih ve Frankfurt'un bankacılık ve hukuk sektöründe ilk sıralarda bulunduğu görülecektir. Chicago, yönetim danışmanlık firmalarının merkezlerinin bulunduğu kentler arasında üst sıradadır. Tokyo bulunduğu coğrafyada Pasifik Asya bankacılığının odak dünya kentidir. New York, reklamcılık sektöründe öncü kenttir. Washington ve New York beraberce, siyasi faaliyetler açısından lobi kentlerdir. Londra ise muhasebecilik alanında öncü kenttir. Dünya kent ağı içerisinde kentlerin üstlendikleri sektörsel roller bu şekildedir.¹¹⁹

Taylor ve Walker'a göre, kentler küreselleşmenin somutlaştığı mekânlardır. Kentler kendi içlerinde somutlaştırdıkları küreselleşmeyi, başka kentlere yansıtırlar. Bunu da küresel ağlar sayesinde yapmaktadırlar. Böylece sermaye dünya çapında akış imkânı bulabilmektedir.¹²⁰

Dünya kentleri arasındaki ilişkilere bakıldığında bunların çoğunun kesin özellikler sergiledikleri görülmektedir. GAWC projesinde ilk adım ilişkisel kavramın ne anlama geldiğinin belirtilebilmesi için olmuştur. Çoğu ağ analizleri iki düzeyde yapılmaktadır. Ağ seviyelerinden ilki bireysel düğüm iken diğeri ise diğer kentlerle bir bütün olarak vardır. Küresel ekonomiler düğümün bir noktası iken, diğeri bireysel faaliyet gösteren firma olmaktadır. Hükümetler, uluslar arası finansal kuruluşlar ile dünya pazarlarında tavsiyeler sağlayan hizmet kuruluşları üçlü düğüm oluştururlar. Bu nedenle küresel ekonomi için birbirleri ile uyumlu hareket kabiliyetine sahip hizmet merkezleri olarak dünya kentleri ağı anlayışı geliştirilmiştir.¹²¹

Uluslar arası hizmet kuruluşları incelendiğinde çoğunun hukuksal, portföysel, ya da uluslar arası markaların tanıtım ve reklam faaliyetlerini yürüttükleri görülmektedir. Bu firmalar ekonominin küresel boyuta ulaşması ile hizmet sınırlarını genişletmişlerdir. Yani firmaların coğrafi sınırlar olmadan, hizmetlerden faydalanabilmelerini amaç edinmişlerdir. Pek çok hizmet firması da bu amaçla globalleşmiştir. Küreselleşmenin takipçisi olan bu hizmet firmaları, yeni müşteri bulmak amacıyla da yeni bölgelere

¹¹⁹ P. J. Taylor ve G. Catalano, "World City Network Formation in a Space of Flows", **Globalization and World Cities Study Group and Network** , <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb61.html> , (5 Mart 2011).

¹²⁰ Topal, s.43.

¹²¹ Peter J. Taylor, "Amsterdam In A World City Network", 2002, Loughborouhg Universty, Department of Geography, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rm1.pdf> , (11 Mart 2011), s.11.

giderek burada stratejik işlemler yapmaktadır. Bu özel ihtiyaçlar için türeyen hizmet firmaları da dünya kentleri arasındaki alt ağ düğümleridir.¹²²

Küresel ölçekli hizmet firmaları her yerde ofis açmak yerine, bilgisayar teknolojileri ile pek çok yerden işlemlerini gerçekleştirebilmektedir. Global ölçekli servis firmalarının sağladığı imkânlar ve mesleki açıdan getirisi yüksek bilgi ve veri ürünleriyle bunu gerçekleştirirler. Dünya kentleri de bu açıdan zengindir. Küresel hizmet almak isteyenlere, hizmet götürmek için bu firmalar dünya kentlerinde yerlerini almışlardır. Böylece ikincil bir ağ alt düğümü burada da oluşmaktadır.

Bir başka ağ düzeyi ise global ekonomidir. Dünya pazarında yer alan finansal kuruluşlar müşterilerine her yerden ve her saatte hizmet sunarlar. Bunun sunulabilmesi için her bölgede kuruluşlara ait ofisler olması gereklidir. Bunun için firmalar çeşitli şehirler ve ülkelerde düzenlemeler yaparlar. Hizmetlerin merkezinde müşteri yani talep eden olduğundan ve talep edenlerin rakip firmalara kaçmasının engellenmesi önemlidir. Bu nedenle hizmetlerin kaliteleri aynı standartlarda tutulabilmelidir. Kesintisiz hizmetin sunulabilmesi ve bunun da dünya çapında yapılması dünya kentleriyle ilişkilidir. Stratejik açıdan önemli olan bu kentlere ofisler kurup, çeşitli kentler arasındaki ofislerin koordinasyonu ağlar sayesinde sağlanır. Böylece bilgi tüm ofislerde stratejik olarak kullanılabilir.¹²³ Dünya kent ağları sayesinde amaç sadece kentler arasındaki veri akışını ölçmek değildir. Bunun yanı sıra karmaşık ağ yapısı ile kentler ve kentte faaliyet gösteren firmalar arasındaki ilişkilere de incelenmektedir. Her firma ofisleri arasında farklı iletişim bulunur. Ofisler kendi aralarında personel sirkülasyonu, uzman yönetici değişimi yapabilmektedirler. Bu firmalar ile global açıdan hizmetler çağdaş bir şekilde gerçekleştirilebilir. Firmalar arasındaki sosyo-kültürel bağlar, belirli coğrafik bölgelere dikkati çekmektedir. Dünya şehir şebekesi küreselleşmiş bir ekonominin gelişip değişmesi için bir çerçeve görevini görmektedir.¹²⁴

¹²² Taylor, “*Amsterdam In A World City Network*”, s.11-12.

¹²³ Taylor, “*Amsterdam In A World City Network*”, s.12.

¹²⁴ Taylor, Catalano, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb61.html> , (5 Mart 2011).

B. Kentlerin Dünya Çapındaki Ağlara Eklenişi

Mega kentlerde önemli olan nüfuslarının çokluğu değil, ekonomik açıdan küresel olarak odak merkezleri halini almalarından kaynaklanmaktadır. İletişim araçlarının yoğunluğu, yönlendirici özellikleri bulunur. New York, Tokyo, Bombay, Meksika, Sao Paulo, Los Angeles, Paris, Moskova, Kahire gibi kentler mega kent örneklerini oluştururlar. Çoğu mega kent küresel ekonomide etkin rol oynamasa da, ekonomik açıdan önemli kentler arasında bir köprü görevi görürler. Bu açıdan bakıldığında nüfus açısından büyüklükle ölçülemeyecekleri ve kentler arasındaki ekonomik iletkenlikleri ortaya çıkmaktadır. Küresel ekonomiye eklenen bu mega kentler, dünyadaki ekonomik iktidarın yoğun olduğu merkezlerdir. Küresel ağlarla birbirlerine ve diğer kentlere bağlanırlar. Bu ağların bulunduğu yerlerde yeni mekânlar üretilmiştir. Örneğin sağlıkla alakalı yatırımların yapıldığı mega kentlere ait bölgelerde bu yerler uluslar arası alanda sağlık üretim ve gelişim merkezleri halini alıyorlar, mega kentin o bölgesi sağlık ile anılmaya başlanıyor. Yani küresel ağlar mekânları üretiyor.¹²⁵

Ağlar birbirlerine bağlıdır ve belli odak merkezleri bulunur. Bu merkezler yada odak noktaları Castells'e göre menkul kıymetlerden oluşan piyasalardır. Aynı zamanda bu piyasaları, ağda yer alan düğüm noktaları olarak açıklamaktadır. Küresel medyada ise bu noktalar, televizyon stüdyoları, haber ekipleri olmaktadır. Ağdaki iletişimi ise enformasyon teknolojileri sağlamaktadır. Ağlarda yer alan düğüm noktaları aynı çıkarları gözetmeleri halinde birleşebilir ya da genişleyebilirler. Ağ, sonsuz genişleme yeteneğine sahiptir.

Merkezsiz yapıya sahip olan küresel ağlar, iktidar ilişkilerinin değişiminde belirleyici rol üstlenir. Çünkü ağı yöneten küresel gücün sahibi iktidardır. Ağın yönünü bu iktidar kararları değiştirmektedir. Çeşitli coğrafyaya yayılan bu ağ, mekân gözetmeksizin birçok üreticiyi bir araya getirmektedir. Böylece emek gücünün gerekliliği azalarak, bireysel açıdan iş görebilme kabiliyeti gelişir.¹²⁶

¹²⁵ Castells, *Enformasyon Çağı: Ekonomi, Toplum ve Kültür*, s.538-550.

¹²⁶ Castells, *Enformasyon Çağı: Ekonomi, Toplum ve Kültür*, s.622-624.

III. NEW YORK, LONDRA VE TOKYO'NUN DÜNYA KENTİ OLARAK KONUMU

Dünya finansal sisteminin değişmesiyle, global ekonomide başlıca üç ekonomik faaliyet kolu oluşmuştur. Canlanmış zanaat üretimi, ileri teknoloji endüstrileri ve gelişmiş finansal hizmetler. Bu ekonomik faaliyetler belli başlı dünya kentlerinde yoğun olarak gerçekleştirilmektedir. New York, Londra, Tokyo ve Paris gibi kentler bunlara en iyi örnektir. Ayrıca Frankfurt ve Los Angeles gibi ulus ötesi kentlerde de uluslar arası holdingler yoğun olarak bulunmaktadır.¹²⁷

Saskia Sassen, uluslar arası sistemde gömülü kentsel bir hiyerarşi bulunduğunu açıklamaktadır. Bu hiyerarşi içinde her seviye belli bir üretici hizmet kapasitesi gerektirmektedir.¹²⁸

Sassen'e göre, New York, Londra ve Tokyo lider küresel şehirlerdir. Bu üç kentte benzer şekilde ekonomik ve sosyal olarak değişiklikler oluşmuştur. Tokyo, New York ve Londra gerek kültürel, gerekse tarihi açılarından birbirinden oldukça farklı kentler olmalarına karşın benzer şekilde dünya kenti haline gelmelerinin sebebinin temelinde dünyanın finansal dönüşümü yer almaktadır. Bu şehirler küresel finansal düzenin gözlemlenebilmesi için birer anahtar niteliği taşımaktadırlar. Sassen, üst düzey kontrol merkezlerinin New York, Londra ve Tokyo olduğunu söyler. Bu küresel kentlerde iş merkezlerinin yoğunluğu göze çarpmaktadır. Dünya kentlerini var eden en önemli etken hizmetler ve sunulan finansal ürünlerdir. Bu kentler finansal yenilikler için merkezi pazarlardır ve finansal yenilikler burada üretilmektedir. Ayrıca bu kentlerde uluslar arası hukuk, muhasebe, yönetim danışmanlığı gibi hizmet firmalarının yoğunluğu gözlemlenir. Kentlere hâkim merkezi fonksiyonların gelişmesi ile ofisler ve hizmet binalarında da gelişmeler gerçekleşir.

Giddens'a göre birbirinden çok farklı tarihi oluşum süreçlerine sahip olmalarına rağmen bu kentler, dünya kenti olma yolunda benzer değişimler göstermişlerdir. En önemli ortak noktaları dünyadaki kontrol mekanizmalarının yoğunluğunun en fazla olduğu kentlerdir. Hizmetlerin üretilip kontrol edilmesi global

¹²⁷ Brenner, s.6.

¹²⁸ Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo*, s.4-9.

sektöre yön veren firmalar açısından, devamlılığın altın kuralıdır. Dünya kentlerinde konumlanma şansıda firmaların bunu gerçekleştirmesini sağlar.¹²⁹

Friedmann, tarihsel ekonomik süreçte büyük sermaye sahipleri yatırımlarını New York, Londra ve Tokyo şehirlerinde gerçekleştirdiklerini belirtmektedir. Bu kentlerin gelişmelerine katkıda bulunan süreçlerin oluşumunda etkili olan sermayelerin çoğunlu da denizaşırı ülkelerden bu kentlere akmaktadır.¹³⁰

Ross ve Tarchte büyük bankaların ya da çok uluslu holdinglerin merkezleri New York, Londra ve Tokyo gibi dünya kentlerini tercih ettiklerini söyler.¹³¹

Bu kentlerde sanayi gelişmiş ve ileri düzeylere ulaşmış olduğundan bu kentlerde yaşayan halk artık iktidar konusunda da söz sahibi olabilmekte ve bu konuda yönlendirici olabilmektedir. Japonya (Tokyo), ABD (New York) de ortaya çıkan bu yeni olguda halk, kentsel sorunlara önem veren partileri iktidara taşımaktadır. Siyasi iktidarlar kentsel sorunlara önem verdiklerinde halkın beğenisini kazanırlar. Ayrıca arazi spekülasyonlarını önlemeye çalışan siyasi birimler bunun için yüksek vergi uygulamaya kalktıklarında kentlerdeki sermaye sahiplerinden tepki almışlardır. Yani kent ve iktidar birbirlerine etki etmektedir. Castells'e göre kent ve iktidar arasındaki bu bağ dolaylı yoldan birbirini etkileyecektir. Zaten devlet, kent sisteminin idaresinin kontrolünde belirleyicidir. Kentle ortaya çıkan olumsuzluklar ve hoşnutsuzluklar ise siyasi eğilimlere direkt yansımaktadır.¹³²

Bir dünya kenti olarak Londra'da bankalar ve sermayenin egemenliği belirleyici bir etkidir. Tokyo'da ise finansal etkenlerin yanı sıra üretken sermayede önem arz eder. Sosyal tabakalar bu trafiği belirler ve gerekirse bu trafiğin içerisinde yer alırlar. Bu açıdan dünya kentleri içerisinde eşitsiz bir yapıyı da saklamaktadır. Tokyo'da yapılan çalışmalarda da, zengin ve yoksul Tokyo'lular ayırımına gidilmesi bunun açık bir göstergesidir.¹³³

¹²⁹ Giddens, *Sosyoloji*, s.522.

¹³⁰ John Friedmann, *Sokaksız Bir Şehir*, s. 80.

¹³¹ Ross, Trachte, s.148.

¹³² Castells, *Kent Sınıf İktidar*, s.209,213.

¹³³ Ercan, s.73.

Bu üç kentin de çalışanlarının büyük bölümünü, göç ile bu kentlere gelen kişilerden meydana gelmektedir. New York'ta 1987 yılında yapılan bir araştırmada kente göç edenlerin iş gücündeki toplam oranı % 49,5 olarak belirtilmiştir. Tokyo kentinde uluslararası göç, diğer iki kente oranla daha düşük olmasına rağmen, bu kentteki yabancı iş gücü 1982 yılında 30 bin kişi iken 1988 yılında ise 70 bin kişi olmuştur. Filipinler, Bengladeş, Pakistan gibi Asya ülkelerinden Tokyo'ya göç fazladır. Bu iş gücü ise genellikle illegal sektörlerde çalışmaktadır. Diğer yabancı iş gücü ise bu kentte genellikle finans ve enformasyon hizmetlerinde görev almaktadır. İngilizce dil eğitimi verme de yoğun olarak çalışılan sektörler arasında yer almaktadır.¹³⁴

A. New York

Saskia Sassen, bu sınıflandırmada ilk sıraya yerleştirdiği New York şehrindeki istihdamın yeniden yapılanması, şehirdeki piyasa ve dış göç arasındaki ilişkileri incelemektedir. New York şehrinin küresel ekonomi üzerindeki etkisinin, kentteki ekonominin kendine özgü özelliklerini incelemektedir. Yurtdışında oluşan göç kalıplarının şehre olan etkilerini arz ve işgücü piyasalarının etkilendiği unsurları incelemektedir. Ayrıca bu kentte düşük gelir getiren işlere ilginin arttığına dikkat çekmektedir.¹³⁵ Kentte 1977-1987 yılları arasında sigortacılık, emlak ve finans sektörlerinde çalışan beyaz yakalılarının oranına bakıldığında % 32,5 artış olmuştur. Personel hizmetlerindeki artış aynı yıllarda % 47,1 iken, imalat sektöründe çalışanların oranında ise % 3,3 düzeyinde bir gerileme olmuştur.¹³⁶

Dünya Kentleri olarak bakıldığında, kent merkezlerinin gücün odak noktası olduğu görülmektedir. Odak noktaları ve kentsel çekim mekânı olarak finansal merkezler ortaya çıkmaktadır. New York'ta yer alan Battery Park bu şekilde ortaya çıkmıştır. Şehirde tamamen farklı bir bölgede bütün ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak, bir kompleks meydana getirilmiştir. Bu yönüyle de şehre kalıcı bir değer katmıştır.¹³⁷

¹³⁴ Ercan, s.76.

¹³⁵ John Friedmann, *Development and Change*, s.79.

¹³⁶ Ercan, s.74.

¹³⁷ Aslanoğlu, s.146.

Global finans kenti olarak ilk sıralarda yer alan New York, finansal piyasalarının dünya çapında kontrol ettiği ve yönlendirici olduğu piyasaları bünyesinde barındırmaktadır. Bu açıdan en önemli kent olma ünvanını şimdilik sadece Londra ile paylaşırsa da ileriki dönemlerde yatırımların gelişmekte olan ülkelerdeki dünya kentlerine kaymasıyla bu rolünü kaptırma tehlikesiyle her zaman yüz yüzedir.¹³⁸ Castells'in belirttiği iletişim yoğun endüstrilerin New York kentindeki payı %21,3'tür.¹³⁹

Cohen'e göre, Amerika'da yer alan büyük çaplı 500 adet firmaya ait merkezlerden 107 tanesi, New York kentinde konumlanmıştır. New York'u merkez olarak seçen bu firmaların sektörlerindeki ulusal satış payları ise %30, 3'tür. Uluslar arası satış paylarına bakıldığında ise rakamın % 40, 5'e ulaşır. 1990'larda yapılan başka bir çalışmada ise çokuluslu şirketlerin belli kentlerde daha fazla yoğunlaştığı ortaya konulmuştur. Bankalara bakıldığında en büyük sermayeye sahip bankaların %8,6'sının merkezi New York kentindedir. Döviz kuru açısından bu kente bakıldığında ise, günlük 130 milyar \$ dönüş miktarı vardır.¹⁴⁰

Giddens New York'ta 2500 mali kurumun bulunduğunu ve bunlardan 350 adet bankanın da yabancılara ait olduğunu belirtmektedir.¹⁴¹ Ayrıca her bir dünya kenti özel olmakla birlikte New York'ta ekonomik, hukuksal, finansal destek kuruluşları ve hizmetler uzmanlaşmıştır.¹⁴²

B. Londra

Londra'da yer alan Docklands içerisindeki Conary Wharf projesi de, kent içerisinde yeni merkezler oluşturmayı hedeflemenin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.¹⁴³ Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan'ın keza bu yönde ortaya attığı "Çılgın Proje" adı altındaki İstanbul'a ikinci boğaz açılması yönündeki projede İstanbul'a yeni merkezler kazandırmak güdüsü ile ortaya çıkmıştır.

¹³⁸ İnci Taşdemir (haz.), **Uluslararası Finans Merkezi Olarak İstanbul'un Yapılanması ve Finans Kümelenmesi**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2008, s. 23.

¹³⁹ Ercan, s.74.

¹⁴⁰ Ercan, s.69.

¹⁴¹ Giddens, *Sosyoloji*, s.522.

¹⁴² Ross, Trachte, s.148.

¹⁴³ Aslanoğlu, s.146.

Bu gibi şehirlerde, finansal kuruluşların artık daha çok işin teorisi ile ilgilenerek personel eğitimlerine önem verdikleri anlaşılmaktadır. Merkezin çekiciliğine kayıtsız kalamayan elit kesim ise tekrar bu kesime ağırlık vermeye başlamaktadır. Ayrıca ekonomik finansal faaliyetler artan teknolojik imkânlarla birlikte gündelik hayata etki etmiş hatta parçası haline gelmiştir.¹⁴⁴ Londra uluslar arası kapitalist ilişkilerin oluşmasında İngiltere için önemli bir kenttir. Günümüzde üretim ile ilgili fonksiyonları azalmasına rağmen, finansal ilişkilerin yoğunluğunda üstlendiği tarihsel rol ve İngilizcenin sunumu açısından hala bir dünya kentidir.¹⁴⁵

Londra da uluslararası göçü çeken bir dünya kenti olarak, 1987 yılında ülkede 172 farklı dilin konuşuluyor olması da durumu özetleyen bir durumdur. İngiltere'ye yaşanan göçün büyük bir kısmı Londra'ya doğru akmaktadır. Londra'da yaşayan nüfusun sadece % 18'lik kısmı bu kentte dünyaya gelenlerden oluşur. Ayrıca bu kentlerde yaşam pahalıdır. Yaşamın pahalı oluşu da bu kentlerin toprağını değerli kılmaktadır. Böylece kent merkezlerinin dışında da yeni yerleşim yerleri ortaya çıkmaktadır. Londra'da konut fiyatlarının her yıl düzenli olarak artması da bu durumun bir sonucudur. Bu fiyat artışları kentin merkezi bölgelerinde oturma zorlaştırmıştır. Böylece kentlerde yaşayanlar, kentin merkezlerinden dış bölgelere doğru ikametlerini değiştirirler. Kentin merkezi ile yaşanan konutlar arası mesafeler artmaktadır. Kentte toplu taşıma araçlarının kullanımının hızla artışı da bölgedeki nüfus yoğunluğunun başka bir göstergesidir.

Londra'da ki dünya kentine doğru gelişim trendlerine bakıldığında, kentin 1961 ve 1978 yılları arasındaki zaman zarfında, imalatta çalışan işçilerin oranında % 47'lik bir düşüş yaşanmıştır. Toplam istihdam içerisindeki düşüş aynı yıllarda % 17'dir. Büro işlerinde çalışan beyaz yakalıların oranı da aynı yıllar içerisinde artış göstermiştir. Yabancı bankalarda ve sigortacılık alanlarında çalışanların sayıları bu yıllar içerisinde, 9.000'den 72.000'e çıkmıştır. Toplam işgücü içerisinde bu sektörlerde çalışanların sayısı ise % 20'ye ulaşmıştır.

¹⁴⁴ Aslanoğlu, s.147.

¹⁴⁵ Ercan, s.72.

Dünyanın en büyük bankalarına bakıldığında, bunlardan % 4,2'si Londra'da bulunmaktadır. Kentin toplam sermaye oranı ise, % 5,7'dir. Günlük döviz kuru açısından bakıldığında ise, 190 milyar \$ dönüş miktarı vardır.¹⁴⁶

C. Tokyo

Dünya kentleri arasında Asya kıtasının güçlü bir temsilcisi olan bu şehirde, tarihi ve dünya kenti macerası açısından bakıldığında diğer kentlerden farklı özellikler sergilediği görülmektedir. Çoğu üretim mekanizmaları açısından dünyada güçlü bir konuma sahip ülkede bulunma avantajlarından yararlanan kentte de pek çok imalat gerçekleştirilmektedir. Büyük imalatları destekleyen yardımcı üretim birimleri Tokyo'da yer almaktadır ki bu da hizmet açığını ortadan kaldırmaktadır. Londra ve New York'ta ki yardımcı şehir projelerini hayata geçirmek yerine, teknolojik altyapıya ve gelişmeye yönelik projelerin şehirde uygulandığı gözlenmektedir.¹⁴⁷ Kentlerin gelişmelerinin artması için teknolojik yeniliklere önem verdiği bilinir. Tokyo kenti de dünyada bu alanda belirleyici bir kent olmasını, üretim ile ilgili buluşlara verdiği öneme borçludur. Tokyo daha çok kontrol merkezi olma eğilimindedir. Bu yüzden kentte üretim ve üretim faaliyetlerinde artış gerçekleşmektedir.

Kent sermaye için gereken işlevleri üzerinde biriktirerek geç kapitalistleşmiştir. Finansal trafiğin yoğun olduğu bir merkezdir. Bölgesel açıdan belirleyici bir kenttir. Üretim ve tüketim faaliyetlerinin dünya ölçeğinde gerçekleştiği bir trafik düşünüldüğünde, Tokyo gibi merkezi bir kentin önemi ortaya çıkmaktadır.¹⁴⁸

Rimmer ise yapmış olduğu araştırmalarda Tokyo'nun küresel hakim kent konumunu açıklamaktadır. Japonya'nın kentsel gelişimi dış dünyadan izole bir şekilde gerçekleşmiş olmasına rağmen, kent bir dünya kentidir. Rimmer dünya kentinin sınırlarını çizerken, dikkatli veri analizleri yapar. Finansal açıdan bir kontrol ve dağıtım merkezi olan Tokyo, dünya kenti kriterlerine sahiptir. Rimmer Tokyo'yu dünya kenti

¹⁴⁶ Ercan, s. 69-77.

¹⁴⁷ Aslanoğlu, s.148-149.

¹⁴⁸ Ercan, s. 70, 72.

statüsüne yerleştirirken mekânsal ve sosyal açıdan dünya kentinin statüsünün yanında, planlamaların etkilerinin de tanımını yapmaktadır.¹⁴⁹

Tokyo'daki günlük döviz dönüş miktarı 110 milyar \$ iken, dünyanın en büyük bankalarının varlıklarının % 36,5'i Tokyo'da yer alır. Toplam sermaye payı ise % 45,6'dır. Kentte geleneksel imalat yöntemlerinin hala devam etmesine rağmen, iletişim teknoloji endüstrilerinin ağırlığı daha fazladır. Basım faaliyetleri ve matbaacılık faaliyetlerinin ülkedeki toplam fabrika oranı % 20,2 iken, bu sektörde çalışanların oranı ise % 21,1 düzeyindedir.¹⁵⁰

Kentin diğer dünya kentleri ile güçlü ve zayıf yönleri karşılaştırıldığında, ekonomi, araştırma ve geliştirme faaliyetleri, alışveriş ve yemek, yaşam destek fonksiyonları, şehir içi ulaşım altyapısı olumlu yönlerini oluşturmaktadır. Tokyo'nun zayıflık gösteren yönleri sıralandığında ise, yaşam maliyetleri, doğal çevrenin yetersizliği, konaklama ve çevresel riskler gelmektedir. MMF'nin verilerine göre yapılan puanlamada 2010 yılına göre Tokyo'nun ar-ge faaliyetleri 2011 yılında artış göstermiştir.¹⁵¹

¹⁴⁹ John Friedmann, *Development and Change*, s.80.

¹⁵⁰ Ercan, s.69, 74.

¹⁵¹ The Mori Memorial Foundation, Global Power City Index, 2012, <http://www.mori-m-foundation.or.jp/english/research/project/6/index.shtml> (30 Ocak 2012).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İSTANBUL'UN DÜNYA KENTLERİ ARASINDAKİ KONUMU

I. İSTANBUL'UN TARİHİ PERSPEKTİFTEN DEĞERLENDİRİLMESİ VE BÖLGEDEKİ STRATEJİK COĞRAFİ KONUMU

A. İstanbul'un Kentsel Tarihi

İstanbul'un küreselleşme süreci gözlemlendiğinde, tarihsel açıdan bulunduğu konum ve avantajlarının göz ardı edilmesi mümkün değildir. Kentin bugünkü temelleri M.Ö. 7. yüzyılda atılmıştır. İlk ismi Bizantion olan İstanbul, Karadeniz ve Ege arasındaki trafiğin denetlendiği, balıkçılığın ana ticari faaliyet olduğu bir kentti. Roma İmparatorluğu'na başkent olana kadar küçük çaplı bir kent olan İstanbul'un 1453 yılında Osmanlı tarafından fethinden sonra üç kıtaya hükmeden bir İmparatorluğun başkenti olmuştur. Bu durum, dünya ölçeğinde bir kent olmasına aracı olmuştur. Kentin asıl kimliğini kazanmasına yardımcı olan bu fetihten sonra beş yüz yıllık bir yükseliş döneminin temelleri atılmıştır. Osmanlı, imparatorluğa yakışır bir başkent oluşturabilmek için hemen imar çalışmalarına başlamış ve kent neredeyse yeniden yapılmıştır. Roma-Bizans şehirleşme modelinden farklı olarak, Osmanlı yönetiminin altındayken kentte farklı bir şehirleşme modeli uygulanmıştır. Roma-Bizans dönemindeki sur içine kapalı olan tek merkezli kent anlayışının dışına çıkılarak, Üsküdar, Eyüp ve Galata bölgelerine de önem verilerek, buralarda kentteki önemli yaşam merkezleri haline getirilmiştir.¹⁵²

Cumhuriyet Dönemi'nde özellikle 1950'li yıllardan sonra hızlı bir büyüme sürecine giren İstanbul, mekânsal gelişimini hızlandırmış ve sanayi ağırlıklı olarak gelişmeye başlamıştır. Bu yıllarda kentin sunduğu sosyal ve ekonomik imkânlar ile gündün güne artan göç dalgaları ile plansız bir yapılaşmayı beraberinde getirmiştir. Aşırı nüfus yığılması ve kentteki yerel yöneticilerin artan talepler karşısındaki yetersizliği ile kontrol edilemeyen yasak yapılaşmanın izleri günümüzde hala

¹⁵² Recep Bozlağan, **İstanbul: Derinlik, Değişim ve Güç**, 1. Basım, İstanbul: Marmara Belediyeler Birliği Yayını, 2011, s.44, 55, 59, 68.

giderilmeye çalışılmaktadır. Bu süreçte kentin nüfusu 1970 ve 2000 yılları arasında 3 milyondan 10 milyona çıkmıştır.¹⁵³

19. ve 20.yy da kent Ortadoğu ve Avrupa arasında bir ticaret yolu olarak yer almaktadır. Günümüzde ise Orta Doğu'da yer alan pek çok faaliyet sektörünün yatırım ve finansman işlemleri İstanbul'da planlanmaktadır.¹⁵⁴ Küreselleşme süreci içerisinde İstanbul'da oluşan gecekondulaşma, günümüzdeki kentsel dönüşüm projeleri ile hızla erimektedir.

B. İstanbul'un Bölgedeki Stratejik Konumu

İstanbul'un stratejik konumuna bakıldığında; 3 kıtanın kesiştiği bir noktada bulunduğu görülmektedir. Türkiye'nin en büyük metropolü olan kent, 5.343 km²'lik bir yüz ölçümüne sahip olmakla birlikte, kuzey ve güney uçları arası 45 km, doğu ve batı uçları arası ise 165 km' dir. Kentin nüfus büyüklüğü 13 milyondur ve bu nüfus oranı açısından bakıldığında Avrupa'da yer alan 23 ülkeden daha fazla nüfusa sahiptir.¹⁵⁵

Dünyanın önemli danışmanlık şirketlerince, bağımsız değerlendirme kurumlarınca yapılan şehirler ve bölgeler arası karşılaştırmalarda ön sıralarda bulunmaktadır. Nüfusun dinamik yapısı, yükselen ekonomik değerleri ve çeşitli medeniyetlere tarih bakımından ev sahipliği yapmış olan İstanbul, giderek içerisinde barındırdığı potansiyeli ortaya çıkartmaktadır.¹⁵⁶ İstanbul'un dünya kentleri arasındaki konumunu belirleyecek en önemli unsur, dünya çapındaki finans sektöründen alacağı paydır.¹⁵⁷

İstanbul günümüzde giderek büyümektedir. Kent dışında faaliyet gösteren sanayi, kentin merkezinde açtığı ofisler ile çalıştığı beyaz yakalılarla işlerini yürütür. Bu

¹⁵³ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP)**, İstanbul, Mayıs 2011, s.1-2.

¹⁵⁴ Aslanoğlu, s.150-151.

¹⁵⁵ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *Yoluna Giren İstanbul*, 2012,

<http://issuu.com/istanbulbuyuksehir/docs/ulasimkitapcik?mode=embed&layout=http%3A%2F%2Fskin.issuu.com%2Fv%2Fflight%2Flayout.xml&showFlipBtn=true> (25 Nisan 2012), s.4-5.

¹⁵⁶ İSTKA, **İstanbul'a Bakış 2011**, 2011, s.57.

¹⁵⁷ İnci Taşdemir (haz.), *Uluslararası Finans Merkezi Olarak İstanbul'un Yapılanması ve Finans Kümelenmesi*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2008, s. 20.

bir yandan kentleşme dinamiğine farklı bir boyut katar ve yeni iş alanlarının oluşmasını da sağlar.¹⁵⁸

Şehrin jeopolitik konumu sebebiyle, uluslararası yatırımcılar açısından da avantajlara sahiptir. Diğer dünya kentlerine ulaşım kolaylıkları sebebiyle tercih sebebidir. İstanbul, Londra'ya 4 saat, Moskova'ya 3 saat, Kahire'ye 2 saat, Paris'e 3,5 saat, Madrid'e 3,5 saat uçak mesafesindedir. Kent, Orta-Doğu, Kafkaslar ve Balkanlar arasında ekonomik, finansal üs konumunu üstlenmektedir. Uluslar arası alanda uzun vadede finansal bir merkez olma vizyonu ile hızla yükselen kentler arasında yer almaktadır.¹⁵⁹ Coğrafyası ile yüzyıllardır sürdürdüğü ticari geçit olma özelliği ile İstanbul Boğazı Karadeniz Ticaretinin kilit noktasıdır ve Haliç ise mükemmel bir doğal limandır.¹⁶⁰

İstanbul Türkiye'nin en büyük nüfusa sahip olan kenti olması ve faaliyetlerinin uluslar arası açıdan yürütülmesini sağlayabilirliği açısından stratejik bir öneme sahiptir. Balkan Cumhuriyetleri ve Orta Doğudaki konumu açısından yakınlarında herhangi bir dünya kentinin bulunmayışı, bir köprü görevi görmesi açısından önemlidir. Tarih boyunca da bulunduğu coğrafi konumu itibariyle önemli ticaret yolları üzerinde bulunan kent, günümüzde de stratejik ağların kesişim odağı olması açısından bu rolünü sürdürür. Batıda yer alan Balkanlar, doğuda ise Türki Cumhuriyetler, Güneyde ise Arap ülkelerinin bir çoğuna ait yatırım kararları ve hizmet sektörlerinin sağlanması gibi merkezi kararlar İstanbul'da alınmaktadır. Ulusal ve küresel açıdan bağlantıları bulunan sermaye odakları burada toplanmıştır. Bu özellikleri ile İstanbul bulunduğu bölgede güç odağı haline gelmiştir. Yapılan Gümrük Birliği anlaşması ile İstanbul önce ulusal daha sonra ise uluslararası konjektürde dünya şehirleri arasında büyümeye başlamıştır.¹⁶¹

UBS (Union de Banque Suisses) tarafından yapılan "Dünyanın en pahalı şehirleri" araştırmasına göre dünya kenti olma konusunda yer edinmiş kentler sıralamaya tabi tutulmuşlardır. 2007-2009 yılları arasında yaşanan döviz kurundaki dalgalanmalar Londra gibi büyük dünya kentlerinin ekonomilerinde düşüş yaşanmasına

¹⁵⁸ Kıray, s.115.

¹⁵⁹ İSTKA, s.6.

¹⁶⁰ İSTKA, s.58.

¹⁶¹ Taşdemir, s.18-19.

sebebe olmuştur. Moskova ve Meksiko City gibi kentlerde bu ekonomik dalgalanmalardan etkilenerek sıralamada gerilere düşmüşlerdir. Sağlıklı bir ekonomik yapıya sahip kentlerde bu fiyat istikrarını sağlayan kurum Merkez Bankasıdır. İstanbul bu kriz döneminde reel olarak istikrarlı bir ekonomik seyir izlemiştir. Yapılan bu araştırmada da kent 22. sırada yer almıştır.¹⁶² Ayrıca 2010 yılında Knight & Frank tarafından hazırlanmış olan Zenginlik Varlık Raporu'na göre, 4 kriter ile dünyanın en iyi 40 kenti bulunmaya çalışılmıştır. Bu kriterler; Ekonomik aktivite, siyasi güç, bilgi ve etki, yaşam kalitesidir. Bu kriterler çerçevesinde İstanbul, Avrupa'da en iyi 11. kent seçilmiştir. Sadece siyasi kriter baz alındığında ise 8. olarak Avrupa'da ki konumunu göstermiştir.¹⁶³

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından çıkartılan, 2010 ve 2014 yıllarını kapsayan stratejik planda ise, İstanbul'un vizyon ve misyonu belirlenmiş, stratejik açıdan gelişimini hedefleyen yönetim modelleri geliştirilmeye çalışılmıştır. İstanbul İl Çevre Düzeni Planı ile uyumlu olarak hazırlanan bu stratejik planda, vizyon "Türkiye'nin görünen yüzü ve dünyaya açılan penceresi olan İstanbul'u eşsiz mirasına sahip çıkararak, yaşam kalitesi yüksek, sürdürülebilir bir dünya şehri yapan öncü ve önder belediye" misyonu ise "Medeniyetlerin buluşma noktası İstanbul'a karşı tarihi sorumluluğumuzun gereğini yerine getirerek şehrin yaşam kalitesini artırma, özgün kimliğini pekiştirme ve saygın bir dünya şehri haline gelmesine katkı sağlama adına, yerel hizmetleri adaletli, kaliteli, gelişime açık, verimli ve etkili bir yönetim anlayışı ile sunmak" olarak belirlemiştir.¹⁶⁴ Bu amaçla İstanbul'un stratejik gelişimi sağlamak için 17 adet stratejik hedef belirlenmiştir. Bunlar :

1) Kentin doğal, kültürel ve tarihi mirasına saygılı bir anlayışla, sosyal, ekonomik ve fiziksel gelişimine yön vererek yaşanabilir bir kent oluşumuna katkı sağlamak.

2) Ekonomik, hızlı, güvenli ve konforlu ulaşım hizmeti sunmak.

¹⁶² İSTKA, s.58.

¹⁶³ İSTKA, s.58.

¹⁶⁴ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Stratejik Plan 2010-2014**, s.57.

- 3) Kent sakinlerinin sosyal ihtiyaçlarına y3nelik destek hizmetlerini geliştirmek ve yaygınlaştırmak.
- 4) Sağlıkta yaşam kalitesini s3rd3r3lebilir bir biçimde geliştirilmesine katkı sağlamak.
- 5) S3rd3r3lebilir ve sağlıklı bir evre sunmak.
- 6) Kentin k3lt3r mirasının korunması, tanıtılması ve k3lt3rel yaşamın zenginleşmesine katkı sağlamak.
- 7) Kent ve toplum d3zeninin iyileştirilmesi ve yaygınlaşmasına katkı sağlamak.
- 8) Afetlere m3dahale ve iyileştirme kapasitesini, etkin risk y3netimi ile geliştirmek.
- 9) Ana hizmet alanlarındaki projelendirme ve uygulama s3relerini etkin ve verimli y3netmek.
- 10) Mali kaynakları ve varlıkları, s3rd3r3lebilir hizmet anlayışı ile uyumlu y3netmek.
- 11) Hizmet alanları hakkında doğru bilgiye hızlı erişim sağlamak.
- 12) Tedarik s3recini etkin ve verimli y3netmek.
- 13) Nitelikli çalışanlarla “3z3m” odaklı hizmet sunmak.
- 14) Paydaşlarla iletişimi g3lendirmek.
- 15) Paydaşlarla işbirliğini g3lendirmek.
- 16) İştiraklerle koordinasyon ve işbirlerini g3lendirmek.
- 17) S3rekli gelişim anlayışıyla kurumsal yapıyı ve iş y3ntemlerini geliştirmek.¹⁶⁵

¹⁶⁵ İstanbul B3y3kşehir Belediyesi, **Stratejik Plan 2010-2014**, s.60-61.

Dünya kentlerinde, sanayi faaliyetlerinden çok ekonominin lokomotifini oluşturan hizmet sektörü çeşitliliği bulunmaktadır. İstanbul'da da, sanayi faaliyetlerinde düşüş yaşanarak, hizmet sektöründe ise % 59,6'lık bir artış yaşanmıştır. 2007 yılından sonra dünya çapında ortaya çıkan kriz esnasında, kent büyük başarı sağlamıştır. Global Metro Monitor raporunda da bu kriz sonrasında 150 dünya kenti incelenerek, krizin kentler üzerindeki etkileri gözlemlenmeye çalışılmıştır. Brookings'in hazırladığı raporda en hızlı toparlanmayı sağlayan şehir Avrupa'da sadece İstanbul olmuştur. Kent en hızlı büyüyen ekonomilerde bulunan şehirleri bile geride bırakarak ilk sıraya oturmuştur.¹⁶⁶

Küreselleşme ile dünya ekonomileri birbirleri ile artan bir entegrasyona sahiptir. Ulusal güçlerin yereldeki etkileri, küresel platforma yükselmektedir. 5 kriter esas alınarak 2010 yılında, A.T. Kearney tarafından gerçekleştirilen Küresel Şehirler Endeksinde, kentlerin sıralamaları ortaya çıkmıştır. Bu kriterler; ticari aktivite, insan sermayesi, bilgi değişimi, kültürel tecrübe ve siyasi bağlantı-sorumluluk'tur. İstanbul'a ait puanlamada 2008-2010 döneminde artış ve en düşük ile en yüksek puan arası farkta da genişleme olmuştur. EK 4'te yer alan tablolardan da görüleceği gibi, İstanbul dünya sıralamasında 41. , Avrupa'da ise 17. dünya kenti seçilmiştir. Aldığı puan ise 2,4'tür. 2008 yılında kültürel tecrübe alanında 43. sırada yer alan kent, 2010 yılında ise 31. sıraya yükselmiştir. Raporda İstanbul'un orta doğudaki stratejik konumuna da vurgu yapılarak, önemi ortaya konulmuştur. Kentin sadece bir batı ya da doğu kenti değil, bunun sentezi olacağı öngörülerek muazzam bir karma olacağı anlatılmaktadır.¹⁶⁷

II. İSTANBUL'U DÜNYA KENTİ YAPAN TEMEL DİNAMİKLER

A. Finans Merkezi Olma Kapasitesi

Coğrafi açıdan Asya ve Avrupa Kıtalarının kesiştiği noktada yer alan İstanbul, bulunduğu stratejik avantajı ile üç kıtada toplam on üç trilyon dolarlık bir pazara ve bir milyar kişiye ulaşabilmektedir. Komşu olduğu Doğu Avrupa ülkeleri sayesinde,

¹⁶⁶ İSTKA, s.19.

¹⁶⁷ İSTKA, s.59.

kolaylıkla Avrupa'ya ulaştığı gibi, bunun parasal anlamda ifadesi 576 milyon kişi ve iki trilyon dolarlık bir ekonomidir. Rusya, Orta Asya ülkeleri, Fas, Cezayir, Mısır, Lübnan gibi Afrika ülkeleri de yine kolay ulaşılabilir ekonomilerdendir. İstanbul, Avrasya olarak nitelendirilen hinterlandta finans ve hizmet, lojistik, turizm ve kültür alanlarında lider konumda bulunma çabasıdadır. Bu çabasının bir sonucu olarak ta uluslar arası finans piyasalarında önemli bir konuma gelmiştir.¹⁶⁸

Yaşam standartlarının belirlenmesinde kullanılan, kişi başına düşen milli gelir oranları İstanbul'da, Türkiye genelinden daha yüksek olarak 210 yılında 10.352 \$'dır. TÜİK'ten alınan verilerde her geçen yıl bu oranın arttığı gözlenmektedir. Ayrıca İstanbul son yıllarda yaşanan küresel ekonomik krizden de başarıyla çıkarak, kredi derecelendirme kurullarının da dikkatini çekmiştir. Dünya kentlerinden pek çoğunun kredi notu düşürülürken, İstanbul'un kredi notunda artık yaşanmıştır. Diğer dünya kentleriyle karşılaştırıldığında, bu açıdan kent onlardan daha yüksek bir profil çizmektedir.¹⁶⁹

İstanbul'da merkezi iş alanlarının durumuna bakıldığında, bu alanların karakterleri birbirinden farklı olan ve şehrin tek bir noktasında toplanmayan yerler olduğu anlaşılmaktadır. Erol Tümertekin'e ait araştırmaya göre İstanbul'da toplamda dokuz adet merkezi iş alanı bulunmaktadır. Bunlar: Karaköy, Eminönü, Mecidiyeköy, Üsküdar, Kadıköy, Osmanbey, Beşiktaş, Aksaray, Tünel-Taksim arası olmak üzere İstiklal Caddesi'dir. Merkezi iş alanlarının önemli bir bölümü, coğrafi açıdan benzerlikler göstererek denize açılan düzlüklerde kurulmuştur ve kıyıya yakın yerlerde dirler. Bir nebze Aksaray'ın da aralarında bulunabileceği bu yerler: Eminönü, Beşiktaş, Karaköy, Kadıköy ve Üsküdar olarak sayılabilir. Bu durumun benzer oluşu muhtemelen, bu yerlerin merkezi iş alanı olma potansiyellerinin tarihsel geçmiştir. Tarihsel açıdan ticari mekân geleneklerini günümüzde de sürdürmektedirler. İstanbul geçmişinde de bir ticari liman kentidir.

Eminönü'ndeki ticari alanların büyük bir bölümü meydan, depolama alanları, ulaşım alanları, camiye içermektedir. Ticari faaliyetler bu alanların dışında kalan

¹⁶⁸ OECD, **İstanbul Metropolitan Alan Çalışması**, Paris, 2007, s.55.

¹⁶⁹ İSTKA, s.15.

mekânlarda yürütülse de bu faaliyetler odluca yoğun bir şekilde yerine getirilmektedir. Kıyıda iç kesimlere doğru yayılan ticari mekânlar, Sirkeci bölümünü de içlerine alarak İstanbul'un en faal iş merkezlerinden birini oluştururlar. Bu alanda gerçekleştirilen faaliyetler daha küçük ölçekli giyim, gıda, inşaat malzemelerinin temini şeklinde kendini göstermektedir.

Bu merkezi iş alanlarının yanında, İstanbul'da şehrin çeşitli bölgelerine dağılmış küçük ölçekli iş alanları da bulunmaktadır. Bunlar nüfusun yoğun olduğu yerlerde varlıklarını daha çok sağlamaktadır. Bu tip ticari mekânlar, merkezi iş alanlarının aksine bir özellik sergileyerek, konut alanlarıyla iç içe bulunmaktadır. Konut yoğunluğunun arttığı bölgelerde bulunan büyük alışveriş merkezleri dağınık iş alanlarını oluşturur.¹⁷⁰

1. İstanbul'un Türkiye'de Üstlendiği Finansal Roller

İstanbul, Türkiye'deki toplam nüfusun % 20'sini bünyesinde barındırmaktadır. Her yıl kentin nüfusu yüksek bir hızla artmaktadır. Türkiye'de ki sanayi hâsılatının % 38'i, GSYİH'nın ise % 27'sini İstanbul karşılamaktadır. Ülkedeki toplam ithalatın yarısının yapıldığı kentte, toplam doğrudan yabancı yatırımının en büyük payı bulunmaktadır.¹⁷¹

Ülke çapında 1987 ve 2004 yılları arasında büyüme oranı % 3,2 iken, bu oran İstanbul için aynı yıllar arasında %3,7 olmuştur. 1995 ve 2000 yılları arasındaki % 1,8'lik büyüme hızı yerel işgücü verimliliğindeki artışı da göstermektedir.¹⁷²

Türkiye'nin finans merkezi olan İstanbul, ihracatta % 56, ithalatta ise % 58 paya sahiptir. Türkiye'nin milli gelirinin yaklaşık olarak % 22'lik kısmı İstanbul tarafından karşılanmaktadır. Vergi gelirlerinin % 43'lük kısmı Türkiye'de, İstanbul'dan karşılanmaktadır. Ülkedeki ticari işletmelerin, 3'te 1'i İstanbul'da olduğu gibi kentin ülkedeki turizm gelirlerinde olan payı da 3'te 1 düzeyinde yer almaktadır. Türkiye'de yer alan bankaların, Merkez Bankasının, SPK ve BDDK'nın da merkezlerini İstanbul'a

¹⁷⁰ Erol Tümertekin, **İstanbul İnsan ve Mekân**, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1997, s. 187-192.

¹⁷¹ OECD, s.7.

¹⁷² OECD, s.31.

taşıması bu açıdan önemlidir. Ayrıca İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nda şirketlerin toplam piyasa değeri 451 milyar 376 milyon TL tutarındadır.¹⁷³

İstanbul genç işgücü yani beşeri sermaye bakımından da oldukça zengin bir kaynağa sahiptir. 10 milyondan fazla 15 yaş üstü genç nüfusu ile personel ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Türkiye çapında kentin istihdam oranı % 23,1'dir. Bu açıdan bakıldığında kentin sunduğu iş imkânlarının çokluğu ortaya çıkmaktadır.¹⁷⁴

2. İstanbul'un Dünyada Üstlendiği Finansal Roller

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Mimar Kadir Topbaş'ın, Türk Gelecek Araştırmaları Vakfı ve İstanbul Üniversitesi'nin ortak hazırladığı "Değişim Liderleri Zirvesi"nde yapmış olduğu konuşma da İstanbul'un küresel finans merkezi olma yolunda attığı adımlara güzel bir örnek teşkil etmektedir. Orta Doğu, Balkanlar, Orta Asya, Kafkaslar ve Karadeniz hinterlandında kentin önemli bir stratejik konumda bulunduğunu söyleyerek, New York ve Londra gibi dünyanın sayılı finans merkezlerinin; yaşanan büyük ekonomik krizlerde yerlerini, gelişmekte olan ekonomilere kaptırmak üzere olduğundan bahsetmiştir. Keza, yakın tarihlerde yaşanan ekonomik krizlerde Türkiye'nin başarısı dünya ülkelerinin gözünden kaçmamıştır. Dünyadaki ekonomik çevreler bu açıdan Türkiye'nin ekonomisini önde gelen ekonomilerden kabul etmektedir. Küresel finans piyasalarının yeni merkezleri haline gelmek isteyen şehirlerarasında bu açıdan büyük bir rekabet yaşanmaktadır. Yatırım üzerine odaklanan fonlar, krizde ekonominin yavaşladığı gelişmiş şehirler yerine, hızlı büyüyen ve gelişen piyasaları daha cazip bulmaktadırlar. Bu açıdan bakıldığında İstanbul bünyesinde Türkiye'nin ekonomik başkenti olarak büyük bir potansiyeli barındırmaktadır. Kentin dünya üzerindeki stratejik konumu aynı zamanda dünyadaki ekonomik karar alma mekanizmalarını etkileyen hale gelmiştir. Küresel sermayenin ilgi odağı olan İstanbul, sunduğu iş imkânları ve sosyal olanaklarla da yabancı çalışanlar için sunduğu altyapılar kenti ön plana çıkarmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerdeki klasik

¹⁷³ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, "Başkan Topbaş; İstanbul Küresel Finans Merkezi Oluyor", <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=19225>, (17 Mart 2011), s. 3.

¹⁷⁴ İSTKA, s.17.

sanayi kentlerinin aksine İstanbul, katma değer açısından yüksek ve teknoloji odaklı gelişimini sürdürmektedir.¹⁷⁵

Bir kentin büyümesi, o kentte kurulan şirket sayısı ve istihdam artışı ile gerçekleşmektedir diyebiliriz. İstanbul'da açılan yeni istihdam alanlarının sayısı Türkiye ile karşılaştırıldığında %55,5 oranda zirveye oturmuştur. Kentte hizmet sektörü ön planda yer alarak, yerel yönetim ve merkezi idareye vizyon oluşturmaktadır. Bu doğrultuda İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan "Hizmet Sektörü Araştırma ve Değerlendirmeleri: İstanbul Hizmet Raporu" nda, kentteki üst düzey hizmet kolları yüksek seviyeli olarak bulunmaktadır. Bu faaliyetlerin kentte üst düzeyde gerçekleşmesi, diğer dünya kentleri arasından sıyrılarak istediği konuma ulaşmasında kente yardımcı olacaktır. İstanbul'da ayrıca 631 holding 63 banka merkezi ve 3.082 banka şubesi bulunmaktadır.¹⁷⁶

2008 itibariyle 151 kent arasında, İstanbul'un GSYİH'sına bakıldığında dünyanın 34. en büyük hâsilası olduğu görülmektedir. Gelecek tahminlerine göre ise İstanbul %100 büyüme gösterecek, Moskova ve Londra kentleri ile birlikte sadece üç kent büyüme trendi gösterecektir.¹⁷⁷

Dünyada gayrimenkul piyasalarının mevcut durumunu ve geleceğini araştıran PwC (PricewaterhouseCoopers) ve ULI (Kentsel Planlama Enstitüsü) İstanbul'u, 2011 yılında yaptıkları araştırma sonucunda Avrupa'nın yıldız şehri seçmişlerdir. Ayrıca kentteki gayrimenkul yatırımı için, yatırım uzmanlarının Avrupa Gayrimenkul Piyasalarında Gelişen Trendler 2011 Raporu'nda da 27 Avrupa şehri açısından önerdikleri kent İstanbul olmuştur. Rapordaki gelişme beklentilerinde İstanbul birinci sırada iken, mevcut yatırım performansı alanında da Münih'ten sonra ikinci sıraya yerleşmiştir. İstanbul bu kategoride 2010 yılına göre 5 basamak birden yükselmiştir. Dünyada yaşanan büyük ekonomik krize rağmen İstanbul; New York, Londra ve Tokyo gibi dünyanın en önemli dünya kentlerini geride bırakarak, 150 kentin arasından ilk sıraya yerleşerek dünyanın en hızlı ekonomik performans gösteren şehri olmuştur. %

¹⁷⁵ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, "Başkan Topbaş; İstanbul Küresel Finans Merkezi Oluyor", <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=19225>, (17 Mart 2011), s. 1-2.

¹⁷⁶ İSTKA, s.23.

¹⁷⁷ İSTKA, s.15.

7,3 düzeyinde bir istihdam artışı ve % 5,5 düzeyinde bir gelir artışı ile İstanbul 143 sıradan yükselerek bu performansı gerçekleştirmiş ve dünya ekonomisinin dikkatini üzerine toplamıştır. İstanbul, dünyanın yarısından temsil eden UCLG'nin de başkanlığını yürütmektedir. 145 milyar dolarlık ekonomiye sahip olan şehir, önemli dünya kentlerini geride bırakarak ekonomisi ile 34. sıraya oturmuştur. Avrupa Birliğine üye olan 9 kenti de gerisinde bırakmıştır¹⁷⁸

Urban age raporuna göre, Hollanda AB ülkeleri arasında 5,7 milyar \$ ile Türkiye'deki en büyük yabancı yatırımcı durumundadır. Hollanda haricindeki diğer küçük Avrupa devletlerinin Türkiye ekonomisindeki payı ise 4,9 milyar \$ civarındadır. Ancak Asya'da ekonomideki yükselişini sürdürmektedir. Bu açıdan incelendiğinde Hollanda ile yakın yatırım oranlarına sahip olan Azerbaycan karşımıza çıkmaktadır. Bu iki ülkenin ekonomide bu denli yan yana gelmesi, İstanbul'un doğu ile batı arasındaki rolünü açıkça ortaya koymaktadır. Yirmi yıldır bölgede yaşanan finansal hareketlilik İstanbul'u da etkilemiştir. İmalat, finans ve hizmet sektörleri gelişmiş ve kent yeniliği çeken bir cazibe merkezine dönüşmüştür. İstanbul'un bu çekim yönünü fark eden şirketler de yatırımlarını İstanbul'a kaydırmaktadır. Türkiye'de bulunan 19.000 yabancı sermayeli şirketin, yarısından fazlası İstanbul'da bulunmaktadır.¹⁷⁹

İstanbul diğer bütün dünya kentleri gibi, uluslar arası alanda kesintisiz iletişimi olan bir kent olduğundan; Orta Doğu ve Afrika'da finansal açıdan imkânlarını değerlendirmek isteyen firmalar için bir üs konumuna gelmiştir. Türkiye'nin ve etrafındaki Türkî Cumhuriyetlerin, Balkanlar ve Kuzey Afrika'nın gelişmekte olan imkânlarını değerlendirmek isteyen uluslar arası firmalar, dünyanın pek çok değişik noktasındaki ekonomik faaliyetlerini İstanbul üzerinden yönetmektedir. İstanbul dünyanın en büyük ekonomi havzasının tam göbeğinde yer alan coğrafi konumu sebebiyle ve de, gayri safi milli hâsılları toplamı 20 trilyon doları aşan ülkelere çok

¹⁷⁸ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, "Başkan Topbaş; İstanbul Küresel Finans Merkezi Oluyor", <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=19225>, (17 Mart 2011), s.2-3.

¹⁷⁹ Saskia Sassen, "Uçsuz Bucaksız Bir Hareketliliğin Değişmez Kavşağı", **İstanbul Kesişimler Şehri**, London: Urban Age London School of Economics, 2009, s.5.

kısa mesafelerdeki uçuş yolları ile de cazibe noktası halini almıştır. Finans merkezi olma yolunda İstanbul gerekli bütün coğrafi, teknolojik, modern altyapılara sahiptir.¹⁸⁰

Kentin her yıl küresel sermaye dağılımından aldığı pay artmaktadır. Bunun en önemli sebebi nitelikli iş gücü kapasitesi ve kentin coğrafi koşullarıdır. Yoğunlukla ticari hizmetler ve teknolojik alanlardaki faaliyetlerden bu pay ortaya çıkmaktadır. Özellikle alınan patentlerde bu sıralamanın ve gelişmenin gözlenmesi açısından bir kıstas olarak ortaya çıkmaktadır. Marka ve patent başvurularının İstanbul'daki oranı Türkiye çapında giderek artmıştır. Patent başvurusunda İstanbul ülke çapında %42, marka başvurusunda ise %50'lik bir oran elde etmiştir. Ayrıca ülke ticaretinin %50'sinden fazlasını da İstanbul karşılamaktadır. Kentteki yıllık ihracat payı 53,17 milyar dolardır. İthalat ise 98,4 milyar dolardır.¹⁸¹

a. OECD (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü)'nin İstanbul Metropolitan Alan Çalışması

Küreselleşmeden doğan olumsuz etkileri en aza indirmek için kurulan OECD, 30 adet hükümetin bir araya gelmesiyle, karşılıklı olarak; politikalardan doğan deneyimlerin paylaşılması ve ortak çözümler geliştirilmesi için kurulmuştur. OECD'ye üye ülkeler alfabetik sırasıyla: Almanya, Amerika Birleşik Devletleri, Avustralya, Avusturya, Belçika, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İngiltere, İrlanda, İspanya, İsveç, İsviçre, İtalya, İzlanda, Japonya, Kanada, Kore, Lüksemburg, Macaristan, Meksika, Norveç, Polonya, Portekiz, Slovakya, Türkiye, Yeni Zelanda ve Yunanistan'dır.

OECD'ye bağlı olarak kurulan TDPC (Territorial Development Policy Committee) yani Bölgesel Kalkınma Politikaları Komitesi ve Kentsel Alanlar için Çalışma Toplantısı; uluslar arası alanda karşılıklı fikir alışverişlerini arttırmak amacıyla kurulan forumlardır. Bu amaçla TDPC metropolitan alan incelemeleri yapmaktadır. İstanbul için yapılan incelemelerden çıkarılan sonuçlar İstanbul Metropolitan Alan Çalışması'nda derlenmiştir. İstanbul Metropolitan alanı bu çalışmada coğrafi ve ekonomik açıdan ele alınmıştır. Mevcut gelişme potansiyelleri de dikkate alınarak bir

¹⁸⁰ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, "Başkan Topbaş; İstanbul Küresel Finans Merkezi Oluyor", <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=19225>, (17 Mart 2011), s. 3.

¹⁸¹ İSTKA, s.27.

değerlendirme yapılmıştır. 2004 ve 2007 yılları arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve OECD ortak çalışmasının ürünü olan bu raporda, ekonominin rekabet gücünün artırılması, girişimcilik faaliyetlerinin artırılması, yoksullukla mücadele, büyüme hızının artırılması gibi hedeflerle rapor hazırlanmıştır.¹⁸²

Toplamda üç ana bölümden oluşan rapor, İstanbul için iki temel ana hedef belirlemiştir. Bu hedefler; bilgi ve teknoloji açısından Türkiye'nin ana üssü konumunda olması, bu alanda uluslar arası rekabet gücünün yüksek olması ve Avrasya diye adlandırılan bölgede etkin konumda olmasıdır. Yani Avrupa, Asya ve Ortadoğu arasında bir geçiş görevi görerek bu ülkeler arasındaki finansal ve her türlü işlemlerde etkin rol oynaması hedeflenmektedir.¹⁸³

Uzak Doğu ve Asya'da giderek artan ucuz emek ve işgücü İstanbul'daki ekonomik tabanı olumsuz yönde etkilemektedir. Hizmet, kentteki en önemli sektörler arasında yer almaktadır. İleri düzeydeki hizmetlerin de kent merkezinde geliştiği gözlenmektedir. Fakat diğer OECD metropoliten bölgelerinden farklı olarak İstanbul'da büyük imalat sektörlerinin faaliyet göstermediği görülür. Bunun aksine dünya kentlerindeki oluşumlar gibi sadece bu sektörlerin komuta merkezi olma yönünde bir eğilim gözlenmektedir.¹⁸⁴

İstanbul Metropoliten Alanı değerlendirildiğinde, Doğu Avrupa ya da Kore'de ki düşük gelirli metropoliten alanların aksine, daha yüksek gelirli metropoliten alanlardan daha fazla oranda bir büyüme gerçekleştirmiştir. İstanbul uluslar arası ekonomiye giderek daha fazla açılmaktadır. Ayrıca Türkiye'de doğrudan yabancı yatırımları giderek artış göstermektedir. Ülke çapındaki bu yatırımların her 100'ünden 80'i İstanbul'a olmaktadır. İstanbul'a 2006 yılında yapılan doğrudan yabancı yatırım miktarı bir rekor sayı olan, 202 milyar dolardır. Bu yatırımların yapıldığı sektörler; mali aracılık, ulaşım, depolama, iletişim, inşaat, imalat, toptan ve perakendedir. İstanbul'daki

¹⁸² OECD, s.5.

¹⁸³ Bozlağan, *İstanbul: Derinlik, Değişim ve Güç*, s.184-185.

¹⁸⁴ OECD, s.7.

tüketici sayısının artışıyla birlikte bu yabancı yatırımın AVM ve perakendeye yönelişi de artmıştır.¹⁸⁵

Kent ulusal ve uluslar arası alanda gelişmiş finansal imkanlar açısından komuta merkezi olmaya aday olarak görülmüştür. Özellikle hukuksal hizmetler, finans, sigorta işlemleri, gayrimenkul gibi alanlarda ve hizmet sektörlerinde uluslar arası kalitede hizmet vermekte oluşu da bunun bir göstergesidir. Avrasya alanında kent, ulusal politikaların da kentin gelişimine paralel alacağı kararlarla, bölgesel bir merkez olabilecek olanaklara sahiptir. İstanbul'un ihtiyaçlarına karşılık verecek bölgesel bir strateji ile kentin uluslar arası alandaki rekabet düzeyi arttırılabilecektir. Merkezi olanlarının aksine, çok yönlü planlarla kentin farklı sektörlerdeki başarılarına şans tanınması, İstanbul'un uluslar arası pazarda marka olmasını da sağlayacaktır.¹⁸⁶

Sonuç olarak İstanbul'da belirlenen hedeflere ulaşılabilmesi için; sanayi ağlarının güçlendirilmesi, kayıt dışı ekonomilerin önüne geçilebilmesi, kentin imajının uluslararası alanda geliştirilmesi, ulaşım ağlarındaki etkinliğinin arttırılması, kentin imajını kötü etkileyebilecek her türlü dışsallıkların önlenmesi, kentsel yaşam kalitesinin arttırılması, kentteki sosyal uyumun sağlanması, kent planlaması, kent yönetiminin etkin bir şekilde gerçekleştirilmesinin sağlanması, kalkınma ajanslarından faydalanılması, kente yüksek oranda gerçekleşen göçün önüne geçilebilmesinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.¹⁸⁷ Bu hedefler sağlandığında İstanbul finansal açıdan önemli bir rol üstelenebilecektir.

b. İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı

01 Mayıs 2010 tarihli Resmi Gazete'de 27568 sayılı "İstanbul Uluslar arası Finans Merkezi İdari Yapılanması" genelgesi, Dokuzuncu Kalkınma Planında yer alan, İstanbul'un uluslararası bir finans merkezi olması amacıyla çıkartılmıştır. İstanbul Uluslar arası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı, 29 Eylül 2009 tarihli ve 2009/31 sayılı Yüksek Planlama Kurulu kararı ile onaylanmıştır. Eylem planında, hukuk altyapısının uluslar arası düzeyde işlerlik kazandırılarak şekilde düzenlenmesi, vergi

¹⁸⁵ OECD, s.53.

¹⁸⁶ OECD, s.140.

¹⁸⁷ Bozlağan, *İstanbul: Derinlik, Değişim ve Güç*, s.185.

sisteminin basitleştirilmesi, ürün çeşitliliğinin artırılması, nitelikli işgücünü karşılayabilecek personelin yetiştirilmesine uygun eğitimin sağlanması, teknolojik altyapının geliştirilmesi gibi hedefler belirlenmiştir. İstanbul Uluslararası Finans Merkezi (İFM)'nin çalışmalarını düzenlemek amacıyla bir İFM yüksek konseyi, İFM Ulusal Danışma Kurulu, İFM koordinatörlüğü, çalışma komiteleri kurulmuştur. İFM yüksek konseyine Devlet Bakanı başkanlık eder. Bu konsey, İstanbul'un belirlenen hedefler doğrultusunda bir finans merkezi olabilmesi için stratejiler belirlemek, denetimleri gerçekleştirmek, rapor ve önerileri değerlendirmek, iş planlarını onaylamak gibi görevleri yerine getirir.¹⁸⁸

Bu planda 23 öncelik ve 71 adet eylem belirlenmektedir. İFM Stratejisi ve Eylem Planı'nda 10 adet temel belirleyici unsur ve bunlara bağlı olarak geliştirilen 23 öncelik şu şekilde sıralanabilir:

1)Hukuk altyapısının güçlendirilmesi

- İstanbul'un finans merkezi olma yolunda, uyumsuzlukların süratli ve etkin bir şekilde çözümüne yönelik olarak yargı sisteminde iyileştirmeler sağlanacaktır.

- İstanbul'da bağımsız ve özerk yapıya sahip uluslar arası alanda rekabet edebilecek düzeyde kurumsal bir tahkim merkezinin oluşturulması ve arabuluculuk sisteminin etkin bir şekilde kullanılması sağlanacaktır.

- İstanbul Uluslar arası Finans Merkezi (İFM) Projesi'nde katkısı bulunacağı öngörülen tasarımlarının kanunlaşma süreçlerinin hızlandırılması yönünde çalışmalar yapılacaktır.

2) Finansal ürün ve hizmet çeşitliliğinin arttırılması

- Finansal sektör düzenlemelerinde prensip bazlı anlayış benimsenerek yasal altyapının başta AB müktesebatı olmak üzere uluslar arası düzenlemelere ve uygulamalara uyumu sağlanacaktır.

¹⁸⁸ "İstanbul Uluslararası Finans Merkezi İdari Yapılanması Hakkında Genelge" Genelge No:2010/11, Resmi Gazete, Tarih: 01.05.2010, Sayı: 27.568, s.1.

- Finansal piyasalarda şeffaflık arttırılacak ve yatırımcıları bilgilendirme mekanizmaları geliştirilecektir.

- Türkiye’de mevcut olduğu halde, çeşitli nedenlerle rekabet üstünlüğü yurtdışı piyasalara kaymış olan finansal ürün ve hizmetler belirlenerek, bu durumun düzeltilmesine yönelik tedbirler alınacaktır.

- Türkiye piyasalarında henüz sunulmayan veya yeterli işlem hamine ulaşmamış, İstanbul’u cazip bir finans merkezi haline getirebilecek, gelişme potansiyeli yüksek finansal ürün ve hizmetler için gerekli altyapı oluşturulacaktır.

3) Basit ve Etkin Bir Vergilendirme Sisteminin Oluşturulması

- Vergi kanunları ve ikincil mevzuat basit, anlaşılır, öngörülebilir ve sürdürülebilir hale getirilecektir.

- Vergilendirme alanında yapılacak düzenlemelerle, ülkemizin rekabet gücü arttırılarak finansal işlemlerin Türkiye’de yapılması sağlanacaktır.

- Finansal kurum ve yatırımlar için belirsizliği giderici ve uygulamada uzmanlaşmayı sağlayıcı tedbirler alınacaktır.

- Halka açık olmayan şirketlerin sermaye piyasasına açılması ve sermayenin tabana yayılması teşvik edilecektir.

4) Düzenleyici ve Denetleyici Çevrenin Geliştirilmesi

- Sistemik riskin tespiti ve önlenmesi ile finansal sektör düzenleyici ve denetleyici otoriteleri arasındaki yatay koordinasyonun geliştirilmesi amacıyla mevcut Sistemik Risk Komitesi’nin görev ve fonksiyonları güçlendirilecektir.

- Başka AB müktesebatı olmak üzere diğer uluslar arası gelişmeler de dikkate alınarak yapılacak değerlendirmeler neticesinde, orta ve uzun vadede, düzenleyici ve denetleyici otoritelerin kurumsal yapılanmasına ilişkin gerekli önlemler alınacaktır.

- Uluslar arası standartların oluşum s¼reci yakından takip edilerek, bu standartlara uyum d¼zeyi belirli aralıklarla g¼zden ge¼irilecektir.

- Borsaların, faaliyetlerini piyasa dinamiklerine cevap verebilecek esneklikte ger¼ekleřtirebilmelerini sağlayacak hukuki stat¼ye kavuşturulmaları ve genel kamu idaresini ilgilendiren mevzuat kapsamı dışına ¼ıkarılmaları sağlanacaktır.

5) Fiziksel Altyapının İyileştirilmesi

- İstanbul'da yaşam kalitesi, g¼venlik ve ulaşım imkanları arttırılacak, finansal kuruluşların altyapı ihtiya¼larını karşılayacak fiziksel koşullar sağlanacaktır.

6) Teknolojik Altyapının G¼c¼lendirilmesi

- Ülkemizin teknoloji ve iletişim altyapısı g¼c¼lendirilecek, elektronik haberleşmenin hızlı, g¼venilir, kesintisiz ve d¼ř¼k maliyetli bir şekilde sunulması sağlanacaktır.

7) İstanbul Uluslar arası Finans Merkezi Organizasyon Yapısının Kurulması

- İstanbul Uluslar arası Finans Merkezi (İFM) Stratejisi ve Eylem Planı'nda belirlenen ama¼, hedef ve faaliyetlerin ger¼ekleřtirilmesi, izlenmesi ve değerlendirilmesi ile İFM Projesi'nin sağlıklı bir şekilde hayata ge¼irilmesi temin edilecektir.

8) İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi

- Finans alanında insan kaynakları ve eğitim politikaları belirlenecek ve g¼zden ge¼irilecektir.

- Finans alanındaki insan kaynağının verimliliği ve mesleki donanımı arttırılacaktır.

- Nitelikli iřg¼c¼n¼n İstanbul'a ¼ekilmesi sağlanacaktır.

9) İstanbul Uluslararası Finans Merkezi'nin (İFM) Tanıtımının Yapılması ve İmajının Oluşturulması

- İFM projesinin tanıtım ve reklam stratejisi belirlenecek, yurtdışında ve yurtiçinde bu projeye dair kamuoyu algısı yönetilecektir.

10) Strateji ve Eylem Planının Takip Edilmesi

- İFM Koordinatörlüğü, uluslararası finans merkezi olma yolunda kat edilen gelişme konusunda değerlendirmelerini kamuoyuyla paylaşacaktır.¹⁸⁹

İstanbul Türkiye'de doğal finans merkezi konumundadır. Orta Doğu, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Doğu Avrupa'da yer alan finansal kaynakların yönlendirilmesi açısından önemli bir merkezi komuta şehri olmaya uygundur. Türkiye Dünya'nın en güçlü ekonomileri arasında 17.sırada yer almaktadır. Gelecekte ilk 10'da yer alması beklenmektedir. Finans sektörü büyümenin itici gücü olduğundan, projenin başarısında siyasi iradenin ve tüm paydaşların desteği hedeflenmiştir.¹⁹⁰

3. Banka ve Holding Merkezleri Açısından İstanbul'un Durumu

Dünya kenti hiyerarşisinde önemli bir kriter olan, bankaların genel merkezlerini bünyesinde bulundurma açısından İstanbul'a bakıldığında; ülkede faaliyet gösteren 49 bankanın genel merkezinin İstanbul'da olduğu tespit edilmiştir. Tablo 7'den de görüleceği gibi; 24 yabancı sermayeli banka, 17 yerel sermayeli bankanın genel merkezleri şehirde konumlanmıştır. 4 katılım bankasının tümü ve 13 yatırım bankasının 10'u, ayrıca 32 mevduat bankasının 29'u genel merkezleri ile İstanbul'da bulunmaktadır.¹⁹¹

¹⁸⁹ Devlet Planlama Teşkilatı, **İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı**, Ankara, 2009, s.5-22.

¹⁹⁰ Devlet Planlama Teşkilatı, s.3,4.

¹⁹¹ İSTKA, s.31.

Tablo 7
Türkiye ve İstanbul'daki Bankaların Konumlanması

Bankalar, 2010			
Genel Müdürlükler			
	Sahiplik Gurubu		
	İstanbul	Türkiye	İstanbul'un Payı
Kamu	0	8	%0
Özel Yerli	17	17	%100
Özel Yabancı	24	24	%100

Kaynak: İSTKA, İstanbul'a Bakış 2011, 2011, s.32.

Ayrıca kent küresel kriz esnasında Menkul Kıymetler Borsası'nda göstermiş olduğu performans ile 2009 yılının en çok kazandıran 6. borsasına sahiptir. 2009 yılında gelişen şirketlerin büyümelerine yardımcı olmak amacıyla İMKB bünyesine bağlı Gelişen İşletmeler Piyasası hayata geçirilmiştir. İMKB'de 2009 yılından itibaren Tablo 8'den de görüleceği üzere, 103 hisse senedi piyasası kurumu, 103 gelişen işletme, 128 kesin alım satım kuruluşu ve 129 uluslar arası tahvil kuruluşu bulunmaktadır.¹⁹²

¹⁹² İSTKA, s.32.

Tablo 8
İMKB’de Faaliyet Gösteren Kuruluşların Durumu

	İstanbul Menkul Kıymetler Borsası, 2010			
	Faaliyet Gösteren Aracı Kuruluş Sayısı			
	Aracı Kurum	Yatırım ve Kalkınma Bankası	Ticari Banka	Toplam
Hisse Senetleri	03	0	0	103
Gelişen İşletmeler	03	0	0	103
Tahvil ve Bono Kesin Alım-Satım Pazarı	8	11	29	128
Tahvil ve Bono Repo-Ters Repo Pazarı	4	11	28	93
Menkul Kıymet Tercihli Repo Pazarı	3	6	21	60
Yabancı Menkul Kıymetler Piyasası Uluslararası Tahvil Pazarı	9	11	29	129

Kaynak: İSTKA, **İstanbul’a Bakış 2011**, 2011, s.32.

B. Ulaşım

Kentte yaşayan bireyler ulaşım sayesinde birbirleriyle iletişime geçip, kent yaşamına katılabilmektedir. Ulaşım ile birlikte sadece insanların değil, hizmetlerin, malların ve bilginin dolaşımı da sağlanmaktadır.¹⁹³ İstanbul’un diğer dünya kentleri ile yarışabilir lojistik bir merkeze dönüştürülmesi, ulus ötesi nakliye ticaretinin durumu ile ilgilidir. Türkiye Orta Doğu’da artan ticari ilişkilere sahiptir. Artan ticari münasebetlerle beraber: karayolu, havayolu, liman taşımacılığında uluslar arası standartların yakalanıp uygulanmasının önemi ortaya çıkmaktadır. Türkiye bu amaçla: Avrupa-Kafkaslar-Asya

¹⁹³ İSTKA, s.35.

Ulaşım Koridoru (TRACECA), Karadeniz Ekonomik İşbirliği Organizasyonu (BSEC), Trans Avrupa Ağları (TENs) gibi uluslar arası stratejik işbirliklerinde yer almaktadır. Merkezi yönetimde Türkiye'nin dünyaya açılan kapısı olarak görülen İstanbul için, lojistik alanında çeşitli yaptırımları devreye sokmaktadır. Uluslar arası ticari faaliyetler, fiili olarak İstanbul'da karayolları ile gerçekleştirilmektedir. Demiryolu ve denizyolu ticaret yollarının değerlerinin artırılması gereklidir. Limanların değil, aynı zamanda müşterilere sunulacak sigorta, taşımacılık, finans gibi imkânların da artışı sağlanmalıdır. Böylece diğer dünya kentleri gibi, lojistikte de önemli noktalara gelinebilir.¹⁹⁴

Otomobiller sundukları rahatlık açısından kent ulaşımında bireysel olarak en çok tercih edilen ulaşım araçları arasında gelmektedir. İstanbul'da ki toplam kara ulaşım aracı sayısı 1.668.131'dir. Deniz ulaşımını sağlayan araçların sayısı ise 314'te kalmıştır. Günlük olarak 11,7 milyon insanın, ulaşım araçları ile aktarımı gerçekleşmektedir. Bu tutarın 8,9 milyonluk kısmı toplu taşıma araçlarını kullanmayı tercih etmektedir. 2,8 milyon kişi ise özel araçları ile kent içi ulaşım ihtiyaçlarını karşılamaktadır.¹⁹⁵

1. Uluslararası Hava Limanları

İstanbul'da hava ulaşımını sağlayan iki önemli havalimanı bulunmaktadır. Avrupa Yakası'nda Atatürk Havalimanı ve Anadolu Yakası'nda ise Sabiha Gökçen Havalimanları ile modern uçaklarla hava ulaşımı gerçekleştirilmektedir. Avrupa'nın 2011 yılında en iyi havalimanı olarak seçilen Atatürk Havalimanı, Tablo 9'da da görüleceği gibi, yıllık olarak 30 milyon kişiden fazla yolcu taşımaktadır. "anne.aero" havacılık sitesi ise, Sabiha Gökçen Havalimanını dünyanın yolcu trafiğini en çok arttıran havalimanı olarak, 2009 ve 2010 yıllarında iki kez üst üste seçmiştir.¹⁹⁶ Ticari, yolcu ve yük taşımacılığında bu iki hava limanı hizmet vermektedir.

¹⁹⁴ OECD, s.105-106.

¹⁹⁵ İSTKA, s.35.

¹⁹⁶ İSTKA, s.35.

Tablo 9
2009 Yılında İstanbul'da Havalimanı Yolcu Sayıları

	İç Hatlar	Dış Hatlar	Toplam
Atatürk Havalimanı	11.800.833	20.342.986	32.143.819
Sabiha Gökçen Havalimanı	7.489.479	3.700.199	11.189.678
Toplam	19.290.312	24.043.185	43.333.497

Kaynak: İSTKA, İstanbul'a Bakış 2011, 2011, s.36.

Atatürk Havalimanında EK 5'te de görüleceği gibi, 2011-2012 Ocak ayları arasında yapılan istatistikî sonuçlar gösteriyor ki, Atatürk Havalimanına gelen iç hat ticari uçak sayısı 2011 yılında, 7.296 iken, 2012 yılında bu tutar 8.377'ye yükselmiştir. Aynı şekilde dış hat ticari uçak sayılarına bakıldığında 14.567 olan uçak sayısı 2012 yılında 16.751 olmuş ve toplamda 25.128 uçak kayıt edilmiştir. Sadece bir yılda, hem iç hem de dış hat ticari uçak sayılarında % 15'lik bir artış yaşanmıştır. Sabiha Gökçen Havalimanında ise ticari uçak sayılarında % -3'lük bir düşüş söz konusudur. Her iki havalimanındaki yolcu taşımacılığına baktığımızda; Atatürk Havalimanında iç hat yolcu taşıma sayısı 2011 yılında 886.628 iken, 2012 yılında %23'lük bir artışla 1.088.146 sayısına ulaşmıştır. Dış hatlar yolcu taşımacılığı ise, %26'lık artışla 2.945.035 kişiye ulaşmıştır. Sabiha Gökçen Havalimanında da iki yıl arasında, yolcu taşıma sayısında da % 10'luk bir artış yaşanmıştır. İstanbul'da yer alan havalimanlarında yapılan yük taşımacılığına bakıldığında ise, Atatürk Havalimanında yük taşımacılığı ulusal ve uluslararası alanda toplamda % 12 artış göstermiştir.¹⁹⁷

2. İstanbul'da Bulunan Limanlar ve Kapasite Durumu

İstanbul'da yer alan limanlar; Haydarpaşa Limanı, Ambarlı Limanı, Zeyport, Derince Limanı, Pendik Limanı ve Salıpazarı Limanlarıdır. Bu limanlardan uluslar arası ticaret alanında faaliyet gösterenlerin şehir dışına taşınması öngörülmektedir. Zeyport ve Salıpazarı limanları yolcu taşımacılığı için kullanılırken, Pendik ve Ambarlı limanları ise lojistik birer öneme sahiptir. Günümüz için öngörülen yerel yönetim

¹⁹⁷ Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, İstatistikler, <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>, (4 Nisan 2012).

çalışmalarında Haydarpaşa limanı kullanımdan kaldırılıp, binanın otele çevrilerek turizme kazandırılması hedeflenmektedir. Salıpazarı limanı ise lüks gemilerin yanaşacağı bir liman olarak kullanılacaktır.¹⁹⁸ EK 3'te yer alan tablolardan da görüleceği gibi İstanbul'da sayılan büyük limanların yanında, toplamda 12 tane liman bulunmaktadır. Bu limanlardan sadece Ambarlı ve Haydarpaşa Limanlarının depolama kapasiteleri bulunmaktadır. Bunların yanında İstanbul'da yer alan yat limanları: Amiral Fahri Korutürk Yat Limanı, Kumburgaz Yat Limanı ve Ataköy Yat Limanıdır. Feribot ile yolcu taşımacılığı yapılan Deniz Otobüsü İskeleleri ise: Yenikapı, Bakırköy, Avcılar, Büyükçekmece, Bostancı, Kabataş, Kartal İskeleleridir.

Türkiye Denizcilik İşletmelerinin verilerine göre, İstanbul Limanlarında gerçekleştirilen uluslararası deniz taşımacılığı, her geçen yıl artmaktadır. Her yıl İstanbul Limanlarına inen yolcu, eşya, konteynır, yük taşıtları ve iş makineleri tutarlarında artış yaşanmaktadır. İstanbul içi ulaşımda 50 yolcu gemisi, 23 arabalı vapur olmak üzere toplamda 73 gemi faaliyet göstermektedir.¹⁹⁹

Türkiye'deki liman işletmeciliği Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından yürütülmektedir. Bu açıdan alınan kararlar ulusal olarak uygulanmaktadır diyebiliriz. Fakat İstanbul'un bir dünya kenti olduğu düşünülürse yerel yöneticiler ile ortak hareket edilerek, İstanbul limanları küresel ekonomide uygun konumlandırılabilir.²⁰⁰

3. Boğazlar ve Gemi Geçiş Güzergâhları Açısından İstanbul'un Durumu

İstanbul kent coğrafyasının içerisinde bulunan, İstanbul Boğazı; Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yoludur. Bu bakımdan boğaz, Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkeler için, dünya piyasalarında ekonomik olarak yer alabilmek ve dünya ticaretine bağlanabilmek açısından ana güzergâhtır. Askeri açıdan da stratejik bir öneme sahip olan İstanbul Boğazı, UNESCO tarafından da "dünyanın kültür mirası" olarak ilan edilen İstanbul'un, 3000 yıllık tarihe sahip ve yaklaşık nüfusu 15 milyon olan bir kentin

¹⁹⁸ OECD, s.107.

¹⁹⁹ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Sayılarla İstanbul, 2001, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Bilgi/Hizmetleri/Istatistikler/Documents/ulasim/t424.pdf> (5 Nisan 2012).

²⁰⁰ OECD, s.107.

tam ortasından geçmektedir. Boğaz ayrıca sahip olduğu sert akıntılar ve keskin dönüşler sebebiyle seyir olarak ta dünyanın en zor seyir edilen boğazıdır.

İstanbul Boğazı'ndaki trafik yoğunluğu her geçen gün artmaktadır. 1936 yılında günde 17 gemi geçişine sahip olan boğaz, 2009 yılında günde ortalama 140 gemi geçişi ile toplamda 51422 gemi geçişine ev sahipliği yaparak, iki tarih arasında neredeyse 8 kat artış göstermiştir. İstanbul Boğazı'nda şehir içi ulaşım olarak ta, günlük ortalama 2500 deniz aracı sefer yapmaktadır. Bunlar şahsi deniz ulaşım araçları olabildiği gibi, yolcu taşımada kullanılan iki kıta arası seferler de olabilmektedir. Ayrıca ülkeler arası kimyasal ve nükleer maddeler tankerler yine boğaz güzergâhından yoğun olarak geçebilmektedir. Tankerlerin 2001 ile 2009 yılları arasında 9.299 tanker ile toplamda 144.6 milyon ton yakıt taşınması yapılmıştır.²⁰¹

Tablo 10
Tanker Trafikğine İlişkin İstatistikî Bilgiler

Yıl	Tehlikeli Madde Taşıyan Tanker Sayısı	Tehlikeli Madde Miktarı (Milyon Ton)
2001	6516	101.000.000
2002	7427	122.953.338
2003	8097	134.603.741
2004	9399	143.448.164
2005	10.027	143.565.196
2006	10.153	143.452.401
2007	10.054	143.939.432
2008	9303	140.357.231
2009	9299	144.660.044
2010	9274	146.750.217

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Türk Boğazları, 2012, <http://www.mfa.gov.tr/turk-boğazlari.tr.mfa/> (20 Mart 2012), s.1

İstanbul Boğazı'ndaki trafiğin güvenliğini sağlamak için çeşitli mevzuatlar belirlenmiştir. Bunlardan en önemlisi 6 Kasım 1999 tarihinde yürürlüğe konulan, Türk

²⁰¹ Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Türk Boğazları, 2012, <http://www.mfa.gov.tr/turk-boğazlari.tr.mfa/> (20 Mart 2012), s.1

Boğazları Tüzüğü'dür. Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi (COLREG) ile de gemilerin geçişleri esnasında uymaları gereken kurallar belirlenmiştir. Radar destekli güvenliği amaçlayan bir diğer hizmet ise, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi (TBGTHS-VTS)'dir.²⁰²

4.Uluslararası Karayolları Açısından Durumu

İstanbul'un dünya kentine doğru yaşadığı dönüşüm sebebiyle aldığı iç ve dış göçler nüfus yoğunluğunu hızlı bir biçimde arttırmıştır. Bu da beraberinde, şehrin raylı sistem ulaşım ağı eksikliğini göstermiş, trafik yoğunluğunu ortaya çıkartmıştır. Türkiye'de ki motorlu araçların %25'i İstanbul trafiğindedir. Bu amaçla şehirde başlatılan ve iki kıtayı birbirine bağlayan ulaşım projesi Marmaray bulunmaktadır. İstanbul Boğazının altından tüp geçit ile Raylı sistemlere bağlanarak toplu taşımının rahatlatılması hedeflenmiştir.²⁰³ Marmaray Projesi, batırma yöntemiyle yapılan tüneller içinde en derin olma özelliğini taşımaktadır. Bu projenin 13,5 km'si tüp tünelden oluşmaktadır. Toplamda 77 km olacak bu hat, 150 bin yolcu taşıma kapasitesinde olacaktır. Projenin maliyeti 2 milyar 824 milyon dolardır. Proje bittiğinde dünyada ilk kez iki kıta yer altından birbirine bağlanmış olacaktır.²⁰⁴

İstanbul'da trafikteki mevcut araç sayısı 2,8 milyondur. Her gün 600 yeni araç trafiğe katılmaktadır. Son 6 yılda ise 775 bin araç trafiğe çıkmıştır. Günümüzde İstanbul trafiğinde bin kişiye 224 araç düşmekte ve ortalama seyahat süresi 49 dakikaya denk gelmektedir. Trafiği rahatlatmak adına şehirde uygulamaya konulan toplu taşıma sistemlerinden biri olan metrobüs hattı ise, 40 km'dir. Her gün 715 bin kişiye hizmet veren metrobüs sayesinde bu güzergâhta ulaşımı sağlayan toplu taşıma araçlarından 1496 tanesi kaldırılmıştır. Böylece tek bir seferde 40 km yol yapılmakta ve hat bütünü toplam 63 dakika gibi kısa bir zaman sürmektedir. Trafikte ise 80 bin özel araçlık bir azalma yaşanmıştır. Üçüncü Köprü Projesi ile de, uluslar arası transit geçiş hedeflenerek

²⁰² Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, Türk Boğazları, 2012, <http://www.mfa.gov.tr/turk-boğazlari.tr.mfa/> (20 Mart 2012), s.1

²⁰³ OECD, s.120.

²⁰⁴ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Yoluna Giren İstanbul, 2012, <http://issuu.com/istanbulbuyuksehir/docs/ulasimkitapcik?mode=embed&layout=http%3A%2F%2Fskin.issuu.com%2Fv%2Fflight%2Flayout.xml&showFlipBtn=true> (25 Nisan 2012), s.21.

hem kent içi trafiğin rahatlatılması hem de şehrin uluslar arası ticarete katılımı hedeflenmektedir.

5. Raylı Sistem Ulaşımının Kentteki Durumu

İstanbul'da karayolu ulaşımının trafikteki payı % 83'tür. Raylı sistemin payı ise %13'tür. Kentteki mevcut projeler tamamlandığında; raylı sistemin ulaşımındaki payının %31'e yükseltilmesi hedeflenirken, karayolu ulaşım payının ise %66'ya düşürülmesi hedeflenmektedir. İstanbul'daki raylı sistemin toplam uzunluğu 81 km'dir. Buna ek olarak 52,45 km'lik raylı sistemin yapımı hala devam etmektedir.²⁰⁵ İstanbul'da 18,59 km metro, 19,3 km hafif metro, 72 km banliyö hattı 34,22 km tramvay, 1,24 km funiküler, 4,2 km nostaljik tramvay ve 0,72 km teleferik olmak üzere toplam 150,27 km. uzunluğunda raylı sistem hattı bulunmaktadır. İstanbul'da kent sınırları içerisinde bulunan banliyö hatları TCDD tarafından, raylı sistemler ise İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı olan Ulaşım A.Ş tarafından işletilmektedir. Tablo 11'da sayılar görülebilir.²⁰⁶ EK 8'de yer alan Şekil 2'de de, İstanbul'da mevcut raylı sistemin durumu gösterilmektedir.

²⁰⁵ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *Yoluna Giren İstanbul*, s.14-29.

²⁰⁶ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Planı (İUAP)*, s.73.

Tablo 11
İstanbul’da Mevcut Raylı Sistem Hatları

Kod	Hat Adı	İşletme	Tür	Uzunluk (km)	İstasyon Adedi
E-1	Şişhane-Taksim - 4.Levent -AOS - Darrüşşafaka	Ulaşım A.Ş.	Metro	18,59	11
E-2	Aksaray – Havaalanı Hafif Metro Hattı	Ulaşım A.Ş.	Hafif Metro	19,3	18
E-3	Kabatas- Zeytinburnu Tramvay Hattı	Ulaşım A.Ş.	Tramvay	14,1	24
E-4	Zeytinburnu - Bağcılar Tramvay Hattı	Ulaşım A.Ş.	LRT (Tramvay)	5,12	9
E-5	İstiklal Caddesi Nostaljik Tramvay Hattı	İETT	Nostaljik Tramvay	1,6	5
E-6	Tünel	İETT	Füniküler	0,6	2
E-7	Taksim - Maçka Teleferik	Ulaşım A.Ş.	Teleferik	0,3	2
E-8	Kadıkoy - Moda Nostaljik Tramvay Hattı	Ulaşım A.Ş.	Nostaljik Tramvay	2,6	10
E-9	Taksim – Kabataş Füniküler Hattı	Ulaşım A.Ş.	Füniküler	0,64	2
E-10	Eyüp - Piyer Loti Teleferik	Ulaşım A.Ş.	Teleferik	0,42	2
E-11 A	Sirkeci - Halkalı Banliyö Hattı	TCDD	Banliyö	30	18
E-11 B	Haydarpaşa - Gebze Banliyö Hattı	TCDD	Banliyö	42	25
E-12	Topkapı- Edirnekapı – Habipler Tramvay Hattı	Ulaşım A.Ş.	LRT (Tramvay)	15	22
	TOPLAM			150,27	

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Planı (İUAP)**, 1.Basım, İstanbul: Basın Yayın Müdürlüğü, 2011, s.73.

İstanbul’da raylı sistem ile taşınan yolcu sayısı her gün artmaktadır. Bu alanda İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlı olarak faaliyet sürdüren Ulaşım A.Ş. tarafından, 2003 yılı ile 2010 yılları arasında Aksaray – Havaalanı hafif metro hattı, Zeytinburnu –

Kabataş Tramvay hattı ve Taksim – 4. Levent Metro hattı günlük yolcu sayısı EK 8’de Şekil 3’te görülmektedir. Raylı sistemlerin sefer sıklığı yeterli düzeyde olup zirve saatlerde 4 ya da 5 dakikada bir, zirve saatler dışında 7 dakikada bir, sabah erken ve gece geç saatlerde ise 10 ila 15 dakika bir olacak şekilde düzenlenmiştir.²⁰⁷

C. İmar ve Emlak

Geleneksel yönetim modellerinin dünya standartlarında, zamanla önemini yitirdiği gözlemlenmektedir. Bu durumdaki başlıca etkenler teknolojik-bilimsel yenilikler, uluslar arası anlaşmalar, protokoller ve bu anlaşmalardan dolayı ulusal mevzuatların bu protokoller ile uyumlaştırılmasıdır. Çeşitli üretim araçlarının kontrolü artık ulus devlet sınırlarını aşmış, devletleri sadece akışın gerçekleşmesi sırasında istenmeyen etkileri ortadan kaldıracak bir araç konumuna sokmuştur. Küresel dünyaya geçişte yaşanan bu değişimle birlikte kontrol mekanizmalarını içerisinde barındıran kentlerin planlanması belirleyici bir etken haline dönüşmüştür. Bilindik şehir planlamalarının tersine bu yeni planlama anlayışı akademik bir bilgi birimiyle, küreselleşen kentin bu esnadan meydana getirdiği toplumsal başkalaşmanın fırsat maliyetlerinin de değerlendirilmesi gerekir. Akademik planlama ile reel gerçeklikten uzak bir planlamaya da imkân verilmemelidir.

Castells dünya kentlerinin planlaması sırasında ekonomik, teknolojik, kültürel vb. tüm faktörler dikkate alınarak kentin gelecekte şekilleneceği her türlü sınırlar gözetilerek yani mekânsal sürekliliğin esas alındığı bir planlamayı savunur. Dünya kentlerinde artan arsa spekülasyonlarının önüne geçilecek şekilde planlama yapılması gerekmektedir.²⁰⁸ Bu planlama şekli ile birlikte aynı zamanda dünya kentleri arasındaki akışı sağlayacak yeni mekânsal formlar oluşturulmalıdır. Neredeyse bir şehir devleti olarak nitelendirilebilecek bu yeni kent formları, yerelliğin ortadan kaldırılması yerine iyi bir metropoliten ve şehir planlama ile sağlanacak bilgi alışverişleriyle hem küresel, hem de yerel kuruluşlarla iletişimde ön plana çıkabilir. Dünya iletişiminin yanında,

²⁰⁷ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, *İstanbul Metropoliten Alanı Kentsel Ulaşım Planı (İUAP)*, s.76,77.

²⁰⁸ Castells, *Planning Journal*, s.26, 27.

yerel iletişimde bu kentlerde gerçekleştirilecek etkili bir planlama sayesinde sağlanabilir.²⁰⁹

PricewaterhouseCoopers (PWC), Dünya çağında denetim, vergi ve danışmanlık hizmetleri sunmaktadır. 158 ülkede faaliyet gösteren kurum, 1981 yılından beri de Türkiye’de Ankara, Bursa, İzmir ve İstanbul’daki ofisleriyle hizmet vermektedir. Müşterilerine çözüm üretmektedir.²¹⁰ Kurumun 310 detaylı mülakat ve 386 adet anketle yapmış olduğu araştırmaya göre, Avrupa kentlerinde yer alan gayrimenkul türleri, şehirler, yasal düzenlemelere açıklık getirmeye çalışmıştır.²¹¹ Yatırımcılar gayrimenkulü mantıklı bir yatırım aracı olarak görüyorlar.2012 yılı için gayrimenkul alanında yatırım beklentisi yüksek şehirler arasında İstanbul ilk sıradadır. İstanbul’un gayrimenkul yatırım beklentilerinde ilk sırada oluşunun bir diğer önemli nedeni de güçlü Türkiye ekonomisidir. Araştırmaya Türkiye’den katılan katılımcılar iyimser bir tavır sergilemişlerdir. İstanbul’da 2012 yılında en fazla yatırımcıyı çekmesi beklenen gayrimenkul alanı konut sektörüdür. Fakat Türkiye’de faaliyet gösteren yabancı kurum temsilcilerinin bu alandaki beklentileri Perakende türünde gayrimenkul olmuştur.²¹²

Avrupa’nın en büyük dünya kentlerinden olan İstanbul, gayrimenkul sektöründe de dünyanın önde gelen şehirleri arasında yer almaktadır. Kentin barındırdığı ofis imkânları açısından, dünyanın önemli kentlerinden Amsterdam ve Stockholm’ü geride bırakarak 15. sırada yer almıştır. Emlak piyasası açısından 2009-2011 dönemine bakıldığında, yatırımcıların ilk tercihi İstanbul’dur. Mevcut emlak performansında Münih ile aynı durumdadır. Yaşanan son küresel krizden en az etkilenen kent, yatırımcıların %24,5’lik kısmı için ilk tercih edilen perakende emlak sektörü olmuştur. Ekonominin ön plana çıktığı Türkiye’de, İstanbul gözde bir emlak mekânıdır. Yurt dışından gelen yatırımcıların ofis mekânı açısından tercih etmelerindeki en büyük etmen de düşük maliyetlerdir. Kent bu yönüyle de büyük bir avantaj taşımaktadır.²¹³

²⁰⁹ Castells, *Berkeley Planning Journal*, s.28.

²¹⁰ PricewaterhouseCoopers, Hakkımızda, <https://www.pwc.com/tr/tr/aboutus/index.jhtml> , (1 Kasım 2011).

²¹¹ PricewaterhouseCoopers, **Gayrimenkulde Gelişen Trender Avrupa-2012**, İstanbul, 2012, s.2,5.

²¹² PricewaterhouseCoopers, *Gayrimenkulde Gelişen Trender Avrupa-2012*, s.13-27.

²¹³ İSTKA, s.45,47.

D. Turizm

Küresel gelişmeler beraberinde sosyal sınıflarda statü yükselişi ve iş dışındaki zamanların değerlendirilmesi isteğini getirmiştir. Gelişen dünya sistemi ile Batı ülkelerindeki turizm faaliyetlerine katılan nüfus artmış ve pek çok Uzakdoğu devletinde turizm faaliyetlerinde gelişmeler yaşanmıştır. İstanbul'da sahip olduğu tarihi ve doğal güzellikleri ile Boğazi, Tarihi Yarımadası, Adaları gün geçtikçe daha fazla turist çekmektedir. Birden fazla imparatorluğa başkentlik yapmış kentte, pek çok tarihi katman aynı ortamda gözlemlenebilmektedir.²¹⁴

İstanbul'un turizm sektörü açısından gelişiminin önemi, kalkınma ve stratejik eylem planlarında açıkça belirtilmiştir. Bölgedeki kent ağı içerisinde İstanbul, dünya kenti rolünü gerçekleştirebilmek için; kültür, turizm, kentsel gelişimin sağlayabilmelidir. Kentin turizm vizyonunun bir parçası olarak, kaliteli ve sürdürülebilir kentsel mekânların sağlanması öngörülmüştür. Kültürel mirasa vurgu yapılarak; kültür, turizm ve kentsel gelişim yerel yönetimlerin stratejik planlarında önemli yer tutmaktadır. İstanbul'un turizm vizyonuna göre şehir üç bölgeye bölünmüştür. Tarihi yarımada, Beyoğlu-Galata Limanı, şehrin kuzey bölgesidir. Kuzey bölge doğa turizmi açısından önem arz eder.

2010 Avrupa Kültür Başkenti seçilen İstanbul, 1985 yılında da, UNESCO Dünya Miras Listesine dâhil edilmiştir. Bu girişimlerin hepsi İstanbul'a her geçen gün gelen turist sayısını arttırmıştır.²¹⁵

Kent belirli turizm alanlarında değil, birden fazla çeşitlilikte turizm faaliyetlerine ev sahipliği yapmaktadır. Kongre, etkinlik, kültür, kruvaziyer, yat, spor ve inanç turizmi gibi değişik alanlarda İstanbul tüm yıl boyunca turistik etkinliğini devam ettirmektedir.²¹⁶ Kentin tarihi dokusunun restorasyon ve korunması, yerel yönetimler tarafından sağlanmaktadır. Kültürel mirasın korunması ile ilgili olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yıkım, restorasyon, rehabilitasyon süreçleri

²¹⁴ İSTKA, s.39.

²¹⁵ OECD, s.113, 114.

²¹⁶ İSTKA, s.39.

izlenmektedir. Tarihi değerlerin yanında kentte düzenlenen konferans, uluslar arası seminerler, bienallerde turist sayısını gün geçtikçe arttırmaktadır.²¹⁷

1. İstanbul'un Turizm Kapasitesi

İstanbul'un turizm kapasitesinin artırılması açısından, uluslar arası alanda firmaların kuracağı bağların önemi ortaya çıkmaktadır. Hizmet sektöründe faaliyet gösteren firmalar, kongre, fuar merkezleri, oteller ve havayolu şirketleri, İstanbul Kongre ve Ziyaretçi Bürosu (ICVB) çatısı altında bir araya gelerek, uluslar arası ziyaretçilerin dikkatini çeken bir yapı ortaya çıkarmıştır. Bu amaçla kuruluş, yerel yönetim ve merkezi yönetimle ortak çalışmalarda bulunmaktadır. İstanbul'un turizm alanında artan değerlere sahip olması OECD raporuna göre; marka imajı geliştirmesi ve bu marka etrafında ortak bir konsensüse varılması ile mümkün olabilecektir. Hedef pazarların belirlenerek bu pazarların ihtiyaçları doğrultusunda oluşturulacak imaj ve marka ile uluslar arası eylemler turizmde başarıyı getirecektir. İstanbul'un tarihi değerlerinin ortaya çıkarılarak, bunlara ulaşmada kolaylıklar sağlanması, transit yolların çoğaltılması, yaya yollarına önemin artırılması göz önünde tutulması gereken çözüm yollarındandır. Ayrıca diğer dünya kentlerinde olduğu gibi, İstanbul'da, yerel yöneticileri ile uluslar arası alandaki ilişkilerini arttırmalı ve daha da aktif hale getirmelidir. Bu yolla, uluslar arası alanda sesini duyurabilir ve kentin tanıtımı gerçekleştirilebilir.²¹⁸

2007 yılında Paris ve Londra gibi önemli dünya kentlerinin ziyaretçi sayılarında düşüş yaşanmasına rağmen, İstanbul ve New York'un ziyaretçi sayıları artmış ve Euromonitor'un analizlerine göre, İstanbul en çok ziyaret edilen şehirlerarasında 10. sırada yer almıştır. Tablo 12'den de görüleceği gibi, kente gelen ziyaretçilerin büyük bir bölümü havalimanından giriş yapmıştır ve yabancı turistlerin milliyetlerine bakıldığında, en çok Alman turistlerin geldiği tespit edilmektedir. Almanya, İngiltere ve Fransa'dan sonra İstanbul'a en çok ziyaretçi ABD'den gelmektedir.²¹⁹

²¹⁷ OECD, s.114, 115.

²¹⁸ OECD, s.116-117.

²¹⁹ İSTKA, s.39.

Tablo 12
2010 yılında İstanbul'a Gelen Turistlerin Dağılımı

Gelen Turist Sayısı	İstanbul	Türkiye	İstanbul'un Payı
Havayolu ile sınırdan giriş yapan	6.482.101	19.555.705	%33,1
Karayolu ile sınırdan giriş yapan	864.014	6.948.067	%0,1
Demiryolu ile sınırdan giriş yapan	0	66.144	%0,0
Denizyolu ile sınırdan giriş yapan	478.879	2.062.288	%23,2
Toplam	7.824.994	28.632.204	%27,3
Milletlere Göre Dağılım	Turist Sayısı		Toplamdaki Payı
Almanya	892.968		%11,4
Rusya Federasyonu	407.431		%5,2
İngiltere	359.634		%4,5
İtalya	403.579		%5,1
Fransa	342.298		%4,3
İran	272.927		%3,4
A.B.D	361.008		%4,6
Hollanda	209.198		%2,7
Japonya	175.412		%2,2
İspanya	200.678		%2,6
Ukrayna	136.502		%1,7
Azerbaycan	138.600		%1,7
Türkmenistan	112.411		%1,4
Güney Kore	101.334		%1,3
Diğer	3.711.014		%47,9

Kaynak: İSTKA, **İstanbul'a Bakış 2011**, 2011, s.40.

Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı gibi sadece tek bir alandan gelen turistler değil, İstanbul'a dünya çapında turistik bir ilgi mevcuttu. Bu da göstermektedir ki kent, küresel bir cazibe merkezidir. Turizm alanında en yoğun giriş kente Temmuz ayında olmakla birlikte, Türkiye geneline bakıldığında aylara göre dağılım daha dengelidir.

Kıtaların kesiştiği bu kent, gerek coğrafyası gerekse doğal güzellikleri açısından, turistlerin ilgi gösterdiği bir yerdir. Dolayısı ile turistik ilgi çekmektedir.²²⁰

İstanbul'da yıllık turistik ziyaretçi sayısı 8 milyon kişiyi bulmaktadır. Bu yüzden de konaklama sıkıntıları yaşanmaktadır. Şehirde toplam konaklama tesisi sayısı 2011 yılı itibariyle 1.159'dur. Bu tesislerdeki toplam oda sayısı 56.879 ve yatak kapasitesi ise, 112.385'tir. Halen yapımı devam etmekte olan tesis sayısı ise 100'dür. Kentte ortalama kalış süresi 2,1 gündür. Yoğun turistik ilginin yaşandığı kentte toplam doluluk oranı ise %41,13'tür.²²¹

Türkiye, ulaşım imkânlarının artması ve ekonomik açıdan faaliyetlerinin uluslar arası alanda artması sebebiyle yeni bir eğilim olarak, kongre turizminde de cazibe merkezi halini almaya başlamıştır. Diğer önemli dünya kentlerine 2 ya da 3 saatlik uçuş mesafesinde bulunan İstanbul, uluslar arası kongreler ve sergilere ev sahipliği yapmaya başlamıştır. Konaklama imkânlarının kalitesinin yüksek olması ve kongre alanında da uygun faaliyet tesislerinin bulunması, dünya kentlerine ulaşım kolaylığının bulunması, İstanbul'u bu turistik alanda kısa sürede tercih sebebi yapmıştır. Türkiye'deki kongre ve benzeri faaliyetlerin 2011 yılında %36'sı İstanbul'da gerçekleştirilmiştir.²²²

2. İstanbul'da Yer Alan Konaklama Tesislerinin Durumu

Turistik Otelciler, İşletmeciler ve Yatırımcılar Birliği TROB'un, Kültür ve Turizm Bakanlığı yapmış olduğu bir araştırmada, EK 7'de görülebileceği gibi İstanbul'da mevcut özel tesis sayısı 53, beş yıldızlı otel sayısı 30, dört yıldızlı otel sayısı 72, üç yıldızlı otel sayısı 88, iki yıldızlı otel sayısı 80, tek yıldızlı otel sayısı 13'tür. Toplamda 340 tesiste yer alan yatak kapasitesi 57.209 adettir. Belediye belgeli tesislerin toplamı 654, yatak kapasite toplamı ise 34.043'tür. Genel tesis toplamı 994, yatak toplamı ise 91.252'dir. Yeme içme tesislerinin toplam sayısı ise, 85.638'dir.²²³

²²⁰ İSTKA, s.41.

²²¹ İSTKA, s.41.

²²² İSTKA, s.41-42.

²²³ TUROB, Kültür ve Turizm Bakanlığı Konaklama Tesisleri İstatistiği,

<http://www.turob.com/Resources/doc/200869175126istanbul-yatak%2001.06.2008.pdf>, (25 Ocak 2011).

SONUÇ

Küreselleşme ile birlikte oluşan uluslararası finans piyasaları, stratejik kentlerin önemini arttırmıştır. Ekonominin küresel alandan yerel güçlere doğru kayması ile finansal komuta merkezleri olan dünya kenti kavramı ortaya çıkmıştır. Dünyadaki pek çok kent, ulus ötesi etki alanları ve ekonomik açıdan idari merkez olma özelliği sergilemeleri ile odak noktası halini almıştır. Dünya kentleri olarak tanımlanan bu kentlerden biri de İstanbul'dur. Tez çalışmasında özellikle dünya kenti kavramı irdelenmiş ve çeşitli görüşlere yer verilerek sınırları çizilmeye çalışılmıştır. İstanbul'un diğer dünya kentleri ile karşılaştırılması ve konumu belirlenmeye çalışılmıştır.

Bu amaçla uluslararası alanda yürütülen araştırmalara yer verilmiştir. Stratejik planlamalar, uluslararası araştırmaların raporları, dünya kenti kavramı üzerinde ortaya atılan çeşitli görüşler, İstanbul hakkında karar verme organlarının yapmış oldukları açıklamalar, elektronik kaynaklara yer verilmiş, yapılan eleştiriler ile de objektif değerlendirmelere gidilmiştir.

İstanbul'un dünya kentleri arasındaki konumuna bakıldığında, stratejik ve coğrafi önemi yadsınmamaktadır. Tarihi geçmişi ile sahip olduğu kültürel zenginlik ve geçiş güzergâhında bulunuşu, tarih boyunca önemini korumasına yardımcı olmuştur. Ticari faaliyetler açısından her dönemde hareketli olan kent, dünya kenti kavramına oturtulmaya çalışıldığında da finansal pencereden bakmanın önemi yadsınamaz. Dolayısı ile finansal açıdan gelişme potansiyeli ve yaşanan ekonomik krizlerde ayakta kalma başarısı göstermiştir. Uluslararası finansal kuruluşlar açısından, stratejik önemi dolayısı ile tercih sebebidir. Ayrıca yatırım imkânlarının cazibesi de kentin dünya kentleri arasında yükselişine neden olmaktadır. Yabancı sermayeli pek çok kuruluş ana merkezlerini Türkiye'de İstanbul'da konumlandırmıştır. Ortadoğu'da böyle bir kentin yoksunluğu İstanbul'u stratejik açıdan da değerli kılmıştır. Kentin Orta-Doğu, Asya ve Afrika kıtalarına ulaşım kolaylıkları transit bir geçiş noktası görevi üstlenmesine sebep olmaktadır.

İstanbul'da kent içi ulaşım ve uluslararası ulaşım araçları gelişme gösteren bir seyir izlemektedir. Uluslar arası dolaşımda transit noktası olan kent, taşımacılık ve

ticarete depolama ve sevkiyat alanıdır. Gemi geçiş güzergâhı üzerinde bulunan İstanbul'da demirleyen ve depolama yapan gemi, tanker sayısı giderek artmaktadır. Yine kent içi raylı sistemler, finansal açıdan hareketliliği karşılayacak düzeydedir ve giderek geliştirilmektedir. Hava limanlarına inen ve kalkan uçak rakamları da gösteriyor ki, İstanbul uluslararası alanda pek çok ziyaretçiyi ağırlamaktadır. Dünya kenti olabilmenin en temel şartı da ulus üstü nüfusun dolaşım miktarıdır. Ki bu açıdan bakıldığında İstanbul, Avrupa'da ki sayılı kentlerden birisidir.

Kente yapılan yatırımların artışı ve dünya kenti çerçevesinde yaşanan dönüşümle beraber mevcut sanayi alanlarının İstanbul dışına taşınması ile kent içi konut ve ofis alanlarının dönüşümü hızlanmıştır. Bu açıdan büyük bir şantiye görünümünde olan kentte, sürekli bir yatırım potansiyeli bulunmaktadır. Yabancı sermayenin yatırım yapmak için tercih ettikleri dünya kentlerinde, birincil olarak aradıkları düşük maliyetli ofis binaları kriteri İstanbul'da karışlanabilmektedir.

Uluslar arası kuruluşların yönetim ve güdüleme merkezleri için İstanbul'u tercih etmiş olması, kentte yaşayan varlıklı aile sayısını dolayısı ile de sosyo-kültürel hayatı da geliştirmiştir. Kültür endüstrisinin üretilmesi ve satılması meselesini kentteki büyük sermayeli kuruluşlar üstlenmiştir. 2010 Avrupa Kültür Başkenti seçilmesinin ardından, kültürel açıdan dünyayı da etkilediği ortaya çıkmıştır. Kültürel odak olmak aynı zamanda bunun kalitesini dünya standartlarında tutabilmek önemlidir. Kentteki mevcut tarihi özellikler başlı başına bir çekim ve cazibe merkezi olmasında yeterlidir. Turizm kapasitesi de bu durumu canlı tutabilmeyi sağlamaktadır. İstanbul'da turistik olarak konaklayabilme imkânları ve kapasitelerinin sayılarına bakıldığında bu açıdan da bir dünya kenti özelliği sergilediği gözlemlenebilir. Sadece tarihi turizm değil, aynı zamanda kongre turizmi açısından da bir cazibe merkezidir.

Dünya kenti kavramının açıklanmasında mevcut pek çok görüşe yer verilerek, objektif bir bakış açısı ile kavramın sınırları çizilmeye çalışılmıştır. Dünya kentinin oluşum evreleri tanımlanmıştır. Dünya kentlerinin sınıflandırılmaları yapılarak, kıstaslara göre dünya kentleri sıralanmıştır. İstanbul'un da bu kentler arasındaki konumu, belli dinamikler esas alınarak konumlandırılmaya çalışılmıştır. Bu açıdan

bakıldığında dünya kentleri arasındaki konumuna ait sayısal verilerle mevcut durumu belirlenmiştir.

İstanbul'un dünya kenti hiyerarşisindeki yerini belirlemek ve gelecekte göstereceği seyri belirleyebilmek amacıyla en güncel veriler kullanılmıştır. Gelecekte yapılabilecek benzer araştırmalarda da, güncel verilere sık sık yer verilmesi, hızla değişen dünya finansal durumunda İstanbul'un konumlandırılabilmesi açısından faydalı olacaktır.

EKLER

EK 1: GAWC'ın Dünya Kenti Sınıflandırması Araştırmasında Kullandığı 100 Firma

MUHASEBE	BANKACILIK – FİNANS	HUKUK
AGN International	ABN-AMRO Holding NV	Allen and Overy
Arthur Andersen	Bank of Tokyo-Mitsubishi	Baker and McKenzie
BDO International	Barclays	Cameron McKenna
Ernst & Young	Bayerische HypoVereinsbank	Clifford Chance
Fiducial International	Bayerische Landesbank Girozentrl.	Coudert Brothers
Grant Thornton International	BNP Paribas	Dorsey and Whitney
HLB International	Chase Hambrecht & Quist	Freshfields Bruckhaus Deringer
Horwath International	CitiGroup	Jones Day
IGAF	Commerzbank	Latham and Watkins
KPMG	Credit Suisse First Boston	Linklaters - Alliance
MacIntyre Sträter International	Dai-Ichi Kangyo Bank	Lovells Boesebeck Droste
Moore Stephens International	Deutsche Bank	Morgan Lewis
Moores Rowland International	Dresdner Bank	Morrison and Foerster LLP
Nexia International	Fuji Bank	Sidley and Austin
PKF International	HSBC	Skadden, Arps, Slate, Meagher, and F.
PricewaterhouseCoopers	ING Bank	White and Case
RSM International	J. P. Morgan	
Summit International + Baker Tilly	Rabobank International	
	Sanwa	
	SDI (Sakura +Dellsher Bank)	

	Sumitomo Bank	
	UBS AG	
	WestLB	
REKLAM	SİGORTA	YÖNETİM DANIŞMANLIĞI
Asatsu DK	Allianz Group	A.T. Kearney
BBDO Worldwide	CGNU	Andersen Consulting
CMG. Carlson Marketing Group	Chubb Group	Bain & Company
D'Arcy Masius Benton & Bowles	Fortis	Booze, Allen & Hamilton
Draft Worldwide	Liberty Mutual	Boston Consulting Group
Euro RSCG	Lloyd's	Cap Gemini Consulting
FCB	Prudential	Compass
Hakuhodo Inc.	Reliance Group Holdings	CSC
Impiric	Royal and SunAlliance	Deloitte Touche Tohmatsu
J Walter Thompson	Skandia Group	Hewitt Associates
McCann-Erickson WorldGroup	Winterthur	IBM
Ogilvy & Mather Worldwide Inc.		Logica Consulting
Saatchi and Saatchi		McKinsey & Company
TMP Worldwide		Mercer Management Consulting
Young and Rubicam Inc.		Sema Group
		Towers Perrin
		Watson Wyatt Worldwide

Kaynak: Peter J. Taylor, "Amsterdam In A World City Network", 2002, Loughborouhg Universty, Department of Geography, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rm1.pdf> , (11 Mart 2011), s.55.

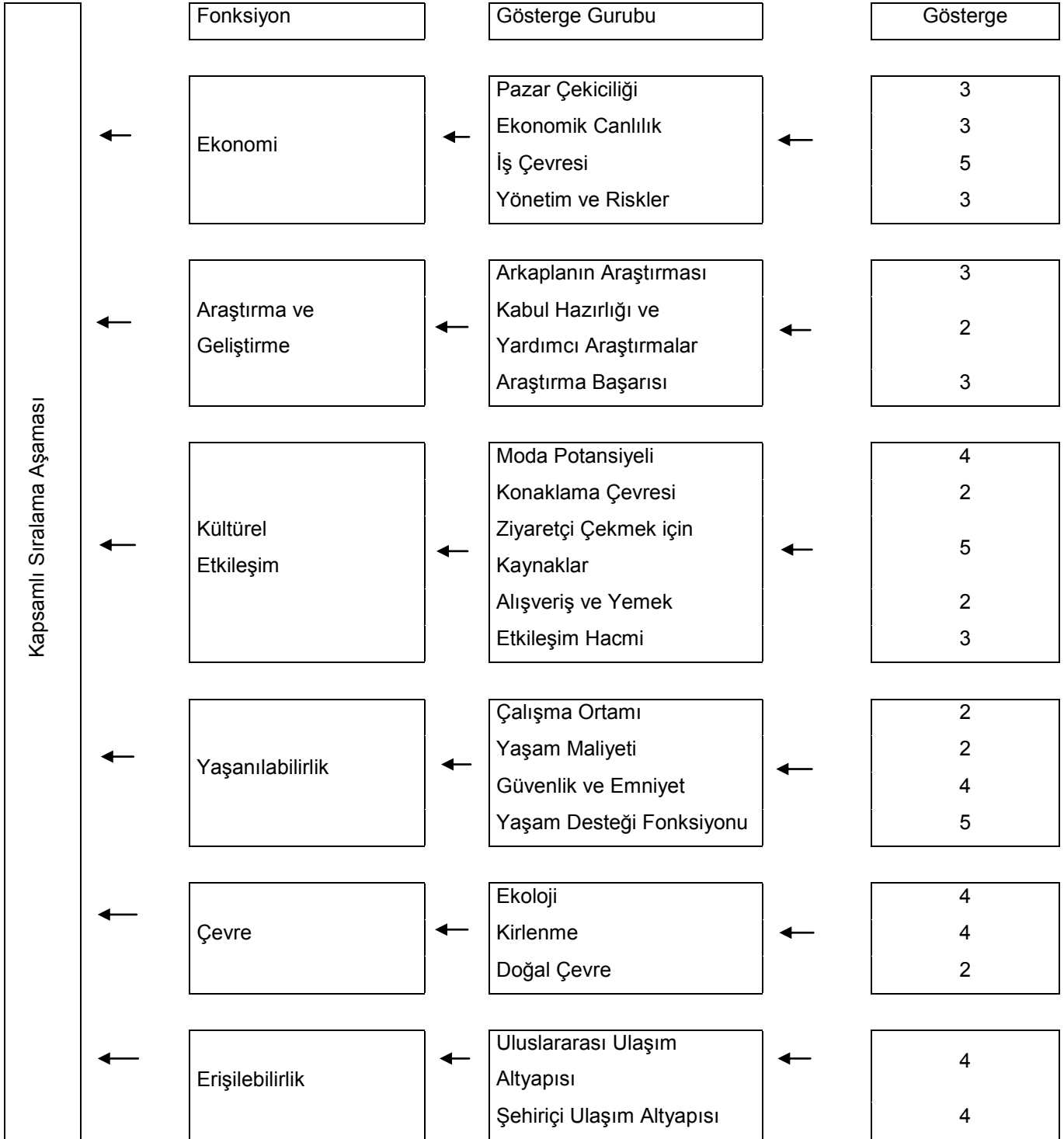
EK 2: GAWC'ın Dünya Kenti Sınıflandırması Araştırmasında Kullandığı 375 Kent

London	Mumbai	Seoul	Dallas	Naples	St Louis
New York	Jakarta	Lisbon	Houston	Bergen	Bangalore
Hong Kong	Buenos Aires	Johannesburg	Luxembourg	Penang	Bucharest
Paris	Melbourne	Copenhagen	Beirut	Quebec	Karachi
Tokyo	Miami	Budapest	Vancouver	Sheffield	Detroit
Singapore	KualaLumpur	Manila	Oslo	Port Mose	Wellington
Chicago	Stockholm	Montreal	Geneva	Bonn	Calcutta
Milan	Bangkok	Hamburg	Seattle	Reykjavik	Ho Chi MinhCity
Los Angeles	Prague	Munich	RioDeJaneiro	Cardiff	Manama
Toronto	Dublin	Dusseldorf	Helsinki	Yangon	Jeddah
Madrid	Shanghai	Berlin	Montevideo	Arhus	Tel Aviv
Amsterdam	Barcelona	New Delhi	Brisbane	Macao	Cologne
Sydney	Atlanta	Rome	Denver	Kyoto	Lyon
Frankfurt	Moscow	Dubai	Stuttgart	Suva	Cape Town
Brussels	Istanbul	Bogota	Rotterdam	Genoa	Riyadh
Sao Paulo	Beijing	Athens	Philadelphia	Mainz	Antwerp
SanFrancisco	Washington	Santiago	Minneapolis	Georgetown	Adelaide
Mexico City	Auckland	Caracas	Panama City	Ahmadabad	San Diego
Zurich	Vienna	Cairo	Perth	Tianjin	Nairobi
Taipei	Warsaw	Boston	Lima	CiudadJuárez	Quito
Manchester	Sofia	Phoenix	Refice	San Jose Ca	Buffalo
Chennai	Zagreb	Tunis	Addis Ababa	Leipzig	Kingston
Hamilton	Lagos	Almaty	Dortmund	Rochester	Bordeaux
Calgary	Amman	St Petersburg	Bangung	Islamabad	Christchurch
Portland	Guayaquil	Edinburgh	Kobe	Labuan	Honolulu
Nassau	Ruwi	Colombo	Bulawayo	Durban	Ljubljana
Birmingham	Osaka	Hanoi	Pusan	Porto Alegro	Belfast
Charlotte	Monterrey	Hobart	Plymouth	Guadalajara	Edmonton
Guangzhou	Bilbao	Cincinnati	Damascus	BeloHorizonte	Curitiba
Casablanca	Guatemala	Accra	Alexandria	Windhoek	Limassol
Port Louis	Abidjan	Santo Domin	Wilmington	Palo Alto	Nottingham
Cleveland	Valencia	Dhaka	Rabat	Lille	Turin
Bratislava	Harare	Tampa	Palermo	La Paz	Winnipeg
Indianapolis	Asuncion	San Salvador	Mannheim	Kampala	Tegucigalpa
Abu Dhabi	Bristol	Riga	Ankara	Hartford	Ottawa
Kiev	Baltimore	Lusaka	Linz	Gothenburg	Dar Es Salaam
Kuwait	Leeds	Lahore	Tirana	Tallinn	Basel
Nicosia	Glasgow	Dresden	Kinshasa	Doha	Las Vegas

Kansas City	Sanjosecr	Columbus	Mombassa	Richmond	Nuremberg
Pittsburgh	Marseilles	Strasbourg	Medan	Vilnius	Shenzen
Seville	Doula	Sanaa	Kawasaki		
Maputo	Salvador	Algiers	Yaonde		
Tehran	Omaha	Jerusalem	Jaipur		
Malmo	Gaberone	Freetown	Monrovia		
Utrecht	Port of Spain	Trieste	Ulan Bator		
Dakar	Managua	Sarajevo	Rawalpindi		
Newcastle	Bern	Minsk	Conakry		
Liverpool	Tashkent	Port AuPrince	Djibouti		
Medellin	Hyderabad	Yerevan	Baghdad		
New Orleans	Yokohama	Lome	Kabul		
Baku	Tijuana	Tripoli	Brazzaville		
Hanover	Essen	Tblisi	Lucknow		
Bologna	Norwich	Liege	Pyongyang		
Aberdeen	Dalian	Xiamen	Alma Ata		
Canberra	Brasilia	Batam	Manaus		
Lausanne	Nagoya	Krakow	Havana		
Sacramento	Luanda	Khartoum			
Southampton	Grenoble	Nanjing			
The Hague	Belgrade	Malacca			
Banda Sb	Pretoria	Venice			

Kaynak: Peter J. Taylor, "Amsterdam In A World City Network", 2002, Loughborouhg Universty, Department of Geography, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rm1.pdf> , (11 Mart 2011), s.56, 57.

EK 3: Fonksiyon Tabanlı Sıralama İçin Oluşturulan Akış



Kaynak: The Mori Memorial Foundation, Global Power City Index, 2012, <http://www.mori-m-foundation.or.jp/english/research/project/6/index.shtml> (30 Ocak 2012).

EK 4 İstanbul Limanları ve İstanbul'da Uluslararası Deniz Taşımacılığı

Tablo 13
İstanbul Limanları

Limanelar	Rıhtım Uzunluğu (m)	Derinlik (m)	Yıllık Elleçleme Kapasitesi (Bin Ton/Yıl)	Gemi Kabul Kapasitesi	Depolama Kapasitesi (Bin Ton/Yıl)
Haydarpaşa Limanı (TCDD)	2.765	-6, -12	6.448.300	2.651	833.744
İstanbul Limanı (TDİ A.Ş. Salıpazarı ve Karaköy)	1.120	-6,5, -10	-	5.250	-
Kabatepe (TDİ A.Ş.)	349	-	-	-	-
Şile-Ağva Belediye Rıhtımı	100	-3	-	-	-
İstanbul Ambarlı Limanı	3.240	-4, -14	10.000.000	8.320	221.415
Silivri Belediye İskelesi	160	-4	-	-	-
Silivri Askeri İskele	80	-4	-	-	-
Sirkeci Sarayburnu Rıhtımı	490	-8	-	-	-
Salıpazarı Rıhtımı	705	-10,5	-	-	-
Mimarsinan İskelesi	158	-12	-	-	-
Kartal Çimento İskelesi	122	-12	-	-	-
Yenikapı Yolcu İskeleleri (5 adet iskele)	500				

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Sayılarla İstanbul, 2001, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/BilgiHizmetleri/Istatistikler/Documents/ulasim/t424.pdf> (5 Nisan 2012).

Tablo 14
İstanbul'da Uluslararası Deniz Taşımacılığı

	İstanbul	1997	1998	1999
Boşaltılan	Binen Yolcu Sayısı	28.291	53.934	58.309
	Eşya(Ton)	2.295.142	3.698.613	4.021.421
	Dolu Konteyner (Adet)	0	188.297	161.656
	Boş Konteyner (Adet)	0	2.003	5.386
	Yolcu-Yük Taşıtları-İş Makinaları (Adet)	0	165.262	163.801
Yüklenen	Binen Yolcu Sayısı	32.789	62.118	57.264
	Eşya(Ton)	623.723	1.042.897	789.538
	Dolu Konteyner (Adet)	0	125.848	130.051
	Boş Konteyner (Adet)	0	964	977
	Yolcu-Yük Taşıtları-İş Makinaları (Adet)	0	53.056	51.545

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Sayılarla İstanbul, 2010, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/BilgiHizmetleri/Istatistikler/Documents/ulasim/t424.pdf> (5 Nisan 2012).

Tablo 15
İstanbul'da Deniz Yolculuk Kapasitesi

Türkiye Denizcilik İşletmeleri 1999 Yılı	Sefer	Yolcu	Araç
İç Hatlar	489	225.000	13.000
Dış Hatlar	294	147.000	34.000
Toplam	783	372.000	47.000

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Sayılarla İstanbul, 2001, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/BilgiHizmetleri/Istatistikler/Documents/ulasim/t424.pdf> (5 Nisan 2012).

EK 5: Avrupa'nın En İyi Kentleri ve Küresel Şehir Endeksi 2010

Tablo 16
Avrupa'nın En İyi Kentleri 2010

Avrupa Sıralaması	Şehir	Ülke
1	Londra	İngiltere
2	Paris	Fransa
3	Brüksel	Belçika
4	Berlin	Almanya
5	Frankfurt	Almanya
.....		
9	Zürih	İsviçre
10	Moskova	Rusya
11	İstanbul	Türkiye
12	Münih	Almanya
13	Milano	İtalya

Kaynak: İSTKA, **İstanbul'a Bakış 2011**, 2011, s.59.

Tablo. 17
Küresel Şehir Endeksi 2010

Avrupa Sıralaması	Dünya Sıralaması	Endeks Puanı	Şehir	Ülke
1	2	6,22	Londra	İngiltere
2	4	5,35	Paris	Fransa
3	11	3,29	Brüksel	Belçika
4	16	3,03	Berlin	Almanya
5	17	3,02	Madrid	İspanya
.....				
15	33	2,33	Müniş	Almanya
16	37	2,23	Kopenhag	Danimarka
17	41	2,14	İstanbul	Türkiye
18	42	2,06	Milano	İtalya
19	44	1,84	Dublin	İrlanda

Kaynak: İSTKA, İstanbul'a Bakış 2011, 2011, s.59.

EK 6: İstanbul'daki Havalimanlarına Ait İstatistikler**Tablo 18
Ticari Uçak Trafığı 2011-2012**

Havalimanları	TİCARİ UÇAK TRAFİĞİ								
	2011 YILI OCAK AYI			2012 YILI OCAK AYI (Kesin Olmayan)			2012 /2011 (%)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
İstanbul Atatürk	7.296	14.567	21.863	8.377	16.751	25.128	15	15	15
İstanbul Sabiha Gökçen	5.574	3.018	8.592	5.473	2.872	8.345	-2	-5	-3

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, İstatistikler, <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> , (4 Nisan 2012).

**Tablo 19
Yolcu Trafığı Gelen – Giden, 2011-2012**

Havalimanları	YOLCU TRAFİĞİ (Gelen-Giden)								
	2011 YILI OCAK AYI			2012 YILI OCAK AYI (Kesin Olmayan)			2012 /2011 (%)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
İstanbul Atatürk	886.628	1.474.797	2.361.425	1.088.146	1.856.889	2.945.035	23	26	25
İstanbul Sabiha Gökçen	640.830	264.130	904.960	712.440	281.262	993.702	11	6	10

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, İstatistikler, <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> , (4 Nisan 2012).

Tablo 20
Yük Trafiği 2011-2012

Havalimanları	YÜK TRAFİĞİ (Bagaj+Kargo+Posta) (TON)								
	2011 YILI OCAK AYI			2012 YILI OCAK AYI (Kesin Olmayan)			2012 /2011 (%)		
	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam	İç Hat	Dış Hat	Toplam
İstanbul Atatürk	10.149	60.598	70.747	11.049	68.372	79.421	9	13	12
İstanbul Sabiha Gökçen	4.797	6.747	11.544	5.193	5.348	10.541	8	-21	-9

Kaynak: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, İstatistikler, <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> , (4 Nisan 2012).

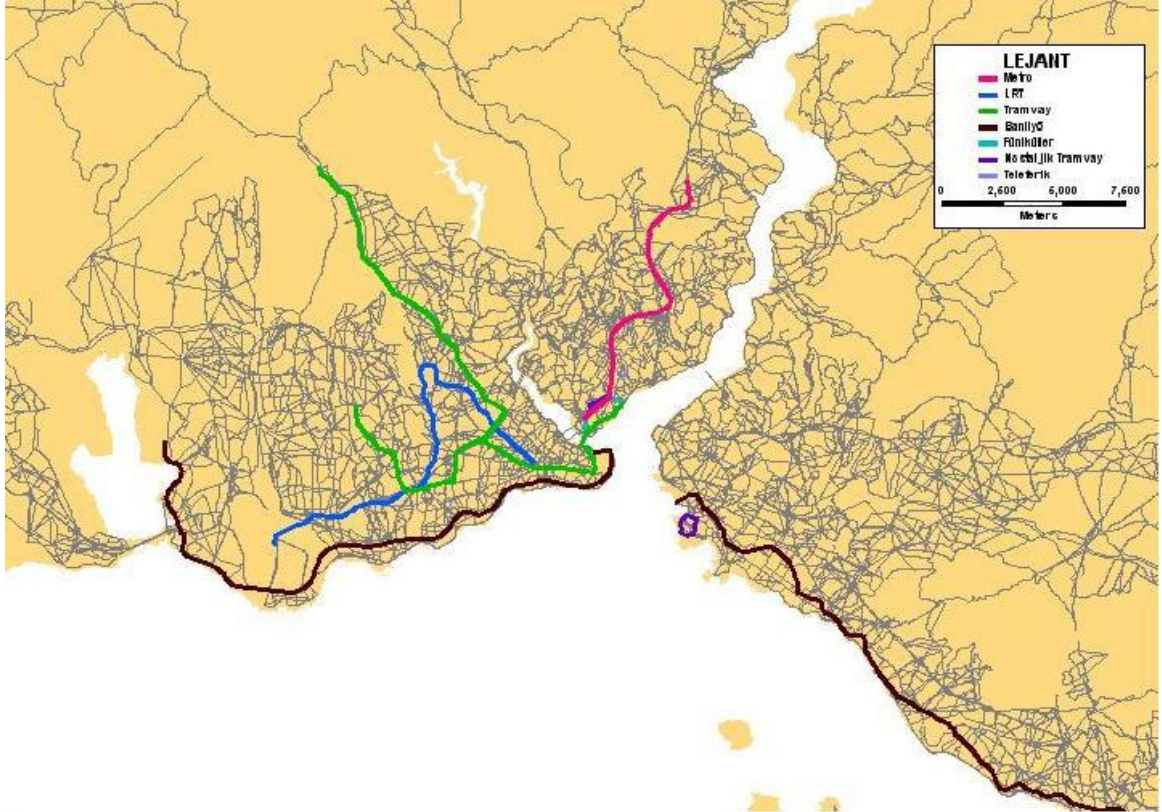
EK 7 : İstanbul'da Belediye Belgeli Konaklama Tesislerinin Oda ve Yatak Sayısı- 2006

İLLER	TOPLAM			OTEL			MOTEL			PANSİYON			TATİL KÖYÜ		
	TESİS SAYISI	ODA SAYISI	YATAK SAYISI	TESİS SAYISI	ODA SAYISI	YATAK SAYISI	TESİS SAYISI	ODA SAYISI	YATAK SAYISI	TESİS SAYISI	ODA SAYISI	YATAK SAYISI	TESİS SAYISI	ODA SAYISI	YATAK SAYISI
İSTANBUL	638	18.190	35.831	558	16.773	32.587	1	40	80	77	1.166	2.396	1	181	6

Kaynak: TUROB, Kültür ve Turizm Bakanlığı Konaklama Tesisleri İstatistiği, <http://www.turob.com/istatistikler.aspx> , (12 Mart 2011).

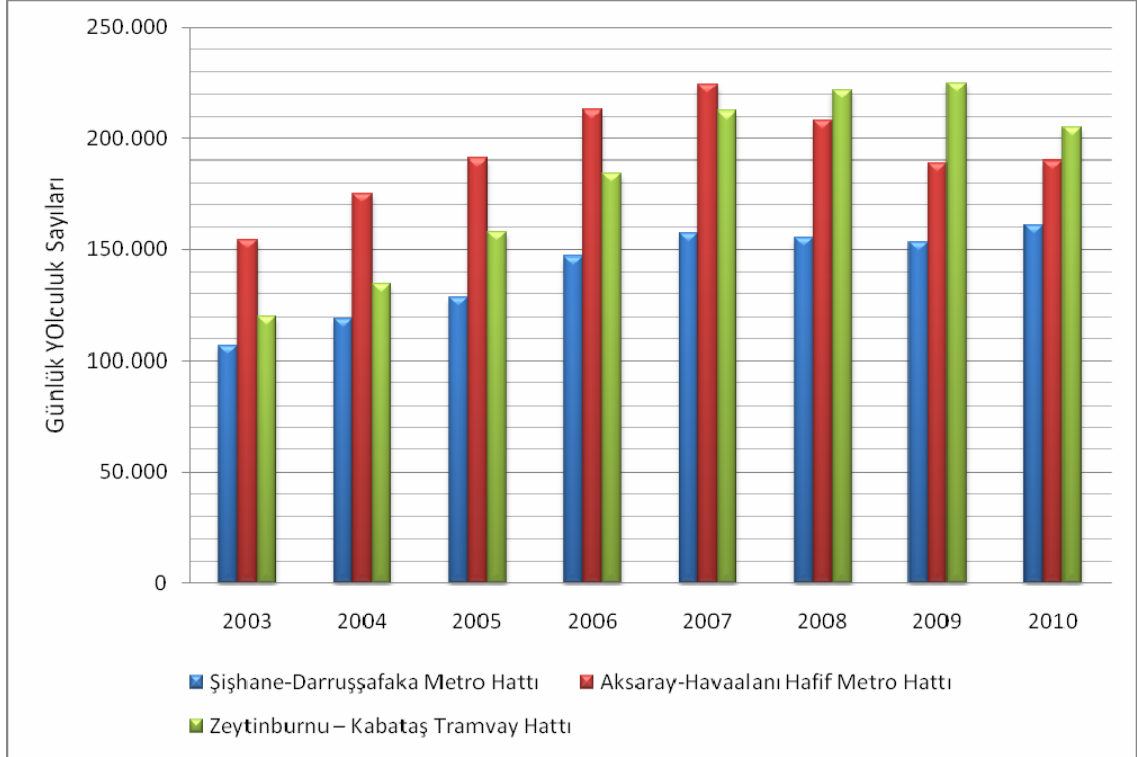
EK 8: İstanbul'da Mevcut Raylı Sistem Hatları ve Raylı Sistemlerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı

Şekil 2
İstanbul'da Mevcut Raylı Sistem Hatları



Kaynak : İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Planı (İUAP)**, 1.Basım, İstanbul: Basın Yayın Müdürlüğü, 2011, s.74.

Şekil 3
Raylı Sistemlerde Taşınan Günlük Yolcu Sayısı



Kaynak : İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **İstanbul Metropoliten Alanı Kentsel Ulaşım Planı (İUAP)**, 1.Basım, İstanbul: Basın Yayın Müdürlüğü, 2011, s.76.

KAYNAKÇA

Aslanoğlu, Rana A. **Kent Kimlik ve Küreselleşme**, 1. Basım, Bursa: Asa Yayınevi, 1998.

Bauman, Zygmunt. **Küreselleşme**, Abdullah Yılmaz (çev.), 1.Basım, İstanbul: Ayrıntı Yayınları, 1999.

Berner, Edhard. “Metropol İkilemi: Küresel Toplum Yerellikler ve Manila’da Kent Arazisi İçin Yürütülen Mücadele”, **Mekan Kültür İktidar Küreselleşen Kentlerde Yeni Kimlikler**, Ayşe Öncü ve Petra Weyland (drl.), 1. Basım, İstanbul: İletişim Yayınları, 2005.

Brenner, Neil. “Global Cities, Glocal States: Global City Formation and State Territorial Restructuring in Contemporary Europe”, **Review of International Political Economy**, Vol.5, No.1, (Spring, 1998).

Bozlağan, Recep. **İstanbul: Derinlik, Değişim ve Güç**, 1. Basım, İstanbul: Marmara Belediyeler Birliği Yayını, 2011.

Castells, Manuel. **Enformasyon Çağı: Ekonomi, Toplum ve Kültür**, Ebru Kılıç (Çev.), 1.Basım, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2005.

Castells, Manuel. **Kent Sınıf İktidar**, Asuman Erendil (çev.), Ankara:Bilim ve Sanat Yayınları, 1997.

Castells, Manuel. “The Education of City Planners in the Information Age”, *Berkeley Planning Journal*, 1998, Vol.12, http://www.acturban.org/biennial/doc_planners/castells.pdf , (28 Nisan 2011).

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **İstatistikler**, <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> , (4 Nisan 2012).

Devlet Planlama Teşkilatı, **İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı**, Ankara, 2009.

Ercan, Fuat. “Kriz ve Yeniden Yapılanma Sürecinde Dünya Kentleri ve Uluslararası Kentler: İstanbul”, **Toplum ve Bilim**, No.71, Kış 1996.

Founder & President of the Mega-Cities Project,
<http://www.megacitiesproject.org/biography.php>, (25 Nisan 2011).

Friedmann, John. “Sokaksız Bir Şehir”, Hale Eryılmaz (çev.), **Birikim Dergisi**, No.86-87, 1996.

Friedmann, John. “The World Hypothesis”, **Development and Change**, Vol.17, No.1, (January, 1986).

Friedman, John ve Wolf, Goetz. “World City Formation”, **International Journal for Urban and Regional Research**, Vol.6, No.3, (September, 1982).

Friedman, Thomas L. **Dünya Düzdür**, Levent Cinemre (çev.), 1. Basım, İstanbul: Boyner Yayınları, 2006.

Friedman, Thomas L. **Lexus ve Zeytin Ağacı Küreselleşmenin Geleceği**, Elif Özsayar (çev.), İstanbul: Boyner Holding Yayınları, 2000.

GAWC, About Us, 2011, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/group.html>, (10 Mart 2011).

GAWC, Inventory of World Cities, 2011, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/citylist.html>, (12 Mart 2011).

Giddens, Anthony. **Europe in the Global Age**, Cambridge: Polity Press, 2007.

Giddens, Anthony. **Sosyoloji**, Hüseyin Özel ve Cemal Güzel (hızl.), 1. Basım, Ankara: Ayraç Yayınevi, 2000.

Hall, Peter. “Global City-Regions in the Twenty-First Century” Allen J. Scott (Ed.), **Global City-Regions Trends, Theory, Policy**, 1. Basım, Oxford: Oxford University Press.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, “Başkan Topbaş; İstanbul Küresel Finans Merkezi Oluyor”, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=19225>, (17 Mart 2011).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP)**, İstanbul, Mayıs 2011.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Sayılarla İstanbul**, 2001, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/BilgiHizmetleri/Istatistikler/Documents/ulasim/t424.pdf> (5 Nisan 2012).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Stratejik Plan 2010-2014**.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, **Yoluna Giren İstanbul**, 2012, <http://issuu.com/istanbulbuyuksehir/docs/ulasimkitapcik?mode=embed&layout=http%3A%2F%2Fskin.issuu.com%2Fv%2Flight%2Flayout.xml&showFlipBtn=true> (25 Nisan 2012).

“İstanbul Uluslararası Finans Merkezi İdari Yapılanması Hakkında Genelge” Genelge No:2010/11, Resmi Gazete, Tarih: 01.05.2010, Sayı: 27.568.

İSTKA, **İstanbul’a Bakış 2011**, 2011.

Keleş, Ruşen. **Kentbilim Terimleri Sözlüğü**, 2. Basım, Ankara:İmge Kitabevi, 1998.

Kıray, Mübeccel B. **Kentleşme Yazıları**, 1. Basım, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998.

Knox, Paul L. ve Taylor, Peter J. (Ed.). **World Cities in a World System**, New York: Cambridge Universty Press, 2000.

Linden, Eugene. “Megacities”, Times, 11 Ocak 1993, <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,977445,00.html>

Lo, Fu-chen ve Yeung, Yue-man (Ed.). **Globalization and The World of Large Cities**, Hong Kong: United Nations University Pres, 1998.

Mengi (Ed.), Ayşegül. **Kent ve Politika Antik Kentten Dünya Kentine**, 1.Basım, Ankara:İmge Kitabevi Yayınları, 2007.

OECD, İstanbul Metropolitan Alan Çalışması, Paris, 2007.

Oksay, M. Serhan. **Globalleşen Dünya’da Türkiye’nin Yeri**, 1.Basım, İstanbul: Kadir Has Üniversitesi Yayınları, 2004.

Özkan, Abdullah. **Küreselleşme ve Avrupa Birliği ile Bütünleşme Sürecinde Türkiye**, 1.Basım, İstanbul: Tasarım Yayınları, 2004.

PricewaterhouseCoopers, **Hakkımızda**,
<https://www.pwc.com/tr/tr/aboutus/index.jhtml> , (1Kasım 2011).

PricewaterhouseCoopers, **Gayrimenkulde Gelişen Trender Avrupa-2012**, İstanbul, 2012.

Ross, Robert J. ve Trachte, Kent C. **Global Capitalism The New Leviathan**, New York: State Univestiy of New York Pres, 1990.

Sassen, Saskia.“The Global City: İntroducing a Concept”, **The Brown Journal of World Affairs**, Vol.6, No.2, (Bahar 2005).

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

Sassen, Saskia.“The Global City: Strategic Site\New Frontier” Engin F. Isin (Ed.), **Democracy, Citizenship and Global City**, 1. Basım, London: Routledge, 2000.

Sassen, Saskia. “Uçsuz Bucaksız Bir Hareketliliğin Değişmez Kavşağı”, **İstanbul Kesişimler Şehri**, London: Urban Age London School of Economics, 2009.

Scott, Allen J. “Global City-Regions” Allen J. Scott (Ed.), **Global City-Regions Trends, Theory, Policy**, 1. Basım, Oxford: Oxford Universty Press.

Scott, Allen J. . “Küreselleşme ve Kent-Bölgelerin Yükselişi”, **Planlama Dergisi**, Kübra Cihangir Çamur (çev.), No.3, (2004).

Soros, George. **Küreselleşme Üzerine**, Mert Keçik (çev.), 1.Basım, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2003.

Taşdemir (haz.), İnci. **Uluslararası Finans Merkezi Olarak İstanbul’un Yapılanması ve Finans Kümelenmesi**, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2008.

Taylor, Peter J. “Amsterdam In A World City Network”, 2002, Loughborouhg Universty, Department of Geography, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rm1.pdf> , (11 Mart 2011).

Taylor, P. J. ve Catalano, G. “World City Network Formation in a Space of Flows”, **Globalization and World Cities Study Group and Network** , <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb61.html> , (5 Mart 2011).

Taylor, Peter J. “Amsterdam In A World City Network”, 2002, Loughborouhg Universty, Department of Geography, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rm1.pdf> , (11 Mart 2011).

Taylor, Peter James. “Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban in Multiple Networks”, **Urban Studies**, Vol.42, No.9, (Agust, 2005).

The Mori Memorial Foundation, **About MMF**, 2012, <http://www.mori-m-foundation.or.jp/english/introduction/index.shtml> (30 Ocak 2012).

The Mori Memorial Foundation, **Global Power City Index**, 2012, <http://www.mori-m-foundation.or.jp/english/research/project/6/index.shtml> (30 Ocak 2012).

Topal, A.Kadir. “Global Kapitalizmde Sermaye Birikimi İçin Yeni Mekânsal Ölçekler: Dünya Kentleri/Global Kentler”, **Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi**, Vol.12, No.2, (Nisan 2003).

TUROB, **Kültür ve Turizm Bakanlığı Konaklama Tesisleri İstatistiği**, <http://www.turob.com/Resources/doc/200869175126istanbul-yatak%2001.06.2008.pdf> , (25 Ocak 2011).

Tümertekin, Erol. **İstanbul İnsan ve Mekân**, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1997.

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, **Türk Boğazları**, 2012, <http://www.mfa.gov.tr/turk-boğazlari.tr.mfa/> (20 Mart 2012).