T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANA BİLİM DALI
İKTİSAT YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KÜRESEL KENT BAĞLAMINDA LİMANLAR: GALATAPORT ÖRNEĞİ

CEMRE YAZ DEMİRCİOĞLU
14710003

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. FERİDE GÖNEL

İSTANBUL
2017

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANA BİLİM DALI
İKTİSAT YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KÜRESEL KENT BAĞLAMINDA LİMANLAR: GALATAPORT ÖRNEĞİ

CEMRE YAZ DEMİRCİOĞLU
14710003

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. FERİDE GÖNEL

İSTANBUL
2017

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANA BİLİM DALI
İKTİSAT YÜKSEK LİSAN PROGRAMI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KÜRESEL KENT BAĞLAMINDA LİMANLAR: GALATAPORT ÖRNEĞİ

CEMRE YAZ DEMİRCİOĞLU
14710003

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih: 03.07.2017
Tezin Savunulduğu Tarih: 06.07.2017
Tez Oy Birliği / ~~Oy Çokluğu~~ ile Başarılı Bulunmuştur

	Unvan Ad Soyad	İmza
Tez Danışmanı	: Prof. Dr. Feride Gönel	
Jüri Üyeleri	: Yrd. Doç. Dr. Türkan Turan	
	Yrd. Doç. Dr. Tolga Aksoy	

İSTANBUL
HAZİRAN, 2017

ÖZ

KÜRESEL KENT BAĞLAMINDA LİMANLAR: GALATAPORT ÖRNEĞİ
CEMRE YAZ DEMİRCİOĞLU
Temmuz, 2017

Çalışmanın temel amacı, küreselleşme ve neoliberal politikaların kent ve kent mekânı üzerinde ne türden etkiler yarattığını analiz etmektir. Küreselleşmenin ekonominin coğrafyasında yarattığı değişimin yakalanabildiği en iyi fotoğraf küresel kentlerdir. Kentler, küresel kent olma yolunda diğer kentlerle girdikleri rekabet, pazarlama ve sermaye çekme yarışında kent mekânını yenileme, iyileştirme ve dönüştürme projeleri ile sürekli olarak kendini yeniden üretmektedir. Söz konusu bu yeniden üretim, sermaye birikiminin ve bağlı olduğu sistemin tıkandığı noktalarda son derece işe yarayan bir mekanizma olarak devreye girer. Bu yeniden üretim sürecindeki en önemli araç ise kent içerisinde kullanılan neoliberal politikalar ve pratiklerdir. Çalışma, kent mekânının yeniden üretim sürecini, kent için önemli bir kamusal alan olan liman ve kıyı bölgelerinde gerçekleşen, yenileme, iyileştirme ve dönüştürme projeleri üzerinden takip etmektedir. Özellikle küreselleşme ile birlikte yaşanan sanayisizleşme süreci, üretim tesisleri, depolama ve taşımacılık için merkez olan limanları işlevsizleştirmiş ve limanların kent merkezinin dışına itilmesine neden olmuştur. Limanların boşalttığı bu alanlar kente sermaye çekecek yeni bölgeler haline gelmiştir. Sözgelimi, New York, Londra gibi hem uzun zamandır finansın ve ticaretin merkezi olan, hem de küresel kentin iyi birer temsilcisi olan kentler, eski üretim alanlarında ve kıyı bölgelerinde farklı dönemlerde önemli dönüşümler yaşamıştır. Anlatılan bu çerçeve içeresinde çalışma, Galataport projesini örnek olay olarak incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Küreselleşme, Neoliberal Politikalar, Küresel Kentler, Limanlar, Galataport

ABSTRACT

WATERFRONTS IN CONTEXT OF GLOBAL CİTY: CASE OF GALATAPORT

CEMRE YAZ DEMİRCİOĞLU

July, 2017

The main goal of the study here of is to analyze the impact of globalization and neoliberal policies on cities and urban spaces. Global cities capture the best picture of the transformation of the economic geography triggered by globalization. Cities reproduce their selves through renewal, improvement, and transformation projects, as a part of the race with other cities for competitiveness, marketing, and attraction of capital, in order to be the global city. This reproduction process is a very useful mechanism to overcome the moments of stagnation of the capital accumulation and its systemic framework. The most significant instruments of this reproduction process are the neoliberal urban policies and practices. The study traces the reconstruction process of the urban space through renewal, improvement and transformation projects of the ports and waterfront zones which are crucial urban public spaces. The de-industrialization process which is specific to the globalization period, de-functionalized the ports which were once hosting production and logistics facilities and wiped them out of the urban centers. The areas emptied by these replaced ports became new urban zones of capital attraction. For instance, cities like London and New York, the traditional centers of trade and finance, posed serious transformation of production and waterfront zones. Looking from this perspective, the thesis focuses Galataport project in Istanbul as the case study.

Key Words: Globalization, Neoliberal Policies, Global Cities, Waterfronts, Galataport

ÖN SÖZ

Bu tez çalışmasına dair ilk fikirler, 2016 bahar dönemi Türkiye Ekonomisinde Seçilmiş Konular adlı derste oluştu. Bu dersle birlikte Türkiye'de inşaat sektörünün gelişimi bağlamında Galataport'un incelenmesi olarak oluşan ilk çalışmadan sonra, konu daha kapsamlı ve incelikli bir tez çalışmasına dönüştü. Bu fikirlerin bir teze dönüşmesini sağlayan, bana interdisipliner bir alanda çalışma imkanı veren, çalışma süresince yol göstericiliği, yardımları ve desteğiyle benim için bir tez danışmandan çok daha fazlası olan Prof. Dr. Feride Gönel'e, çalışma boyunca fikirleri ve eleştirileri ile çalışmanın gelişmine katkı sağlayan Sırrı Emrah Üçer, Enes Aksu ve Janberk Okan'a ve her daim desteklerini yanımda hissettiğim aileme teşekkür ederim.

İstanbul; Temmuz, 2017 Cemre Yaz Demircioğlu

İÇİNDEKİLER

ÖZ ..... **iii**
ABSTRACT ..... **iv**
ÖN SÖZ ..... **v**
İÇİNDEKİLER ..... **vi**
TABLOLAR LİSTESİ ..... **vii**
ŞEKİLLER LİSTESİ ..... **viii**
KISALTMALAR ..... **ix**
1. GİRİŞ **1**
2. KÜRESELLEŞME VE NEOLİBERAL POLİTİKALARIN KENT BAĞLAMINDA UZANTILARI **4**
3. KÜRESEL KENT VE LİMANLAR **13**
3.1. Küresel Kentler 13
3.2. Küresel Kentleri Belirlemek 18
3.3. Küresel Kent Müşterekleri: Limanlar ve Limanların Dönüşümü 22
3.3.1. Londra Örneği 24
3.3.2. New York Örneği 28
3.3.3. Barselona Örneği 31
4. GALATAPORT PROJESİ: LİMAN MI, CAZİP BİR YATIRIM MERKEZİ Mİ? **34**
4.1. Türkiye'de İnşaat Sektörünün Kent Boyutu 35
4.2. İstanbul Limanı'nın Tarihsel Gelişimi 41
4.3. Günümüz İstanbul Limanı: 45
4.4. İhale Süreçleri ve Altyapı Projelerinin Finansmanı 50
5. SONUÇ **55**
KAYNAKÇA **58**
ÖZ GEÇMİŞ **63**

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1: Küresel Kent Endeksine Göre Kentlerin Yıllara Göre Sıralanması 22

Tablo 2: Bankaların Kredi Payı Dağılımı 54

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Küresel Ölçekte Ticari ve Finansal Bütünleşme 15

Şekil 2: Türkiye'de İnşaat Sektörü ve GSYH'daki Büyüme 37

Şekil 3: Galata Bölgesi Osmanlı Dönemine Ait Planları 43

Şekil 4: Galata Liman Bölgesi Zaman Çizelgesi 46

Şekil 5: Tabanlıoğlu Mimarlık'ın Galataport için oluşturduğu proje örneği 48

Şekil 6: Galataport Projesi kapsamında planlanan yapıların yerlerini ve fonksiyonlarını gösteren vaziyet planı 50

KISALTMALAR

AB : Avrupa Birliği

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

ECO : Emerging Cities Outlook (Gelişmekte Olan Kentler Görünümü)

GCI : Global Cities Index **(**Küresel Kentler Endeksi)

GLA : Greater London Authority

GSYH : Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

ILO : International Labour Organization (Uluslararası Çalışma Örgütü)

IMF : International Money Fund (Uluslararası Para Fonu)

LDDC : London Docklands Development Corporation (Londra Limanları Kalkınma Şirketi)

NAFTA : North American Free Trade Agreement (Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması)

TCMB : Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası

TMMOB : Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

TOKİ : Toplu Konut İdaresi Başkanlığı

1. GİRİŞ

Küreselleşme sürecinin ne zaman başladığı bir tartışma konusu olsa da sosyoekonomik ve politik etkileri oldukça açıktır. Küreselleşme temelde bir bütünleşme sürecidir ve bu bağlamda dünya üzerindeki sınırları ortadan kaldırma iddiasını taşır. Bu iddia ekonomik olarak sermayenin, emeğin ve diğer faktörlerin dünya üzerinde nerdeyse sınırsızca hareket ediyor olmasında karşılığını bulur. Burada önemli olan nokta, küreselleşme ile sermayenin diğer faktörlere göre daha fazla özgürlük alanı elde etmiş olmasıdır. Sermayeye bu özgürlük alanını tanıyan süreç esas olarak küreselleşmeden beslenen neoliberal dalgadır. Özünü bireysel özgürlüklerden ve serbest piyasaya olan inançtan alan neoliberalizm, 1980'lerde ekonomik bir ortodoksiye dönüşürken yarattığı dönüşümler sermaye lehine olmuştur.

Bu bağlamda, küreselleşme sonrası dönemde, neoliberal politikaların etkisi ile kentler toplumların öznel ihtiyaçları dışında, sermayenin ihtiyaçlarına göre düzenlenmiş mekânlar olarak da karşımıza çıkmaktadır. Dolayısıyla, sermayenin küresel bağlamdaki bu özgür dolaşımının bir diğer tetikleyicisi de mekânlar olmaktadır. Bu tür kentler hizmet ve finans sektörünün merkezileştiği ve kontrol edildiği mekanlar olarak karşımıza çıkar. Sassen'in küresel kentler olarak tanımladığı bu kentler, temelde finansın, uzmanlaşmış hizmetlerin, uluslararası firmaların ana merkezlerinin yoğunlaştığı, bilginin ve çok kültürlülüğün var olduğu kentlerdir. Yani bir anlamda küreselleşme ve neoliberal pratikler, kentleri sermayenin merkezi yaparak, kentlerin sanayi kentlerinden küresel kentlere doğru evrilmesine neden olmuştur. Bu durum kent pratiğinde çok farklı yer ve şekillerde karşımıza çıkar. Örneğin, kent merkezinde var olan eski sanayi binaları, üretim tesisleri, depolama ve taşımacılık için merkez olan limanlar işlevsizleştirilerek kentlerin dışına itilmiştir. Kent dışına itilen bu mekânların boşalttığı alanlar ise sermaye için yeni cazibe alanları haline dönüşmüştür. Bu alanlar, yeni arazi kullanımı ve inşaat stoku oluşturarak kente sermaye çekecek yeni bölgeler halini alır.

New York ve Londra gibi hem uzun zamandır finansın ve ticaretin merkezi olan, hem de küresel kentin iyi birer temsilcisi olan kentler, eski üretim alanlarında ve kıyı

bölgelerinde farklı dönemlerde önemli dönüşümler yaşamıştır. Örneğin, New York'un kıyı şeridi 1980'lerde yeni ekonomik düzenin konut ve ticari gelişmelerine uygun olarak dönüşüm geçirmiştir. Londra'daki Docklands ise (yük gemisi liman bölgesi) kamu-özel sektör ortaklığı ile Londra'nın ikinci finans merkezinin de içinde yer aldığı bir proje ile dönüştürülmüştür. Bu örnekleri Barselona, Hamburg, Rotterdam gibi kentlerdeki yenileme ve dönüşüm projeleri ile çoğaltmak mümkündür.

Anlatılan bu çerçeve içeresinde çalışmanın temel amacı, küreselleşme ve neoliberal politikaların kent ve kent mekânı üzerinde ne türden etkiler yarattığını anlamaya çalışmaktır. Bu açıdan çalışma disiplinler-arası bir motivasyona sahiptir. Küreselleşmenin ekonominin coğrafyasında yarattığı değişimin yakalanabildiği en iyi fotoğraf küresel kentlerdir. Kentler, küresel kent olma yolunda diğer kentlerle girdikleri rekabet, pazarlama ve sermaye çekme yarışında kent mekânını yenileme, iyileştirme ve dönüştürme projeleri ile sürekli olarak yeniden üretmektedir. Söz konusu bu yeniden üretim bilindiği gibi sermayenin ve bağlı olduğu sistemin tıkandığı noktalarda son derece işe yarayan bir mekanizma olarak devreye girer. Bu yeniden üretim sürecinin en önemli aracı ise kent içeresinde kullanılan neoliberal politikalar ve pratiklerdir.

Bu noktada, kentsel dönüşüm ve yenileme kavramlarını tanımlamak önemli olacaktır. İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki dönemde, savaşın kent üzerindeki yıkıcı etkileri dolayasıyla Avrupa ve Amerika kentlerinde, kentleri yeniden yapılandırmaya yönelik bir süreç başlamıştır. Özellikle 1950'lerden sonra uydu kentlerin[1] ortaya çıkışı ile birlikte Amerikan kentlerinin merkezlerindeki çöküntü alanlarında yenileme ve dönüşüme yönelik süreçler oluşmuştur.[2] Kentsel dönüşüm, kentsel alanların var olan durumundan başka bir biçime girmesidir.[3] Kentsel yenileme ise kentsel alanlarda bozulmuş bölümlerin onarımını içermektedir. Kentlerdeki değişim süreçlerini açıklamak adına kullanılan yenileme ve dönüşüm kavramları bu süreçler

[1] Uydu kent, kent çeperinde kent merkezinin yükünü azaltmak için kurulan daha çok konut odaklı tasarlanan bölgelerdir.
[2] Nil Uzun, "Kentsel Yenileme ve Dönüşüm", **Kent Planlama,** der. Suna Senem Özdemir, Ö. Burcu Özdemir Sarı, Nil Uzun, (İstanbul: İmge Kitabevi, 2017): 583.
[3] Müge Akkar, "Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı'daki Kavramlar, Tanımlar, Süreçler ve Türkiye", **Planlama**, s. 2 (2006): 30.

için birer üst başlık olarak düşünülebilir ve bu kavramlar iyileştirme, onarım, koruma, ıslah, yenilenme gibi değişik müdahale biçimlerini kapsayıcı niteliktedir.[4]

Çalışma, kent mekânın yeniden üretim sürecini, kent için önemli bir kamusal alan olan liman ve kıyı bölgelerinde gerçekleşen yenileme, iyileştirme ve dönüştürme projeleri üzerinden takip etmektedir. Bu bağlamda da Galataport projesi örnek olay olarak incelenmektedir. Galataport projesi İstanbul ili, Beyoğlu ilçesinde bulunan, Salıpazarı Rıhtımı ve Karaköy Rıhtımı'ndan oluşan ve İstanbul Limanı olarak bilinen bölgeyi kapsamaktadır. İstanbul'un tek kurvaziyer limanını kapsayan proje, temelde turizm odaklı bir dönüşüm gerçekleştirmeyi hedefler. Özelleştirme kapsamında gerçekleştirilen proje, neoliberal politikaların kentteki en önemli uygulama araçlarından biri olan kamu özel sektör ortaklığının yap-işlet-devret modeli çerçevesinde hayata geçirilmiş halidir.

Galataport projesinin gerçekleştirileceği proje alanın hem kamusal alan hem kentsel sit alanı hem turizm merkezi hem de özelleştirmeye konu olması dolayısıyla nasıl bir dönüşüm geçirmesi gerektiği proje gündeme geldiği ilk günden bu yana önemli bir tartışma konusu olmuştur. İstanbul Limanı'nın cazip bir yatırım merkezi olarak mı yoksa kent dokusuna uygun ve kamu yararını gözeten bir liman olarak mı dönüşeceği sorusu önemli ve sosyoekonomik açıdan tartışılmaya değerdir.

Bu doğrultuda çalışmanın ilk bölümü küreselleşme kavramını ve neoliberal politikaları genel olarak ele aldıktan sonra söz konusu kavramların kent uzantılarını incelemektedir. İkinci bölüm, küresel kenti ortaya çıkaran ekonomik süreçler, küresel kentin tanımlanması ve belirlenmesi üzerinde durmaktadır. Ayrıca, bölüm önemli bir kamusal alan olan limanların dönüşümünü üç örnek kent (Londra, New York, Barselona) üzerinden anlatmaktadır. Son bölüm ise Galataport projesinin İstanbul Limanı'nın tarihsel gelişimi, projenin oluşum süreci ve finansmanı üzerinden incelemeye çalışmaktadır. Bu bölümde Galataport projesi örneğinden hareketle neoliberal politikaların kent ölçeğindeki yeniden yapılandırılması üzerinde durulmuştur. Böylece sermayenin yeniden kar oranlarının artmasına önayak olabilecek bir yol, küresel kentler çerçevesinden bulunmuş olmaktadır.

[4] Uzun, **age.** , 583.

2. KÜRESELLEŞME VE NEOLİBERAL POLİTİKALARIN KENT BAĞLAMINDA UZANTILARI

Hala güncelliğini koruyan küreselleşme teorisi, 1980 sonrası dünyayı tanımlayan en önemli söylemlerden biri olmuştur. Kimileri küreselleşmenin sınırları ortadan kaldırarak dünya ticaret hacmini genişlettiğini, sermayeyi, emeği ve bilgiyi mobil hale getirerek teoriyi dar anlamda değerlendirip, olumlarken, kimileri pek çok ülkedeki artan cari açık ve dış borç ile işsizliğe, sanayisizleşmeye bakarak küreselleşmenin dünyayı 'küresel bir tuzağın' içine sürükleyip eşitsizliği arttırdığını öne sürmekte ve teoriye daha çekimser ve karamsar yaklaşmaktadır. Kavramsal olarak küreselleşme kabaca emeğin, sermayenin, malların, finansal kaynakların, bilgi ve teknolojik birikimin mobilitesinin arttığı ve faktör, mal, hizmet ve finansal piyasaların birbirleri ile sıkıca eklemlendiği bir süreci işaret etmektedir. Bu süreç ile birlikte dünya genelinde finansal akımlar, yabancı sermaye yatırımları ve dış ticaret artmış ve aynı zamanda uluslararası şirketlerin faaliyet alanları genişlemiştir; öyle ki bugün dünya ekonomisinde, cirosu pek çok ülkenin milli gelirini aşan sayısız çokuluslu şirket faaliyet göstermektedir. Hatta bu şirketlerin ülkelerin siyasi ve ekonomik politikalarına yön verdikleri bile rahatlıkla telaffuz edilen bilgiler ve araştırmalar arasında yer almaktadır.[5]

Peki, bu küreselleşme süreci tam olarak ne zaman başlamıştır? Dünya tarihçilerinin bu soruya cevabı küreselleşmenin birkaç yüzyıl hatta birkaç bin yıl geçmişe kadar götürülebilecek bir olgu olduğudur. Bu bakış açısına göre 1492'de Christopher Colombus'un Karayip Adaları'na varması ve 1498 Vasco da Gama'nın Afrika'ya ziyareti küreselleşme teorisi için önemli tarihleri oluşturmaktadır. Çünkü bu tarihlerle birlikte dünyada uzun mesafeli ticaret yapılmaya başlanmış ve 1500 sonrası dönemde dünya tarihinde küresel bir çağ yaşanmıştır. Bu bakış açısını savunanlar 1492 ve 1498'i küreselleşme için iki önemli kırılma noktası olarak ele almıştır. Diğer

[5] Geoffrey Jones, **"Multinational Strageties and Developing Countries in Historical Perspective",** Harvard Business School, Working Paper No. 10-076 http://www.hbs.edu/faculty/Publication%20Files/10-076.pdf [17-03-2010]: 44-45

yandan kimi iktisat tarihçileri erken modern dönemdeki uzun mesafeli ticaret hacminin çok da yüksek olmadığının, 1800'lerde dünya ekonomisinin yavaş yavaş birbirine eklemlendiğinin ve ancak 19. yüzyılda ulaştırmada gerçekleşen yeniliklerle birlikte ekonomide gerçek bir bütünleşmeden bahsedilebileceğinin üzerinde durmaktadır. Immanuel Wallerstein ise küreselleşmenin kökeni için 16. yüzyılı işaret ederken, kimi ülkelerin dünya ekonomisine ve uzun mesafeli ticaret ağına ancak 1750-1850 yılları arasında eklemlenebildiğinden bahsetmektedir.[6] Kısacası küreselleşmenin kökenlerine ve ne zaman başladığına dair tam olarak bir fikir birliği yoktur. Fakat özellikle 1970'lerden sonra neoliberalizm ve neoliberal politikaların bir hegomonik güce dönüşmesi ile birlikte küreselleşme süreci ticaret, bütünleşme ve mobilite anlamında hız kazanmıştır. Bu bağlamda küreselleşme sürecinin ve neoliberalizmin temelde birbirini besleyen ve birbirinden beslenen süreçler olarak karşımıza çıktığını söylemek yanlış olmayacaktır.

Küreselleşme denince akla ilk gelen şey dünyanın bütünleşmesi, sınırların ortadan kalkmasıdır. Bu anlamda bütünleşme ülkelerin sınırları ile sosyal, ekonomik ve politik mekân arasındaki ilişkiler bütünün yeniden yapılanmasına işaret eder. Bu bütünleşme kendini gerek dünya ekonomisinde gerek politik hayatta gerekse kültürel hayatta gösterir. Özellikle dünya ekonomisinin artan bir hızda bütünleştiği ve birbirine eklemlendiği bir gerçektir. Hem doğrudan yabancı sermaye yatırımları hem finans ve sermaye akımları hem de emeğin mobilitesine dair bütün göstergeler bu durumu destekler niteliktedir.[7] Fakat dünyanın bütünleşmesi ve sınırların ortadan kalkması yekten küreselleşme kavramını açıklamak adına yeterli değildir. Bu bağlamada küreselleşme teorisinin en temel ve vazgeçilmez unsuru olan ulus devlete ilişkin teoriden bahsetmek önemli olacaktır.

Küreselleşme teorisi temelini ulus devletin çözülmesi üzerine kurar. Küreselleşme teorisine göre, emek, para ve sermaye akımlarının bu denli mobil ve yoğun olduğu bir dünyada, ulus devletler çözülmeye mahkûmdur. Ulus devletin sonu tezi ise dört temel üzerinde yükselir: ulusal ekonomilerin çözülüşü, uluslararası şirketlerin gelişmesi ve dolayısıyla sermayenin ulusal karakterini yitirmesi ve AB, NAFTA gibi

[6] Jeffery G. Williamson, Kevin H. O'Rourke, **"When Did Globalization Begin?",** NBR Working Papper Series, No.7635 (2000), http://www.nber.org/papers/w7632 [08.10.2016]
[7] Sungur Savran, **Kod Adı Küreselleşme: 21. Yüzyılda Emperyalizm**, 2.bs.(İstanbul: Yordam Kitap, 2008): 104.

ekonomik örgütlerin yükselişi ile ulus devletin ortadan kalkması.[8] Bu teze ek olarak küreselleşme literatürü az gelişmiş ülkeler için ulusal kalkınmacılığın iflas ettiğine yönelik bir iddia da taşır.

Ulusal kalkınmacılığın iflası tezi doğrudan, sermaye hareketleri ve sermaye sahipleri ile özellikle çokuluslu şirketlerin devletler karşısında güç kazanması ile ilişkilidir. Bu teze göre, 1970'lerde dünya genelinde yaşanan gelişmeler ulusal kalkınmacılığı iflas ettirerek ulus devletlerin kendi sınırları içinde ekonomi ve özellikle de sermaye akımlarına hâkim olamayacağını göstermiştir. Bunun sonucunda sermaye sahipleri devletler karşısında güç kazanarak devletin birikim sürecindeki rolünü giderek azaltmıştır. Bu anlayışa göre bir ekonomide sermaye akımlarının niteliği ve nerelere, nasıl yatırım yapmaya karar verileceği ekonomideki en temel sorudur. Devlet eğer sermayeye uygun ortamı sağlarsa ülkeye yatırım yapılır, eğer uygun yatırım iklimi sağlanamazsa yerli sermaye dünyanın herhangi bir yerinde yatırım yapmayı tercih eder, yabancı sermaye ise kendine daha iyi bir yatırım ortamı bulmak için ülkeyi terk eder.[9] Bu bağlamda küreleşme teorisinin ulusal kalkınmacılığın iflasına yönelik iddiası bize, küreselleşme ve neoliberalizm arasındaki ilişkinin nasıl başladığını da göstermektedir. Çünkü ulusal kalkınmacılığın iflası sadece iç pazara dayalı sermaye birikiminin bittiğini ve her ülkenin dünya pazarına eklemlenmesi gerektiğini değil, aynı zamanda dünya pazarına eklemlenmenin hangi yöntemler ile olacağını da söyler: ülkeler dünya ekonomisi ile liberal yöntemler ile entegre olmalıdır. Milliyetçilik, ulusal kalkınmacılık yahut popülizm bu eklemlenmeyi sağlayabilecek ideolojiler değildir. Yani küreselleşme sadece bir ekonomik bütünleşme süreci değil, aynı zamanda politik özünü neoliberalizmin oluşturduğu bir süreci de işaret eder.[10]

Neoliberalizm ise her şeyden öte bir politik ve ekonomik pratikler bütünüdür. Bu bütünün özünü bireysel özgürlüklere ve serbest piyasaya olan inanç oluşturur. Neoliberalizmde devletin rolü sadece aşağıdaki unsurlarla sınırlıdır:

- Uygun kurumsal çerçeveyi yaratmak ve korumak,
- Özel mülkiyeti, serbest piyasa ve ticaret anlayışını güvence altına almak,
- Piyasaların düzgün bir şekilde işleye bilmesini sağlamak, eğer piyasalar mevcut değilse bu piyasaları oluşturmak,

[8] **age.** , 28-31.
[9] Çağlar Keyder, **Ulusal Kalkınmacılığın İflası** , (İstanbul: Metis Yayınları,2004): 160-181.
[10] Savran, **age.** , 44.

— Piyasaya müdahale etmemek yahut müdahaleyi minimumda tutmak,
— Paranın itibarını korumak.

Küreselleşmenin bugün kullandığı temel yöntem olarak dünyayı etkisi altına alan neoliberalizmin fikri temelleri 1947 yılında Hayek'in öncülüğünde Mises, Friedman ve Popper gibi önemli isimlerin oluşturduğu Mont Pelerin Cemiyeti'nde atılmıştır. Topluluğun liberalliği, bireysel özgürlüklere atfettikleri önemden ileri gelirken, neo sözcüğü ise hem liberalizmde yeni bir anlayışı hem de neoklasik iktisadın serbest piyasa ilkelerine bağlı kaldıklarını da işaret etmektedir. Devlet müdahalesinden yana teorilere tamamen karşı olan topluluk, devletin kararlarının belirli çıkar gruplarının etkisinde verilmeye mahkûm olduğunu savunmaktadır. Aynı zamanda özgürlüğün etkili bir şekilde tesis edilebilmesi için rekabete dayalı piyasa ve özel mülkiyete vurguda bulunmaktadır. Hayek'in öncülüğünde oluşan bu hareket 1970'lere kadar pek fazla taraftar toplayamamışken, 1970'lerde büyük bir ivme kazanmış bu yılların sonuna doğru hegomonik bir güç haline gelmiştir.[11]

Bu noktada sormamız gereken sorulardan biri, nasıl olup da 1970'lerin sonu ve 1980'lerin başında neoliberalizmin ekonomik bir ortodoksiye dönüşmüş olduğudur. Söz konusu süreç aslında 1970'lerde Bretton Woods sisteminin çözülüşü ile başlamış, döviz ve sermaye kontrollerinin kaldırılmasına yönelik girişimlerin dünya üzerinde daha hızlı hareket eden ve daha açık bir ticari ilişkiler sisteminin kurulması ile devam etmiştir. Böylece ülkeler, bölgeler ve kentler arasındaki rekabet artmış ve küreselleşmenin etkisi ile ortaya çıkan eşitsiz coğrafi gelişme mekanizmaları ile birlikte neoliberalizm ve neoliberal politikalar ülkeler için daha cazip hale getirmiştir. 1970'lerden itibaren düzenleyici önlemlerin sınırlanması, özelleştirmeler ve devletin birçok sosyal alanı terk etmesi ile birlikte dünya genelinde politik ve ekonomik olarak neoliberalizme doğru kayış başlamıştır. İngiltere ve Amerika söz konusu bu yeni neoliberal politikaların öncülüğünü yaparken, Çin'in bile piyasa sistemi ile barışık ekonomi politikaları, neoliberalizm hegemonyasının hızlı yayılmasında kritik bir rol oynamıştır. Özellikle İngiltere'de Thatcher, Amerika'da ise Başkan Reagan, neoliberalizm denildiğinde akla gelen ikonik figürler haline dönüşmüştür. Neoliberal politikaları uygulayarak, piyasa hedeflerine ulaşan bu

[11] David Harvey, **Neoliberalizmin Kısa Tarihi,** çev. Aylin Onacak**,** (İstanbul: Sel Yayıncılık, 2015): 27-44.

ülkeler, diğer ülkeler, bölgeler ve kentler üzerinde bir baskı oluşturarak neoliberalizmin yaygınlaşmasını sağlamışlardır. Yani neoliberalleşmeyi ekonomik bir ortodoksiye dönüştüren akım temelde birkaç büyük merkezden – İngiltere, ABD, Çin- yayılması olmuştur.[12]

Bu noktada şunu söylemekte fayda var, neoliberalizm dünya genelinde hegemonyasını kurarken her ülkede farklı yöntemler ve araçlar kullanmıştır. Kimi ülkeler askeri güç (Şili gibi), kimisi IMF politikalarının dayatmasıyla (Mozambik ve Filipinler gibi), kimi ülkeler ise demokratik yollar ile neoliberalizme geçiş yapmıştır. Kullandıkları araçların da çeşitlenmesi ile düşündüğümüzde, kimi ülkeler özelleştirmeleri, kimi ülkeler finansallaşmayı, kimi ülkeler sıkı para politikalarını ve kimi ülkeler de emek piyasalarını esnekleştirmeyi ağırlıklandırarak hedeflerine ulaşmaya çalışmışlardır.

ABD'de neoliberalizmin inşası, temelde kavramın özgürlüğe olan vurgusu ile sağlanmıştır. Özellikle şirketler, medya, sivil toplum kuruluşları ve akademik dünyada neoliberalizm özgürlüğün tek sağlayıcısı olduğu inancı hızla yayılmaya ve güç kazanmaya başlamış, daha sonra bu fikir siyasi partilere sirayet etmiş ve en sonunda da Reagan'ın başkanlığı ile devlet iktidarında vücut bulmuştur. Özellikle 1960'ların sonu ve 1970'lerin başında New York'ta yaşanan mali kriz neoliberal politikaların somut olarak uygulanacağı zemini hazırlarken, mali krizin yönetiliş biçimi, IMF'nin uygulamaları ile birleşince uluslararası düzlemde de bu politikanın uygulamalarının yolu açılmış oldu.[13]

Söz konusu politika uygulamalar arasında en çok başvurulan sıkı para politikası Reagan hükümetince ABD'de neoliberal politikaların kabulünün kolaylaştırılması için bir numaralı araç olarak kullanıldı. Neoliberal uygulamalar sadece bununla sınırlı kalmadı, özelleştirmeler ve kamu-özel sektör ortaklıkları neoliberal politikaya geçiş için kullanılan diğer önemli araçlar haline geldiler. Neoliberalizmin önemli politika pratiklerinden biri olan özelleştirme, temelde piyasanın devlet karşısında, özel mülkiyetin de kamu ve toplumsal mülkiyet karşısında üstün olduğu inancının bir nişanesidir. ABD'de olduğu gibi, İngiltere'de de Thatcher ekonomiyi yeniden düzenleme görevi ile seçildiğinde kullandığı ilk araç özelleştirmeler olmuştur. Thatcher sonrasındaki dönemde ise özelleştirilen hizmet sayısı düşük kalmıştır,

[12] **age.**, 95-96.
[13] **age.**, 51-52.

çünkü artık özelleştirilebilecek bir şey kalmamıştır. Dolayısıyla Thatcher sonrası dönemde özelleştirme yeni bir suret kazanarak özel sektör finansman girişimine dönüşmüştür. Böylece kamu sektörü mal ve hizmetleri kendi üretmeyi bırakarak bu mal ve hizmetlerin üretimini özel sektöre ihale etmeye başlamıştır.[14] Bu durum aslında günümüzde de yaygın bir şekilde kullanılan kamu-özel sektör iş birliklerinin başlamasıdır. Böylece, sermayenin karlarındaki azalmalar, artan enflasyon ve açıklarla paradaki değer kaybı, uygulanan bu sıkı para politikaları ve özelleştirme uygulamaları ile aşılmış olur. Maliye politikasında ise sıklıkla neoliberal çizgiden uzaklaşan bir görüntü ortaya çıkar; Neoliberal maliye politikası temelde serbest bir piyasa rejiminin oluşturulması ve paranın değerinin korunması üzerine kuruludur. Bu, hükümet harcamalarının sadece piyasaların yapamadığı ekonomik faaliyetlerin üstlenilmesi ve kaynak olarak vergilerin kullanılması anlamına gelmektedir. ABD'de ise hükümet harcamaları, neoliberal politikaların vergilere mesafeli bakış açısından dolayı, vergilerle karşılanmamış dolayısıyla da büyük iç açıklar ortaya çıkmıştır.[15]

Neoliberal politikaların küreselleşmenin hız kazandığı bir dünyada yayılması şüphesiz ki çok kolay olmuştur; Latin Amerika'da, ABD'nin ve küreselleşme yanlısı kurumların -IMF, Dünya Bankası, ILO gibi- başrolde olduğu farklı bir hikâye sahnededir. Bölgenin gelir eşitsizliği, toplumsal dışlanma, güçlü oligarşik yapılanmalar, devletlerin bu yapıları yeniden üretmeye meyilli yapısı ve devletin ekonomiye teşvik ve düzenleme adına müdahaleleri 1980'lerdeki kriz ortamı ile birleşince, bölgede politika değişikliği kaçınılmaz hale gelmiştir. Özellikle yeni ekonomik düzende finansal yapının borç birikimini kolaylaştırması ve Bretton Woods'un çözülüşü ile yaşanan ekonomik durgunluk dünya borç krizi için önemli bir tetikleyici olmuştur. Fakat krizin patlak vermesinin arkasındaki en önemli etken ABD'nin neoliberal politikalara geçişi ile dünya genelinde borçlulara dayatılan yüksek faizler olmuştur. Krizden sonra Latin Amerika'da ithal ikameci sanayileşme iflas ederken, siyasi ve akademik anlamda sürekli desteklenen neoliberalizm, bölge için tek çözüm olarak görülmüştür. Bu bağlamda ABD, IMF ve Dünya Bankası krizden kurtuluş olarak, sadece Latin Amerika'ya değil dünyadaki tüm gelişmekte olan ve azgelişmiş ülkelere aynı politikayı, yani neoliberalizmi işaret etmişlerdir.[16]

---

[14] **age**,325-338.
[15]Alfredo Saad-Filho, Deborah Johnston, **Neoliberalizm: Muhalif Bir Seçki**, çev.Şeyda Başlı, Tuncel Öncel, 2.bs.,(İstanbul: Yordam Kitap, 2007): 305-323.
[16] **age.**, 305-323.

1990'lara gelindiğinde, bir anlamda emekleme aşamasını atlatmış görünen neoliberal politikalar farklı ülke deneyimleri ve biraz daha hız artırma niyetindedir; ancak peş peşe gelen finansal krizler, küresel atmosferin yerelde aynı havayı estirmediğini bize gösterir. Yani, sermayenin küresel çapta çokuluslu şirketler ve finansal regülâsyonlar vasıtasıyla başardığı düzenek, yerel ortamda benzer sonuçlar doğurmamakta ya da en azından ulus devletler bu ortama ayak uydurmakta çeşitli güçlüklerle karşılaşmaktadırlar. Başka bir ifadeyle, yerel dönüşümler, zamandan ve mekândan bağımsız gibi duran küresel dönüşüme ayak uydurmakta zorlanmaktadır. Dolayısıyla da toplumların rutin yaşantısında ortaya çıkan pek çok değişim aslında kendi iradelerini yansıtan yerelden ziyade uluslararası aktörlerin tercihlerinin bir uzantısı haline gelmektedir.

Bu noktada, yerel dönüşümlerin muhatabı, küreselleşmeyle zayıflatılan uluslar değil daha çok kentler olarak kabul edildi. Harvey'in sözleriyle ifade edecek olursak, sistemin iç çelişkilerinin "mekânsal bir onarımı" söz konusu olabilecek midir?[17] Olacaksa da bu kentlerde olacaktır. Böylece, küreselleşme süreci kentleri temelde küresel ölçekte önemli hale getirirken, neoliberal pratikler ise kentlerin yönetim anlayışında önemli dönüşümler yaratmaya başladı. Özellikle neoliberalizmin yeniden dönüşüm politikaları, sermaye için kenti, yeni bir müdahale alanı olarak konumlandırmaya başladı. Küreselleşme ile sınırların ortadan kalkması, ulaşım ve iletişim teknolojilerinin gelişip maliyetlerin düşmesi, emek, mal ve sermayenin mobilitesinin artması ve bilgiye erişim anlamında mekânsal engellerin ortadan kalkması kentlerin bu dönüşümünde rol oynayan temel faktörlerdir. Bu durum, özellikle sermayenin coğrafi hareketliliğinin yani mobilitesinin etkin bir işlev görecekse, sabitlenmiş ve güvenli mekânsal altyapıların da kurulması ihtiyacını artırmıştır.[18] Bu bağlamda küreselleşme ve neoliberal pratikler birlikte düşünüldüğünde kentler küresel ekonomi içinde yeni bir anlam kazanmaktadır. Yani kentler artık sadece yerel ekonominin bir parçası olmaktan çok küresel ekonomiye eklemlenmiş ve onun ihtiyaçlarına göre düzenlenmiş mekânlar haline getirilmektedirler. Yani iyi organize edilmiş bir telekomünikasyon sistemi, güvenli bir finans ve bunu koruyan bir hukuk sistemi ile malların da güvence altında olacağı

[17] David Harvey, **Spaces of Capital: Towards a Critical Geography**, (New York: Routledge, 2001): 384
[18] **age.** ,392.

bir fiziksel altyapı sisteminin (ulaştırma yolları, limanlar ve depolar) yeniden inşası kaçınılmazdır.

Elbette, kentlere atfedilen bu yeni rolün arkasında yatan, neoliberal politikaların yukarıda da değindiğimiz dönüşümü çerçevesinde üretimde yaşadığı dönüşümdür. Küreselleşmenin bir sonucu olarak dünya ekonomisinde ağırlık sanayi sektöründe hizmetler sektörüne özellikle ve öncelikle de finans sektörüne doğru evrilmiştir. Kentler ise artık hizmet sektörünün ve onun en önemli temsilcisi konumundaki finans sektörünün varlığı ve gelişmişliğine göre değerlendirilmeye başlanmıştır. Böylece bazı büyük kentlerin stratejik rolleri hem küresel anlamdaki bütünleşmeye hem de ekonomik faaliyetlere göre dönüşmüştür ki bu kentler Sassen tarafından "küresel kentler" olarak tanımlanmaktadır. Bu kentler dünya ekonomisi için stratejik bölgelerde yer almakta, genel olarak kendi ekonomileri içinde yüksek düzeyde uluslararasılaşmaya ve geniş bir toplumsal yapıya sahip konumda olmaktadırlar. Küresel kentlere dâhil olan kentlerden bazıları asırlardır dünya ticaretinin ve bankacılığının merkezleridir. Fakat bunun ötesinde dönüşen dünya ekonomisinde küresel kentler, dünya ekonomisinin organizasyonunda komuta noktaları olmak; lider endüstrilerdeki firmalar için finansman ve uzmanlaşmış hizmet sağlamada önemli konumlara ve pazarlara sahip olmak ve bu sektörler için yeni teknolojilerin üretimi dâhil, sanayi üretiminin önemli bölgeleri olmak gibi özellikleri barındırmaktadır.[19]

Neoliberal pratikler ise kentlerin yönetimi, planlanması, pazarlanması ve rekabet edebilirliği üzerinde son derece etkili olmuştur. Özellikle kentsel yönetimlerin küresel çapta dönüşümler yaşandığı aşamada, kentler için vurgu yönetimden yönetişime kaymış, bu yönetişim de işletmeci kimlikten girişimciliğe doğru evrilmiştir. Bu durum daha yenilikçi ve girişimci kentsel yönetişimleri işaret etmektedir. Kentsel yönetişim temelde yüksek derecede mobil ve esnek olan üretim, tüketim ve finans akışını kente çekmeye yönelik olarak çalışmaktadır. Küreselleşmenin neoliberal politikalarla eklemlenmesinin en belirgin ve görünür hale gelmesinde kentlerin bu anlamdaki fonksiyonu son derece önemlidir; bu bağlamda yerel yönetimler küçük ölçekli firmalara şans tanımaya, kamu-özel sektör ortaklıklarına önem vermeye ve yerel alanları özel sektör için daha cazip hale getirmeye başlamıştır. Özellikle kamu-özel sektör ortaklıkları bu yeni tip

[19] Saskia Sassen, **Cities in A World Economy** , 2. Ed, (California: Pine Forge Press, 2000): 4

girişimcilikte kilit rol oynarlar. Bu ortaklıklar ile yerel yönetimler kent içindeki mekânların iyileştirilmesinden çok inşaat odaklı yatırım ve ekonomik kalkınmaya odaklanmış gibidirler. Yani kentsel yönetişim daha çok "iyi iş ya da yatırım iklimi" yaratmak yerine sermayeyi kente çekebilmek ile ilgilenmekte oluşturulan ve teşvik gören yeni tip girişimcilik anlayışı da sermayeyi kente çekme sürecinin hem sonucu hem de yardımcısı olmaktadır.[20] Böylece, bu yeni ortam, kentler arasında rekabeti de ortaya çıkartırken, çoğu zaman rekabetin hızlanmasıyla, kentlerde istenmeyen görüntülerin, oluşumların, parçalanmışlıkların ve zararların da doğmasına neden olmaktadır. Konunun bu yönü ilerleyen bölümlerde, Galataport örneği anlatılırken bu durum biraz daha ayrıntılandırılacaktır.

[20] David Harvey **"From Managerialism to Entrepreneurialism:The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism",** Spaces of Capital: Towards a Critical Geography, (New York: Routledge, 2001): 345-368

3. KÜRESEL KENT VE LİMANLAR

Bu bölümün ilk kısmında, küreselleşme ve neoliberal politikaların izinde küresel kent kavramını ortaya çıkaran süreçler, küresel kentin tanımlanması ve bir kenti küresel kent yapan özellikler üzerinde durulmaya çalışılmaktadır. Ayrıca, örnek olay olarak ele aldığımız kıyı kullanımı nedeniyle de kıyıların kentler için öneminden kısaca bahsedilerek, yine küresel kentteki bazı kıyı kullanımı ve dönüşümlerinden de söz edilecektir.

Küreselleşme, kentlere yerellikten çok küresel ölçeğin önemli olduğu yeni roller biçerken, neoliberal politikalar kentlerin sermaye için yeni bir müdahale alanı olmasının pratiklerini sağlamıştır. Bu bağlamda, günümüzde hangi kentlerin daha küresel, hangi kentlerin küreselleşmekte olduğu, hangi kentlerin sermayeyi, insanları ve fikirleri daha iyi çekebildiği soruları giderek önem kazanmaktadır. Bölümün ikinci kısmı, bu soruların cevaplanmasına yardımcı olan ve küresel kentleri belirlemek adına kullanılan Küresel Kentler Endeksi'nin incelenmesini kapsamaktadır. Endeks içinde dikkat çekici olan, ilk beş kentin, endeksin ilk hazırlandığı tarih olan 2008'den beri değişiklik göstermemiş olmasıdır. Bu kentler, geçmişten günümüze ekonominin, özellikle de ticaretin ve finansın merkezi olan, New York, Londra, Paris, Tokyo ve Hong Kong kentleridir. Bu endeksi oluşturan ölçütler ve boyutlar, küresel kentleri incelerken kullanacağımız faktörler olacaktır.

Üçüncü ve son kısım ise kentlerin müştereklerinden biri olan kıyı bölgesinin, kentlerin sermayeyi çekmek ve küresel kent olabilmek iddiası ile yaşadığı dönüşümler üzerine odaklanmaktadır. Bu dönüşümler örnek kentlerin yaşadığı dönüşüm süreçleri izlenerek anlatılmaya çalışılmaktadır.

3.1. Küresel Kentler

Kentler kabaca toplumsal ve ekonomik ilişkilerin ve gelişmelerin mekânsal ölçekteki yansımalarıdır. Dolayısıyla toplumsal ve ekonomik yapıdaki dönüşümler kentlerin zaman içinde değişmesine ve dönüşmesine itici güç olmaktadır. Bu bağlamda kentler için önemli kırılma noktalarından biri sanayi devrimi olmuştur. Sanayi devrimi

öncesi kentler yani Ortaçağ kentleri, feodal sistemin etkisinde toprağa dayalı üretimin hâkim olduğu kentlerdi. Bu kentler üretimin insan ve hayvan gücüne dayalı olduğu, ekonomik faaliyetlerde uzmanlaşma ve çeşitliliğin düşük olduğu ve kent merkezlerinde dinsel, yönetsel ve ticari yani pazar fonksiyonlarının geliştiği kentlerdi ve dolayısıyla sanayi kentlerinden farklı özellikler göstermekteydi.[21]

Sanayi devrimi sonrası oluşan sanayi kentleri ise iş bölümü ve uzmanlaşmanın olduğu, sermaye ve teknoloji yoğun bir üretim tarzına geçiş yapmış kentlerdir. Sanayi kentleri teknolojik gelişmeler, artan nüfus ve kentin çekici güç olması dolayısıyla göçlerin yoğun olduğu üretimin merkezi olan yerlerdir. Bu kentlerde artan nüfus ve göçlere karşı kentteki konut arzının yetersiz kalması sonucu, fabrika alanlarının yakın çevresine yeni yerleşim alanları kurulmaya başlanmıştır. Sanayi kentlerinde kentli nüfusun artması ile kentte aşırı yoğunluk ve sağlıksız yaşam koşulları oluşmuş, kent merkezleri yoksulluğun, işsizliğin, altyapı sorunlarının, çevre kirliliğinin, toplumsal çatışmanın yoğunlaştığı çöküntü alanları haline dönüşmüştür.[22]

Aslında kentler, doğuşlarından itibaren ticaret, yönetim gibi hizmetlerin en önemli merkezleri olmuştur. 18. yüzyıldan sonraki iki yüzyıllık dönemde ise kentler yaşanan ekonomik ve toplumsal değişimler ile üretim faaliyetlerinin merkezi haline dönüşmüştür. 20. yüzyılın sonlarına doğru ise kentler, küreselleşme ve sanayisizleşme süreçlerinin etkisi ile birlikte hizmetlerde uzmanlaşmaya geri dönmüş ve üretim merkezlerini tıpkı tarım alanlarının kent alanlarının dışında konumlandırılmasında olduğu gibi, sanayi üretim alanlarını da kent dışına iten yeni bir süreç yaşamıştır.[23]

Kentlerin uzmanlaşmış hizmetlere[24] dönüşü küreselleşmenin ekonomi üzerinde yarattığı dönüşümlerle paralellik göstermiştir. Küreselleşme ile birlikte ekonominin kompozisyonu, coğrafyası ve kurumsal yapısı köklü bir değişim yaşamış ve bu değişim çoğunlukla sermayenin lehine olmuştur. Bunun sonucunda kentlerde

---

[21] Z. Ezgi Haliloğlu Kahraman, "Kent Sosyolojisi",**" Kent Planlama"**, der. Suna Senem Özdemir, Ö. Burcu Özdemir Sarı, Nil Uzun, (İstanbul: İmge Kitabevi, 2017): 332.

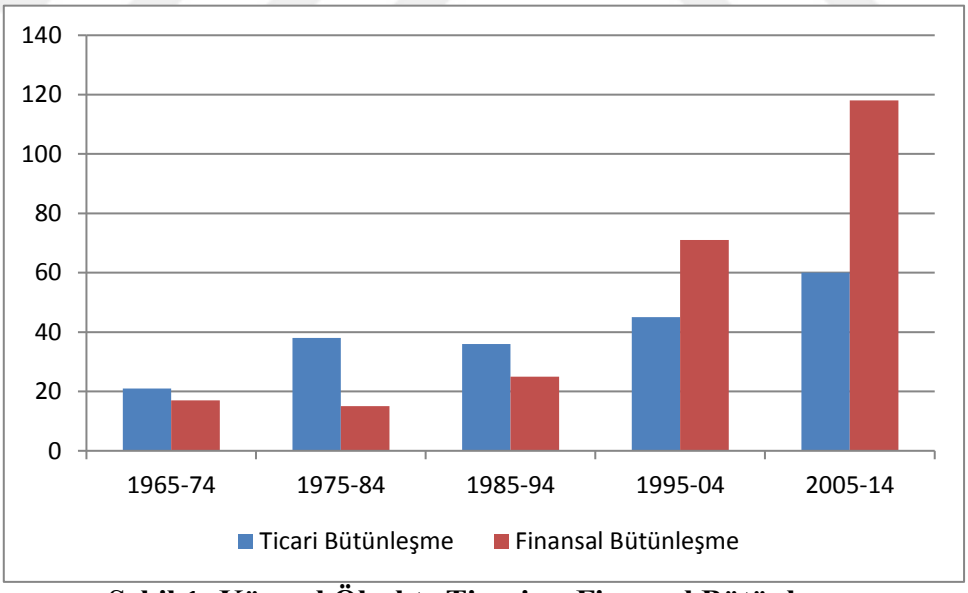
[22] **age**, 333.

[23] Çağlar Keyder,"İstanbul'u Nasıl Satmalı", **Ulusal Kalkınmacılığın İflası**, 3.bs. (İstanbul: Metis Yayınları, 2004): 103.

[24] Uzmanlaşmış hizmetler üst düzey teknik uzmanlık gerektiren teknik ve idari işlerdir. Özellikle finans piyasalarının ve finansal akımların düzgün işleyebilmesi için ihtiyaç duyulan kontorl, güvenlik, yazılım hizmetleri uzmanlaşmış hizmetler içinde düşünülebilir. Aynı zamanda uzmanlaşmış hizmetler düşük ücretli vasıfsız işler üretir. Örneğin ofis için gerek duyulan temizlik işleri gibi. Kentlerde bu türden hizmetlere olan ihtiyacın artması hem ketler arası eşitsizliklere hem de kent içinde ekonomik eşitsizliklere neden olur.

ekonominin bu dönüşümüne cevap veren ve sermayenin ihtiyaçlarına göre yeniden düzenlenen kentler olarak ortaya çıkmışlardır. Bu değişimin sermayenin lehine olması aslında çok da şaşırtıcı bir durum değildir. Daha önceki mekânsal yerleşimlere baktığımızda, sermaye tarafından inşa edilen üretim tesislerinin, çalışılan ve yaşanan yerler arasındaki fiziki mekanlarla ilgili tasarımları da geliştirdiklerine tanık olmaktayız.

Ekonominin kompozisyonunda yukarıda anlattığımız gibi sanayiden daha çok hizmetler sektörüne kayma şeklinde ortaya çıkan bu değişim, kentleri su kenarlarındaki ticari ve sanayi kentlerinden, zenginliğin daha hızlı yaratıldığı finans ve hizmet kentlerine dönüştürmüştür. Bu dönüşümden önce yani ekonominin kompozisyonunun ağırlığını ticarette olduğu 1800'lü yıllarda, limanlar, tarlalar, madenler ve fabrikalar önemli bölgelerken, kentler liman kenarlarında kurulu, ticaretin dolayısıyla ticarete bağlı hizmetlerin ve bankacılığın geliştiği yerlerdi. Bu anlamda ekonomik işlemler coğrafyası için doğal kaynaklara yakınlık önemli bir belirleyiciydi. Tarihsel açıdan bakıldığında, bu durum Afrika, Latin Amerika ve Karayipler'deki birçok ülkenin coğrafi kompozisyon içerisinde önemli bölgeler olmasını sağlıyordu.[25]



Şekil 1: Küresel Ölçekte Ticari ve Finansal Bütünleşme

Kaynak: M. Ayhan Köse, Ezgi O. Öztürk, "A World Of Change", Finance&Development, 2014.

Bu bağlamda ticaret, 1950'lerin sonuna gelene kadar uluslararası ekonomik ilişkiler içerisinde önemini korumuştur. Fakat 1980'lere gelindiğinde küresel ölçekte ticaret

[25] Sassen, **age.** , 11-12

önemini kaybetmeye başlamış ve finansal akımların ise önemi artmıştır. Grafik 1, küresel ölçekte ticari bütünleşme ve finansal bütünleşme arasındaki farkı göstermektedir. 1980 sonrası dönemde ihracatın büyüme hızı ile finansal akımların büyüme hızı arasındaki fark, keskin bir biçimde artmıştır. Bu tarz uluslararası akımlar içinse önemli bölgeler finansal piyasalar, gelişmiş kurumsal hizmet firmaları, bankalar ve uluslararası firmaların ana merkezleridir. Finansal akımların yoğun olduğu yerler zenginliğin yaratım sürecinin merkezidir ve günümüzde bu yoğunluk en çok kent merkezleri içinde konumlanmıştır.[26]

İlk bölümde de belirttiğimiz gibi, neoliberal politikaların yardımıyla, küreselleşmeden sonra ekonomide yeni bir uluslararası işlemler coğrafyası ortaya çıkmıştır. Bunun temel sebebi ise, yine daha önce belirtildiği gibi, 1980'lerin sonlarına doğru küreselleşmenin etkisi ile uluslararası işlemlerde finans ve uzmanlaşmış hizmetlerin baskın hale gelmesidir. Bu yeni coğrafi kompozisyon bir yandan kentlerin dünya ekonomisi içerisinde elini güçlendirmiş bir yandan da uluslararası işlemlerde finans ve uzmanlaşmış hizmetlerin keskin konsantrasyonu sadece sayılı kentin dünya ekonomisi içerisinde stratejik role sahip olmasına neden olmuştur.[27] Örneğin, New York, Londra, Tokyo gibi kentler finansal işlemlerin ve bu işlemlerin sağlanmasına yönelik hizmetlerin yoğunlaştığı kentlerdir.

Sonuç olarak küreselleşme ile birlikte dünya coğrafyasında yaşanan dönüşüm, uluslararası işlemlerin kompozisyonu ve bu işlemlerin uygulandığı çerçeve, dünya ekonomisinde yeni stratejik alanların oluşmasına katkıda bulunmuştur. Sassen'e göre dört önemli mekân ekonomik küreselleşmenin yeni formlarını sembolize eden diğer tüm mekânlardan ayrılmaktadır. [28] Bunlar;

- İhracat bölgeleri,
- Offshore bankacılık merkezleri,
- İleri teknoloji bölgeleri
- Küresel kentler

şeklindedir.

Küreselleşmenin bu yeni formlarının dışında uluslararası işlemlerin maddeleştiği birçok farklı mekân bulunmaktadır. Örneğin, limanlar artan uluslararası ticaret

[26] **age.** , 11-17.
[27] **age.** , 11-12.
[28] **age. ,** 20.

dünyasında hem ticaret anlamında hem de yatırım çekebilme gücü anlamında stratejik mekânlar olmaya devam etmektedir. Fakat yukarda sıralanan yeni formlar dahil, hiçbir mekân küresel ekonominin ruhunu küresel kentler kadar iyi yakalayamamaktadır.[29]

Bu bağlamda küreselleşme süreci, sermayenin kendine uygun mekanları seçerek, bu mekanların dönüşmesi, büyümesi ve sonuç olarak bu mekanların küreselleşmesine neden olmaktadır. Küresel kentler de bu süreç içinde merkezileşmeyi başarabilen kentlerdir. Yani bu kentler, küresel ekonominin yönetildiği, uzmanlaşmış hizmetlerin yoğunlaştığı ve küresel ölçekte finansal işlemlerin yapıldığı en önemli merkezlerdir. Aynı zamanda küresel kentler, sermayeye yönelik hizmet üreten iletişim ve bilgi hizmetlerinin, uluslararası finansal akımı sağlayan ve denetleyen finansal kurum ve işletmelerin, uluslararası piyasaya hizmet sağlayan medya, araştırma, danışmanlık, hukuk, reklam gibi firmaların ve hizmetlerin, uluslararası faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşlarını bulunduran ve aynı zamanda birçok kültürün bir arada barındığı heterojen bir yapıya sahip kentlerdir.[30]

Küresel kent kavramını ilk ortaya koyan kişi olan Sassen ise küresel kentler ile ilgili iki önemli işlevden bahsetmektedir:

1. Küresel kentlerin finans ve uzmanlaşmış hizmetler için post-endüstriyel üretim bölgeleri olmaları

2. Küresel kentlerin tüm dünyada devletlerin ve firmaların finansal araçları ve uzmanlaşmış hizmetleri satın alabildiği uluslararası pazara sahip olması

Sonuç olarak küreselleşmenin yansıması olan ekonomik faaliyetlerin bölgesel dağılımı, merkezileştirilmiş fonksiyonlara ve operasyonlara ihtiyacın büyümesine neden olmuştur. Bu merkezileştirilmiş fonksiyonlar ve operasyonlar uzmanlaşmış hizmetler, telekomünikasyon altyapısı ve endüstriyel hizmetler üretilmesine ihtiyaç duymaktadır. Küresel kentler hizmet ve finansın, yatırımların ve operasyonların ana merkezleridir ve dolayısıyla ekonomi için stratejik üretim bölgeleridir.[31]

[29] **age** , 20.
[30] Z. Ezgi Haliloğlu Kahraman, "Kent Sosyolojisi",**Kent Planlama**, der. Suna Senem Özdemir, Ö. Burcu Özdemir Sarı, Nil Uzun, (İstanbul: İmge Kitabevi, 2017): 335.
[31] Sassen, **age**, 139-140.

3.2. Küresel Kentleri Belirlemek

Hangi kentler daha küreseldir? Bu sorunun cevaplanması ihtiyacından doğan Küresel Kentler Endeksi (GCI), ilk kez 2008 yılında A.T Kearney, Foreign Policy dergisi ve The Chicago Council on Global Affairs ortaklığında hazırlanmıştır. 2008 yılından beri her iki yılda bir güncellenen endeks kentlerin dünyanın geri kalanı ile nasıl entegre olduğu üzerinde durmaktadır.

2008'de hazırlanan GCI raporunda yirmi dört ölçüt ile oluşturulan beş boyut üzerinden küresel kentler endeksi oluşturulmuştur. Bu beş boyut iş etkinliği, beşerî sermaye, bilgi alışverişi, kültürel deneyim ve politik katılımdan oluşmaktadır. 2008 yılı verilerine göre ilk beş kent sırasıyla New York, Londra, Paris, Tokyo ve Hong Kong şeklinde sıralanmaktadır. İstanbul ise sıralamada kendine yirmi sekizinci sırada yer bulmuştur.[32]

Küresel kentler endeksini oluşturan boyutlar belli ağırlıklar ile endeks içine dahil edilmektedir. Endeksteki ağırlığı yüzde 30 olan iş etkinliği boyutu, kentin sermaye piyasalarının değerini, büyük küresel şirketlerin genel merkez sayısını, düzenlenen uluslararası konferans sayısını, hava alanları ve limanlar üzerinden sağlanan mal akışını ve uzmanlaşmış hizmet firmalarının sayısı dikkate alarak oluşturulmaktadır.[33]

Beşerî sermaye, kentin çeşitli insan ve yetenek gruplarını çekmek anlamında kentin ne kadar başarılı olduğunu ölçmeye yöneliktir ve endeks içindeki ağırlığı yüzde otuzdur. Beşerî sermaye boyutu kentin sahip olduğu yabancı popülasyonu, üniversite kalitesi, uluslararası okul sayısı, uluslararası öğrenci popülasyonunu ve üniversite diplomasına sahip yerel halk üzerinden hesaplanmaktadır.[34] Küresel kentler endeksi içinde sadece 2016 yılında birinciliği Londra'ya kaptıran New York, endeks hazırlandığı yıldan beri hem iş etkinliği hem de beşerî sermaye anlamında tartışmasız bir üstünlüğe sahiptir. Bu durum New York'un dünyanın en önemli finans merkezi olması ve göç alma potansiyeli ile açıklanabilir.

---

[32] A.T. Kearney, **"The 2008 Global Cities Indexs"** www.atkearney.com/documents/10192/178350/the-2008-global-cities-index.pdf/6d7465d2-4444-43d8-9f63-852e251eb2c7 [28.10.2016]

[33] A.T. Kearney, **"The Urban Elite"** https://www.atkearney.com/documents/10192/578680/Urban_Elite-GCI_2010.pdf/efd4176a-09dd-4ed4-b030-9d94ecc17e8b [28.10.2016]

[34] **age**. , 5.

Kentte haberlerin ve bilginin dünyanın geri kalanına oranla ne kadar iyi yayıldığını ölçen bilgi alışverişi boyutu, kentteki uluslararası haber bürolarının sayısı, sansür seviyesi, önde gelen yerel gazetelerdeki uluslararası haber miktarı ve geniş bant abone oranı ile ölçülmektedir. Bilgi alışverişi boyutunun endeks içindeki oranı yüzde on beştir.[35] Paris bilgi alışverişinde 2008 yılından beri birinci sıradadır.

Kültürel deneyim, kentin hem yerel halkına hem de turistlerine yönelik çeşitlilik gösteren cazibe merkezlerine sahip olması ile ölçülmektedir. Bu bağlamda kentin ev sahipliği yaptığı önemli spor etkinlikleri sayısı, müzeler, performans sanatları merkezleri, farklı mutfak kültürlerini barındıran işlemeler, turist sayısı, kardeş kent ilişkileri önemlidir ve kültürel deneyimin endeks içindeki ağırlığı yüzde on beştir.[36] Endeks hazırlandığı tarihten beri Londra kültürel deneyimin merkezi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Beşinci ve son boyut olan politik katılım ise kentin küresel politika oluşturma ve bu politikaları etkileme gücünü ölçmeyi amaçlamaktadır. Endeks içinde yüzde on etkisi olan politik katılım, elçilik ve konsolosluk sayısı, önemli düşünce kuruluşları sayısı, uluslararası kuruluş sayısı, uluslararası erişime sahip yerel kurum sayısı ve politik içerikli konferans sayısı üzerinden ölçülmektedir.[37] Küresel kentler endeksi içinde kendine çok önemli bir yer bulamasa da ABD'nin başkenti olan Washington D.C. politik katılımda tüm yıllarda birinci sıradadır. Washington D.C.'nin özel statüsü, ABD'deki bütün federal kurumları barındırması ve kentin hem ABD hem de dünya için politika merkezi olduğu düşünüldüğünde bu birincilik şaşırtıcı olmayacaktır.

2012 ve 2014 yılı raporlarında GCI'ten farklı olarak Gelişmekte Olan Kentler Görünümü (Emerging Cities Outlook-ECO) analizi geliştirilmiştir. Küreselleşmenin hızı, gelişmekte olan kentlerin, küresel ekonomiye eklemlenmesi için çeşitli fırsatlar yaratmaktadır. Kimi kentler iletişim ve teknolojideki hızlı değişimlerden, sermayenin hareketliliğinden faydalanarak küresel kentler ile rekabet edebilir hale gelirken, kimi kentler küreselleşmeye ayak uydurmak konusunda zorluklar yaşamaktadır. Gelişmekte Olan Kentler Görünümü de bir nevi kentlerin küresel kent olma yolundaki güçlü ve zayıf yanlarını analiz etmeye çalışma çabasıdır. Kentlerin güçlü yanları altyapı, kentin iş yapma kolaylığı, gayri safi yurtiçi hasıla oranı ve orta sınıfın

[35] **age.** , 5.
[36] **age.** , 5.
[37] **age.**, 1-6.

büyüme oranı üzerinden ölçülmektedir. Kentlerin zayıf yanları analiz edilirken ise istikrarsızlık, sağlık sistemi, yolsuzluk ve popülasyon düzeyi dikkate alınmaktadır.[38]

2012 yılında GCI'de otuz yedinci sırada olan İstanbul, ECO'da ise küresel etkisini kaybeden ve zayıf yanları ile dikkat çeken bir kent görünümü çizmektedir. 2014'te ise İstanbul ECO'da 15. sıradadır. 2016 yılında ise İstanbul GCI'de yirmi beşinci sıraya yükselmiştir.

2016 yılında altıncısı yayınlanan Küresel Kentler raporunda 125 kent içinden hangisinin daha küresel olduğu analiz edilmeye çalışılmıştır. Rapor, küresel kent tanımını küresel sermayeyi, insanları ve fikirleri çekme ve koruyabilme ve uzun vadede bu performansı sürdürebilmek ile ilişkili tutulmaktadır. 2016 raporu hem GCI hem de Küresel Kentler Görünümü'nden (Global Cities Outlook) oluşmaktadır. Küresel kentler görünümü, bir kentin potansiyelini kişisel refah, ekonomi, inovasyon ve yönetişim üzerinden ölçmeye çalışmaktadır ve temelde kentler arası rekabeti şekillendiren kent politikaları ve pratiklerine yönelik ileriye dönük bir bakış açısı sunmaya çalışmaktadır. 2016'da GCI'de ilk beşi oluşturan ülkeler değişmezken sadece sıralamada Londra New York'un üstüne geçerek birinciliği almıştır. Küresel Kentler Görünümünde ise ilk beş, sırası ile San Francisco, New York, Boston ve Londra olmuştur. Londra özellikle ekonomik performansı ile Küresel Kentler Görünümü içinde dikkat çekmektedir. Melbourne kişisel refah, Silikon Vadisi'nin bulunduğu San Francisco inovasyon, Cenevre ve Zürih kentleri ise yönetişim anlamında öne çıkan kentlerdir.[39]

Hem küresel kent endeksi hem de küresel kent görünüm içerisinde ilk 25 sıra içinde yer alabilen kentler ise A.T. Kearney'e göre küresel elit olarak tanımlanmaktadır. Küresel elit kategorisine girebilen kentler New York ve Londra gibi hem kültürel hem ekonomik hem de küresel ekonomik merkezler olarak karşımıza çıkmaktadır.[40]

Küresel kent endeksinin 2008'den 2016'ya kadar olan süreçteki sıralaması Tablo 1'de gösterilmektedir. Sıralamada ilk beşteki kentler, kendi içlerinde yer değiştirseler de ilk beş kent hiç değişmemiştir: New York, Londra, Paris, Tokyo, Hong Kong. Bu

---

[38] A.T. Kearney, **"2012 Global Cities Index and Emerging Cities Outlook"** https://www.atkearney.com/documents/10192/537298/2012_Global_Cities_Index_and_Emerging_Cities_Outlook_1.pdf/dfedfc4c-8a62-4162-90e5-2a3f14f0da3a [28.10.2016] , 1-4.

[39] A.T. Kearney**,"Global City Index 2016",** https://www.atkearney.com/documents/10192/8178456/Global+Cities+2016.pdf/8139cd44-c760-4a93-ad7d-11c5d347451a [28.10.2016], 6-8.

[40] **age.,** 1-2.

kentlerin tarihsel bağlamda finans, altyapı, hizmet sektörlerinin gelişimine bakıldığında küresel kent olma nüvelerini taşıdığını söylemek mümkün. Örneğin metro sistemlerinin varlığı kentte iş merkezlerinin gelişmesi anlamında etkilidir ve küresel kent olma yolunda altyapı yatırımları olmazsa olmazdır. Bu bağlamda ilk beş kent, en eski metro sistemlerine ve gelişmiş ulaşım ağlarına sahip kentlerdir. 1863'te kurulan dünyanın ilk metro sistemi Londra'da bulunmaktadır, New York metrosu (1870), Paris metrosu (1900) ve Tokyo metrosu (1927) da en eski yirmi metro sistemi içindedir.

Finans ve sermaye hareketlilikleri gelişimine borsa üzerinden bakacak olursak, 224 yıllık bir geçmişe sahip olan New York Borsası dünyanın en eski borsalarından biridir. Londra Borsası 215, Tokyo Borsası 138, Hong Kong Borsası ise 125 yıllık bir geçmişe sahiptir. New York dünyanın en yüksek işlem hacmine sahip olan borsasıdır. 224 yıllık bir geçmişe sahip olan New York Borsası'nın 2015 yılı verilerine göre piyasa değeri 19.223 trilyon dolardır. 2015'te dünyanın toplam hisse senedi değerinin %87'sini oluşturan grup içinde küresel kent endeksinin başı çeken kentlerini görmek mümkün: 6.187 trilyon dolarlık piyasa değeri ile Londra Borsası, 4.485 trilyon dolarlık piyasa değeri ile Tokyo Borsası ve 3.325 trilyon dolarlık piyasa değeri ile Hong Kong Borsası.[41]

[41] Jeff Desjardins, **" All of The World's Stock Exchanges by Size",** http://money.visualcapitalist.com/all-of-the-worlds-stock-exchanges-by-size/ [18.03.2017]

Tablo 1: Küresel Kent Endeksine Göre Kentlerin Yıllara Göre Sıralanması

	2016	2015	2014	2012	2010	2008
Londra	1	2	2	2	2	2
New York	2	1	1	1	1	1
Paris	3	3	3	3	4	3
Tokyo	4	4	4	4	3	4
Hong Kong	5	5	5	5	5	5
Los Angeles	6	6	6	6	7	6
Chicago	7	7	7	7	6	8
Singapur	8	8	9	11	8	7
Pekin	9	9	8	14	15	12
Washington	10	10	10	10	13	11
Seoul	11	11	12	8	10	9
Brüksel	12	12	11	9	11	13
Madrid	13	16	15	18	17	14
Sydney	14	15	14	12	9	16
Melbourne	15	19	25	32	-	-
Berlin	16	17	19	20	16	17
Toronto	17	13	13	16	15	10
Moskova	18	14	17	19	25	19
Viyana	19	18	16	13	18	18
Şanghay	20	21	18	21	21	20
Buenos Aires	21	20	20	22	22	33
Amsterdam	22	25	26	26	29	23
San Francisco	23	22	22	17	12	15
Boston	24	23	21	15	19	29
İstanbul	25	29	28	37	41	28

Kaynak: A.T Karney'nin küresel kent endeksinden hareketle derlenmiştir.

3.3. Küresel Kent Müşterekleri: Limanlar ve Limanların Dönüşümü

Su kenarları (deniz, nehir veya göl) kentlerin ilk kuruluşundan itibaren insanların cazip bulduğu yerleşim alanlarından biridir. Tarih boyunca da kıyı kentleri pek çok açıdan incelenmiş ve ele alınmıştır. Şüphesiz en önemli boyutu da ekonomiktir;

ulaşım ve ticareti kolaylaştırıcı etkisi ile kıyılar kentlerin gelişmesinden öncü rol üstlenmişlerdir. Kıyıların tarihten gelen bu misyonu zaman içerisinde hemen hiç kaybolmamış aksine artarak devam etmiştir.

Tablo 1'de saydığımız küresel kentlerin pek çoğunun bir nehirle veya bir denizle yakın bağlantısı bulunmaktadır. Örneğin, Roma Tiber kıyılarında kurulmuştur, Paris Seine Nehri, Londra ise Thames Nehri tarafından ikiye bölünür, New York Hudson Nehri'nin ağzındadır ve bu örnekler çoğaltılabilir. Üstelik kentlerin küresel kent olma iddiaları, birbirleri ile rekabet etmeleri ve yatırımları kente çekme çabaları özellikle kentin kıyı bölgelerini ve kamusal alanlarını kent için yeniden önemli hale getirmiştir. Bu anlamda birçok kent, kıyı ve liman bölgelerinde önemli projelerin öncülüğünde bir dönüşüm süreci yaşanmaya başlamıştır.

Kıyı bölgeleri ve liman bölgelerinde gerçekleşen dönüşüm küreselleşme ile birlikte ekonominin yeniden yapılandırılması, nakliye ve kargolama tesislerindeki teknolojik değişim ve küresel hiyerarşi içinde kentlerin birbirleri ile rekabeti ile sıkı sıkıya ilişkili olarak gerçekleşmiştir. 1960'ların sonunda ekonomide üretimin küresel ölçekte örgütlenmesi, konteynerleşme[42] ile birlikte yaygınlaşan Ro-Ro yükleme ve boşaltma yönteminin tercih edilir olması, sosyal ve coğrafi değişiklikler ve diğer büyük teknolojik yenilikler limanların kent merkezlerinden uzaklaşmasına sebep olmuştur. Bu uzaklaşma beraberinde limanlar ve kentlerin arasındaki yakın işlevsel ve mekânsal ilişkinin kuşuna neden olmuştur. Böylece limanların kentlerde boşalttığı alanlar ve eski liman mekânları kent içinde yeni arazi kullanım faaliyetlerine ve inşaat stoku oluşmasına neden olmuştur. [43]Özellikle 1990'lardan itibaren kentsel dönüşümün hız kazanmasıyla birlikte, yenileme ve koruma kavramları da kullanılarak tarihsel, kültürel öğelerin ekonomik öğelerle birleştirilmesi çabalarına ağırlık verilmeye başlanmıştır. Bir anlamda post-modern anlayışın bir ürünü olarak da değerlendirebileceğimiz tarzda, çok-aktörlü ve çok-işlevli oluşumlar inşa edilmeye başlanmıştır. Bu anlamda, 1990'larda ön plana çıkan kentsel koruma ya da

[42] *Konteynerleşme* kabaca taşımacılık modüllerinin değişmesini yani heterojen yüklerin homojenleşerek konteyner içine girmesini ifade etmektedir. Bu sistem ile deniz taşımacılığında, malların istiflenmesi ve gemi ile kamyonlar arasında malların taşınması daha kolay hale gelmiştir. Malların taşınması için modernize edilmiş konteynerleşme gibi araçlar ve düşük maliyetler ekonomik faaliyetlerin merkezden uzaklaşmasına imakan sağlamıştır.

[43] Dirk Schubert, "Waterfront Revitalizations", **Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow**,ed. Gene Desfor, JenneferLaidley, Quentin Stevens, Dirk Schubert (New York: Routledge, 2011): 74

kentsel canlandırma kavramları çerçevesinde, Manchester'da Salford Quays ve Plymouth'da Sutton Harbour Canlandırma Projeleri hem fiziksel ıslah hem çevresel iyileştirme hem de ekonomik canlandırmayı amaçlayan projelere örnektir.[44]

Liman dönüşümlerini oluşturan süreçler temelde benzer olsa dahi dönüşümler pratikte her kentte bambaşka süreçler izlemiştir. Bu sebeple küreselleşme bağlamında limanların dönüşümlerini anlamak, farklı kentler ve bu kentlerin özgün süreçlerini takip etmekten geçmektedir. Bu nedenle bu bölümde, Londra, New York ve Barselona örnekleri üzerinden liman dönüşümleri anlatılmaya çalışılacaktır.

Londra ve New York örnekleri hem en önemli küresel kentler olmaları dolayısı ile hem de neoliberalizmin ve küreselleşmenin pratikteki yansımalarını yakalamak açısından önemli olacaktır. Londra'da dönüşüm devletin öncülüğünde gerçekleşmiş, New York'ta ise yerel yönetimin dönüşümleri gerçekleştiren öncü güç olmuştur.

Barselona'da ise bu iki örnekten farklı bir dönüşüm süreci yaşanmıştır. Dönüşümün ana motoru Olimpiyat Oyunları olmuş ve görece daha başarılı sonuçlar elde edilmiştir. Olimpiyat oyunları gibi etkinliklerin kent içindeki üretimi ve tüketimi, kentin ekonomisini iyileştirmek ve sağlamlaştırmak için önemli bir araç olarak kullanılmıştır. Örneğin, Sydney 2000 yılında gerçekleştirdiği olimpiyatlar kent ekonomisini geliştirmek anlamında olumlu sonuçlar doğurmuştur; sahil boyunca kentte alışveriş alanı yapılmış ve opera binası gibi sembollerle küresel kent bağlamında dikkat çekmeyi başarmıştır. Fakat olimpiyat adaylığı ya da etkinliği için kenti hazırlamak her zaman kendini amorti edebilen bir süreç olmayabilir. Örneğin, 2016 yılında Rio de Janeiro'da geçekleşen olimpiyatlar harcamaların yüksekliği dolayısı ile yerel halkın tepkisini çekmiştir.

3.3.1. Londra Örneği

İngiltere'nin, yaklaşık 8.5 milyonluk nüfusu[45] ile en kalabalık kenti olan Londra, aynı zamanda dünyanın en eski kentlerinden biridir. Milattan sonra 43 yılında bir Roma kenti olarak kurulan Londinium bugünkü Londra'nın temelini oluşturmaktadır. Kenti ikiye bölen Thames Nehri, önemli bir geçiş noktası olması ile geçmişten günümüze kente büyük bir liman özelliği kazandırmıştır.

---

[44] Müge Akkar, **"Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı'daki Kavramlar, Tanımlar, Süreçler ve Türkiye"**, Planlama, s. 2 (2006): 33

[45] London Datastore, 2015 veri setine göre.

Londra'nın ilk kapalı liman tesisleri 1802'de açılan West India Docks'tur. Bu rıhtımlar açık nehirden uzakta Isle of Dogs'da kurulmuştur ve Londra'daki ilk ticari limanlardır. West India Docks'un açılmasının ardından, East India Docks, London Docks gibi toplamda 11 kapalı liman tesisi kurularak Londra Limanı oluşturulmuştur. Bu limanlar uzunca bir süre, İngiltere ve Batı Hindistan arasındaki ticaret için önemli noktalar haline gelmiştir. Özellikle Hindistan'dan ve Çin'den baharat, çay ve ipek bu limanlar aracılığı ile İngiltere'ye taşınmıştır. İngiltere'de ticaret geliştikçe Londra Limanı da gelişerek dünya için önemli bir liman haline gelmiştir. Hatta 19. yüzyılın başlarında Londra dünyanın en işlek limanlarından birine dönüşmüştür.[46]

Londra'nın liman bölgesinde gerçekleşen dönüşüm kırk yılı aşkın, uzun bir zaman dilimine yayılmış bir dönüşüm hikâyesidir. Bu uzun süreç boyunca, Londra liman bölgesini canlandırmaya yönelik çalışmalar farklı planlama kültürü, politika tercihi, iktisadi kaygı ve pratikler doğrultusunda, kompleks bir yapı içinde gerçekleşmiştir.

Bu dönüşüm hikâyesinde üç önemli dönemden bahsedilebilir. Bunlardan ilki 1981-1987 yılları arasında özel sektörün hâkimiyetinde gerçekleşen ilk yenileme çalışmalarıdır. İkincisi 1987-1998 yılları arasında toplumsal yenilenme söyleminin ön planda olduğu pratikler ile yapılan yenilemelerdir. Bu iki dönemin ortak noktası, LDDC'nin (Londra Limanları Kalkınma Şirketi) öncülüğünde gerçekleşmiş olmasıdır. Üçüncü ve son dönem ise 1998'de LDDC'nin kapanması ile New Labour Partisi'nin (Yeni İşçi Partisi) politikaları doğrultusunda gerçekleşen ve 2008 krizine kadar olan süreci kapsayan dönemdir.[47] 1979'da iktidara gelen Thatcher hükümeti, kentsel sorunların nedenini, kamu sektörünün planlamalarda gereğinden fazla ön plana çıkarak özel sektörü dışlayıcı bir etki yaratması ve dolayısı ile kent içinde özel sektör faaliyetlerinin eksik kalmasına bağlamıştır. Bu anlamda Thatcher hükümeti liman bölgesi gibi alanların piyasa odaklı – özellikle inşaat ve konut piyasası- dönüştürülmesini savunmuş ve konut odaklı bu dönüşümün yerel halkın da yararına olacağını vurgulamıştır. [48] İlk adım olarak 1981'de LDDC kurulmuştur. Yarı kamu yarı özel bir kurum olan LDDC yerel yönetimin yerini alarak bölgede piyasa odaklı

[46] "No.1 Warehouse" https://www.museumoflondon.org.uk/index.php/museum-london-docklands/permanent-galleries/number-1-warehouse
[47] Sue Brownill, "London Docklands Revisited", **Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow**, ed. Gene Desfor, JenneferLaidley, Quentin Stevens, Dirk Schubert (New York: Routledge, 2011): 121-122
[48] **age.**, 128

dönüşümü gerçekleştirebilecek yetkilerle donatılmıştır. Sözgelimi altyapılar ve hizmetler için ihale açabilmek, bölgeye dair kalkınma önerileri üzerine karar alabilmek, bölgedeki canlandırma alanlarını satabilmek gibi. Aynı zamanda LDDC sadece parlamentoya karşı sorumluydu, aldığı kararlar adeta bir sır gibiydi, bu kararları ya da bölgeye dair dönüşüm gündemini açıklamak zorunluluğu yoktu. Yani şeffaflıktan yoksun bir kurumdu. Kurumun ilk iki dönem başkanı inşaat ve konut sektörü ile bağlantılı kişiler olmuştur ve kurum içinde yerel halk ve doğrudan seçilen temsilciler dışlanarak özel sektör hâkim kılınmıştır.[49]

Bu dönemde yapılmaya başlanan *Canary Wharf*[50]eski liman alanını dünyanın en önemli finans merkezlerinden birine dönüştürmesi ve yenileme projeleri için öncü proje niteliği taşıması dolayısıyla önemlidir.[51] Bu yenileme projesi LDDC tarafından değil, ABD'li girişimci G. Ware Travelstead'in liderliğindeki bir konsorsiyum tarafından başlatılmıştır. ABD'li girişimcinin başarısı, Thatcher hükümetinin 1986'da finansal piyasalar ve hizmetlerdeki deregülasyon politikaları ve buna ek olarak finansal piyasalarda yeni teknolojilerin kullanımının artması ile hem bu piyasalara olan talepteki artışı hem de bu hizmetleri sağlamaya yönelik ofislere olan talebi arttıracağını görmüş olmasıdır. Bu bağlamda proje Canary Wharf, finansal piyasalar ve hizmetlerdeki talebi ve bu talebe bağlı ofis ihtiyacını karşılayacak şekilde, bir finans merkezine dönüştürülmek üzere planlanmıştır. Bu proje kapsamında CanaryWharf'ın bulunduğu Isle of Dogs bölgesinde yaklaşık on iki milyon metrekare alanın dönüştürülmesi LDDC tarafından planlama izinlerine bakılmaksızın onaylanmış ve ayrıca vergi ve mali sübvansiyonlar ile proje desteklenmiştir. Böylece bölgede yeni bir konut piyasası oluşturularak çok sayıda özel konut projesi inşa edilmiştir.[52]

1987'den sonra Londra liman bölgesinin dönüşüm hikâyesi için ikinci bir dönem yaşanmıştır. Bunun temel sebebi dönüşümü yürüten LDDC'nin liman dönüşümlerine dair söylemsel bir değişikliğe gitmesidir. Çünkü önceki dönem LDDC'nin pek çok

---

[49] **age.**, 128-129.

[50] *Canary Wharf*, Londra'nın doğusunda bulunan liman bölgesinin *Isle of Dogs* kısmında yer alan bir iş merkezidir. *City of London'*dan sonra İngiltere'nin en önemli finans merkezidir. CanaryWhraf büyük bir iş gücünü istihdam etmekle birlikte, Barclays, Moodys, HSBC, FitchRaitings gibi büyük banka ve finansal kuruluşlar ile uzmanlaşmış hizmet firmaları ve medya kuruluşlarına ev sahipliği yapmaktadır. CanaryWharf, 1800'lü yıllardan itibaren dünyanın en yoğun limanlarından biri olmuştur. Fakat 1960'lı yıllarda taşımacılık teknolojilerindeki gelişmeler nedeniyle kent merkezlerindeki limanların kapatılmaya başlanması sonucunda CanaryWharf önemli bir dönüşüm sürecine girmiştir.

[51] Akkar, **age.** , 32.

[52] Brownill , **age**, 129.

açıdan eleştirildiği bir dönem olmuş ve bu söylemsel değişikliği zorunlu kılmıştır. Özellikle yapılan projelerin yerel halkı dışlaması hem yerel halkın hem de parlamento ve proje geliştiricilerin eleştirdiği bir durum olmuştur. Diğer yandan önceki dönemde LDDC'nin arazi satışlarından elde ettiği gelir artışı LDDC'ye merkezi hükümetten bağımsız olarak arazi ve konut sektörüne odaklanabilmesi için gerekli özerkliği vermiştir ve bu durum hükümette hoşnutsuzluk yaratmıştır. Tüm bunlara ek olarak 1990'da John Major'ın iktidara gelişi ile oluşan yeni siyasi atmosfer de LDDC'in piyasa odaklı söyleminin değişmesinde etkili olmuştur. Böylece 1987 sonrası başlayan ikinci dalga dönüşümler kamu, özel sektör ve yerel halkın bir arada bulunduğu ve sadece konut ve inşaat sektörüne odaklanmayan daha bütüncül bir yaklaşım gözetilerek gerçekleştirilmiştir.[53]

Bu söylemsel değişiklik ikinci dönemde çeşitli şekillerde kendini göstermiştir. 1988'de Community Services Division (Topluluk Hizmetleri Birimi) altmış milyon euro tutarında başlangıç bütçesi ile LDDC tarafından kurulmuş ve bu birim sadece sosyal konut, toplumsal gelişim, iş ve eğitim olanakları yaratılmasına odaklanmıştır. Karma kullanım ve karma gelir grubuna yönelik Britannia Urban Village (Britanya Kentsel Köyü) projesi de yine bu dönemin söylemsel izlerini taşımaktadır. Bu dönemde daha çok katılımcı planlama ile yürütülen projelerde yol yapımı ve hafif raylı sistem gibi altyapı yatırımları ön plana çıkmıştır. Yine bu dönem içerisinde Doğu Londra Üniversitesi'nin liman bölgesinde yeni bir kampüsünün açılmasına yönelik çalışmalar yapılmaya başlanmıştır.[54]

1997'de New Labor Partisi'nin seçilmesiyle İngiltere siyasetindeki söylem ve ideoloji değişimi liman bölgesindeki yenileme çalışmalarında da karşılığını bulmuştur. Bu bağlamda küresel rekabetin ve iletişim ağına dayalı yönetişimin ön planda olduğu sosyal ve çevresel sürdürülebilirlik üzerine inşa edilen yeni bir yenilenme anlatısı ortaya konulmuştur. Bu dönemin önemli bir özelliği planlama yetkilerinde parçalı bir yapıya dönülmesidir. 1998'de LDDC'nin kapatılmıştır ki LDDC iki dönem boyunca planlama yetkisini tekelinde bulunduran kurum olmuştur. Böylece planlama yetkileri yerel merkezlere dağıtılmıştır. 1999'da Greater London Authority (GLA) kurulmuştur. Daha sonra GLA'ya bağlı London Development Agency (Londra Kalkınma Ajansı) olarak adlandırılan bölgesel bir yenilenme ajansı

[53] **age**, 131.
[54] **age.** , 132.

kurulmuştur. 2005 yılında ise 2012 Londra Olimpiyatları için kurulan Olympic Development Agency (Olimpiyat Geliştirme Ajansı) kurulmuştur. Bu parçalı yapı sebebiyle bu dönem boyunca çeşitli ajanslar tarafından çelişen stratejiler ve farklı projeler üretilmiştir. Bu farklı projelerin ortak noktası, küresel rekabet gücünün arttırılması, sosyal içermenin sağlanması ve bu farklı hedefleri sağlayacak iletişim ağına dayalı yönetişim formlarının oluşturulması olmuştur. Sözgelimi bu dönem içinde Isle of Dogs için oluşturulan yenileme stratejisi, bölgenin dünya çapında bir yer ve bir küresel kent bölgesi olması yönündeydi. Keza yine GLA'nın bu dönem içinde oluşturduğu Londra Plan'ı örnek bir sürdürülebilir dünya kenti olarak Londra'nın gelişimi üzerinden şekillenmiştir.[55]

3.3.2. New York Örneği

Yaklaşık 8.5 milyonluk nüfusu[56] ile ABD'nin en kalabalık kenti olan New York şehri New York eyaletinin güney ucunda bulunmaktadır. 16. Yüzyılda keşfedilen New York, ilk zamanlarında New Amsterdam ismi ile anılmaktaydı. Hudson Nehri'nin ağzında yer alan kent korunaklı bir liman özelliği taşımaktadır. Aynı zamanda Atlas Okyanusu'na olan kıyısı kentin önemli bir ticaret merkezi olmasını sağlamıştır.

New York 16. yüzyılda keşfi ile birlikte önce önemli bir ticaret kentine dönüşmüştür. Bunun temel sebebi kentin keşfinden itibaren sömürge ticaretinin merkezi olmasıdır. Dolayısıyla kent ekonomisi erken önemlerinden ticaret ile sıkı sıkıya ilişkili olmuştur. Bu bağlamda Hudson Nehri'ndeki liman ve kentin diğer limanları New York için önemli kentsel mekânlar olmuştur.[57]

New York coğrafi yapısı ile liman dönüşümleri için bir önemli örnek oluşturmaktadır. Dünyanın en büyük doğal limanına sahip olan New York kenti, Manhattan, Staten Island, Brooklyn, Queens ve Bronx olmak üzere beş bölgeden oluşmaktadır ve bu beş bölgeden sadece Bronx bir ada üzerinde değildir. Sahip olduğu uzun kıyı şeridi ile bir doğal liman özelliği gösteren New York, diğer kentlere göre kıyı ve liman bölgesi canlandırmasını gecikmeli olarak uygulamıştır.

---

[55] **age.** ,134-135.
[56] American Fact Finder, 2015 verilerine göre.
[57] Hugh O'Neill, Mitchell L. Moss, **"Reinventing New York"** , https://static1.squarespace.com/static/579a1817c534a55fb9b42a6d/t/57b21dca725e251cb1091088/1471290833274/Reinventing+New+York.pdf , [02.01.2017]

11 Eylül olayları hem Amerika'yı hem de New York'u derinden etkilemesine rağmen New York 2000'li yıllardan itibaren kent olarak iyileşmekle birlikte önemli bir konut patlaması yaşamıştır. 2008-2009 finansal krizine kadar New York kentinde görülmemiş bir inşaat patlaması yaşanmıştır. Mimarlar, proje geliştiriciler ve müteahhitlerden oluşan New York Building Congress'in verilerine göre inşaat harcamaları 2000'de 16,4 milyar dolar iken 2008'e gelindiğinde 33,8 milyar dolara ulaşmıştır. İnşaattaki bu önemli sıçrama kentin siluetinin değişimini de beraberinde getirmiştir. Dünyaca ünlü mimarların tasarladığı yeni gökdelenler, New York'a yeni bir çehre kazandırırken, kentin tüm mahallelerinde artan kira ve gayrimenkul değerleri, büyük ölçekli kentsel kalkınma projeleri, iş, ticaret ve eğlence merkezlerine yapılan büyük ölçekli yatırımlar bu sürece eşlik etmiştir.[58]

New York'un bu dönüşümünün arakasında yerel politika ve pratiklerdeki değişim yatmaktadır. 2002'de kentin idaresine medya patronu ve iş dünyasının önde gelen isimlerinden biri olan Micheal R. Bloomberg'in gelmesi, kentteki dönüşümün fitilini ateşleyen unsur olmuştur. Bloomberg çeşitli alanların yeniden yapılandırılması, konut odaklı kentsel kalkınma projeleri, ulaşım altyapısının iyileştirilmesi ve kamusal alanın geliştirilmesinin içinde olduğu yukardan aşağı uygulanan bir gündem belirlemiştir. Bu gündemin temel amacı ise potansiyel nüfus artışı için kenti hazırlamak, ekonomik kalkınmayı desteklemek, yatırımcıların, orta ve üst sınıfın ve turistlerin kente olan ilgisini arttırmak olmuştur.[59]

Bloomberg kıyı bölgesinin kentsel ve ekonomik kalkınma gündeminin merkezi olacağını birçok kez dile getirmiştir. Küreselleşme ile yaşanan sanayisizleşme süreci, birçok kentte olduğu gibi New York kıyı bölgelerinde de sanayi alanlarının terk edilmesine neden olmuştur. Bu bağlamda New York'un ulaşılamaz ve terk edilmiş sanayi alanlarında konut ve mülkiyet odaklı bir dönüşüm amaçlayan projeler Staten Island'dan Bronx'a doğru hız kazanmıştır. Projelerin hız kazanmasında New York'un 2012 Olimpiyatları'na olan adaylığının önemli bir etkisi olmuştur. Fakat New York, 2012 Olimpiyatları'nı kazanamamıştır. 2004'e kadar ticari, konut ve rekreasyon odaklı 61 liman bölgesi projesi tasarlanmıştır ve New York liman

[58] Susanna Schaller, Johannes Novy, **"New York City'sWaterfronts as Strategic Sites for Analayzing Neoliberalism and its Contestations",** Transforming Urban Waterfronts: Fixityand Flow,ed. Gene Desfor, Jennefer Laidley, Quentin Stevens, Dirk Schubert (New York: Routledge, 2011): 166.
[59] **age**, 166.

bölgesinde yeniden düzenlenerek canlanmış ve birçok sanayi tesisinin modernizasyonu için önemli bir çaba harcamıştır.[60]

Bloomberg'in kentsel planlama konusundaki niyet ve vizyonun en önemli yansıması PlaNYC'dir. Bloomberg'in özel çabaları ile hazırlanan ve ilk kez 2007 yılında yayınlanan kentin ilk sürdürülebilirlik stratejisi olan NYC kentin artan nüfus ihtiyacını karşılanmasına ve yıpranan altyapıların iyileştirilmesine odaklanmıştır. Bu ilk planın en önemli özelliği sürdürebilir bir kent vizyonuna ve çevre duyarlılığına sahip olmasıdır. Plan kentin sera gazı salınımını azaltmak, New Yorkluların yaşam kalitesini arttırmak gibi hedefler içermektedir. Aynı zamanda plan diğer küresel kentler içinde bir örnek model oluşturma iddiası taşımaktadır. 2011 yılında PlaNYC geliştirilerek çevresel istikrar, yaşanabilir mahalleler, terk edilmiş sanayi bölgelerinin temizlenmesi ve yeniden yapılandırılması, hava ve su kalitesinin arttırılması gibi başlıklarda plana dâhil edilmiştir.[61]

Bloomberg aslında kıyı ve liman bölgesi canlandırmalarını gündemine alan ilk yönetim değildir ancak Bloomberg yönetimi, bu konudaki söylemi eyleme çeviren ilk yönetim olmuştur. Liman bölgesinin yeniden yaratılması konusundaki bu kararlığı kentsel politikanın genel anlamda yeniden düzenlenmesine sebep olmuştur. Daha geniş kapsamlı bir kentsel planlama ve ekonomik kalkınma gündemi ile Bloomberg yönetimi, liman bölgesinde sermaye birikiminin mekânsal ihtiyaçlarına uygun konut ve mülkiyet tarafından yönlendirilen bir dönüşüm süreci yaratmıştır. Bloomberg politikasında önemli vurguyu kentin rekabet gücüne yapmıştır ve New York'u üst düzey firmaların, üst sınıfların ve bunlara hizmet edenlerin buluştuğu bir yer olarak düşünmüştür.[62]

Bloomberg'in politikaları işçi sınıfını, düşük gelir gruplarını ve küçük işletmecilerin ihtiyaçlarını karşılayamaması ve aynı zamanda sadece orta ve üst sınıfa, tüketicilere ve ileri teknolojili firmalara yönelik bir kent yaratması dolayısı ile eleştirilmiştir. Aynı zamanda politikaları sanayi-sonrası bir kent yaratırken eşitsizlikleri ve konut fiyatlarını arttırması, diğer yandan kalan sanayi ve imalat faaliyetlerini ve düşük gelir düzeyindeki yerleri yerinden etmesi ile de eleştirilmiştir.[63]

---

[60] **age.** , 169-170.
[61] "One New York: The Plan for a Strong and Just City", City Of New York, http://www.nyc.gov/html/onenyc/downloads/pdf/publications/OneNYC.pdf, [02.01.2017].
[62] Schaller, Novy, **age.** ,170-171.
[63] **age.** , 171-172.

3.3.3. Barselona Örneği

Yaklaşık 1.6 milyonluk nüfusu ile Barselona, Madrid'ten sonra, İspanya'nın ikinci büyük kenti olma özelliğini taşır. Kuruluşu, milattan önce 200 yılına denk düşen Barselona, bir Roma Kolonisi olarak kurulmuştur. Kurulduğu dönemden 12. yüzyıla kadar ekonomik ve siyasi anlamda etkili bir kent olmamıştır. Çünkü kent, uzunca bir süre istilalara tanıklık etmiştir. İstilalar nedeniyle ile surlar içinde gelişen kent, bu surlar ile hem saldırılardan korunmaya çalışmış hem de yerel halkı denetim altında tutmuştur. 12. yüzyıldan itibaren ise Barselona, ekonomik olarak yükselişe geçmiştir. Kentin, sanayi ve ticari anlamda gelişimi ise sanayi devrimden sonra gerçekleşmiştir. İspanya'da sanayi devriminin Barselona üzerinden yayılması, bu dönemde kentin ekonomik olarak gelişmesinde etkili olmuştur. Ayrıca sanayi devrimi dolayısı ile gerçekleşen nüfus artışı, kentin planlaması ihtiyacını doğurmuş ve 1853 yılında hazırlanan plan, günümüzdeki Barselona kentinin temel yapısını oluşturmuştur. Bu plan ile birlikte surlar yıkılarak kentin boş alanlara doğru genişletilmesi sağlanmıştır. 1970'lerin ortalarına doğru ise kentin doğal sınırlarına ulaşması ile birlikte Barselona'da kentsel dönüşüm ve yenileme önemli bir araç haline dönüşmüştür. [64]

Bu bağlamda, Barselona'nın 1980'lerde sanayi kentinden, batı Akdeniz bölgesindeki hizmet sektörü için en önemli kentlerden birine ve Avrupa için en önemli turizm merkezlerinden birine dönüşmüş iki büyük etkinlikten bağımsız olarak düşünülemez. Bunlardan ilki Barselona'nın 1992'de olimpiyat oyunlarına ev sahipliği yapmış olmasıdır. Olimpiyat oyunlarına adaylık süreci, kentsel dönüşüm ve kentin yeniden yapılandırılması için önemli bir katalizör görevi görmüş ve bu süreç kıyı bölgesi için dönüşümün başlangıcı olmuştur. Bu süreçle birlikte Port Olimpic inşa edilmiş, eski liman bölgeleri olan Port Vell ile Barcelonetta ve Poblenou'da yenileme çalışmaları yapılmıştır. İkinci etkinlik ise 2004'te Dünya Kent Forumu'nun düzenlenmiş olmasıdır. Bu bağlamda kıyı bölgesindeki dönüşümün son halkası olarak düşünülebilecek Forum Universal de les Cultures projesi yapılmıştır. Aynı zamanda bu tarz büyük etkinlikler hem küresel kent olma yolunda hem de Barselona'nın diğer kentler ile rekabet edebilmesi ve kentin marka değeri açısından da önemli katkılar sağlamıştır.[65]

---

[64] Yalçın Demirtaş, İsmet Esgin, **"Bir Kentsel Yenileme Deneyimi: Barselona"** , Planlama, s.2 (2006): 155-157.
[65] **age. ,** 157-160**.**

Olimpiyatlar öncesinde, Barselona kıyı bölgesi bir otoyol ile kentten ayrı bulunmaktaydı. Kentin eski limanı olan Port Vell boş ambarlar, fabrikalar ve demiryolu alanları ile terk edilmiş ve çöp döküm alanları dolayısı ile kirlenmiş bir vaziyetteydi. Kentin işlevsizleşen limanı ve kent merkezinden kopmuş kıyı bölgesinin dönüşümünün anahtarı olarak Olimpiyatlar görülmüş ve kent yönetimi tarafından kıyı bölgesinin yenilenmesi kent planlamasının merkezine oturtulmuştur.[66]

Barselona'da dönüşüm, kıyı bölgesi ile kent arasında adeta bir duvar ören otoyolun, yeraltına alınarak kıyının kamunun kullanımına açılması ile başlamıştır. Daha sonra, Port Vell'i Barselona'nın en turistik ve en işlek caddesi La Rambala ile birleştirecek olan Rambala de Mar köprüsü inşa edilmiştir. Böylece kentin tekrar kıyı ile buluşması sağlanmıştır. Barselona'nın en popüler limanı olan Port Vell'e ise içinde birçok restoran, bar, mağaza ve sinema bulunan Maremagnum adında bir eğlence merkezi, büyük bir akvaryum ve IMAX sinema yapılarak eski sanayi tesisleri dönüştürülmüştür. Aynı zamanda bu yapıların yanında birçok park, yürüyüş alanı, seyir terası gibi kamusal alanlarda yapılmıştır.[67]

Dönüşüm, kuzeydeki kıyı bölgesinde devam etmiştir. Port Vell'in kuzeyinde yer alan ve eskiden daha çok balıkçı ve liman işçilerinin yoğun olarak yaşadığı, suç ve enformelliğin yüksek olduğu Barcelonetta mahallesi ve kıyısı bu yeniden canlandırıma çalışmaları ile dönüştürülmüştür. Barcelonetta plajı yeniden düzenlenerek kamuya kazandırılmıştır. Yenileme sonucunda mahalledeki eski balık dükkânlarının yerini daha modern restoran ve dükkânlar almıştır. [68]

Dönüşümün önemli bölgelerinden biri de Poblenou bölgesidir. Barselona'nın sanayileşme sürecindeki en önemli bölgelerden biri olan Poblenou bölgesi, çok sayıda fabrikanın ve sanayi tesisinin olduğu ve çoğunlukla işçi sınıfının yaşadığı bir bölge iken sanayi bölgelerinin kent merkezinin dışına itilmesi ile birlikte âtıl bir sanayi bölgesi haline gelmiştir. Barselona'daki dönüşüm süreci ile birlikte, bölge bir inovasyon ve teknoloji merkezi haline getirilmiştir. Bu bağlamda 22@ projesi ile bölgenin ileri teknoloji işletmelerinin merkezi haline getirilmesi ve konut gibi

[66]Manami Iwamiya, Yingju Yeh, **"Barcelona Waterfront"** , https://courses.washington.edu/gehlstud/gehl-studio/wp-content/themes/gehl-studio/downloads/Autumn2011/A11_BarcelonaWaterfront.pdf [15.01.2017], 1-2

[67] **age**, 3-4.

[68] Dirk Schubert, "Waterfront Revitalizations", **Transforming Urban Waterfronts: FixityandFlow**, ed. Gene Desfor, JenneferLaidley, Quentin Stevens, Dirk Schubert (New York: Routledge, 2011): 82-85.

öncelikli kullanımların korunmasına yönelik bir yenileme yapılması planlanmıştır. Bu proje ile, eski sanayi alanlarının soylulaştırılması ve bu alanlarda yaratılacak yeni iş merkezleri ile istihdamın arttırılması hedeflenmiştir. Aynı zamanda bölgenin sosyal altyapısının iyileştirilmesi, daha yaşanılabilir kentsel mekanlar yaratılması ve bölgenin kentsel kalitesinin iyileştirilmesi amaçlanmıştır. Projenin gerçekleştirilmesi ile birlikte birçok büyük firma yeni ofisleri için burayı tercih etmiş, bazı fabrikalar ve ambarlar galeri ve kültür merkezlerine dönüştürülmüş, birçok sanat ve tasarım stüdyosu açılmıştır. Bölgedeki dönüşüm yerel halkın desteği olmaksızın gerçekleşmiş ve projenin bitimi ile gerçekleşen dönüşüm yerel halkın bölgede yaşayamaz hale gelmesine neden olmuştur. Bölgenin yeni sakinleri ise yeni yaratıcı orta sınıf olmuştur yani bölgede önemli ölçüde bir soylulaştırma yaşanmıştır.[69]

Dönüşümün son halkası ise 2004 Dünya Kent Forumu'nun düzenlenmesinin etkisi ile yapılan Forum Universal de Les Cultures olmuştur. Port Vell'in aksine Forum Universal de les Cultures daha çok kültür odaklı bir dönüşüm yaşamıştır. Aynı zamanda bölgeye bir marina, bir eğlence parkı, ofis, konut ve oteller inşa edilerek karma kullanıma yönelik bir dönüşüm gerçekleşmiştir. Port Vell'den Forum Universal'a kadar uzanan yaklaşık beş kilometrelik bir gezinti yolu ile kent başarı ile kıyıya çekilmiştir.[70]

Barselona'daki kıyı dönüşümü diğer Avrupa kentleri için model oluşturması açısından önemli bir örnektir. Bu bağlamda kıyı bölgesinde gerçekleşen dönüşümler, kıyıların ıslah edilmesi ve cazip kamusal alanlar yaratarak kentin yaşam standardının arttırılmasına yönelik olmuştur. Nitekim Barselona'daki kentsel dönüşümün temeli de limanların yenilenmesi ve kentin kıyıya tekrar kavuşabilmesi üzerine kurulmuştur. Dönüşüm, küçük ölçekli müdahaleler ile uzun vadeli bir kentsel ve bölgesel kalkınma stratejisine eklemlenmiştir. Bu anlamda Barselona'da özellikle kamusal alan yaratma ve kent-kıyı ilişkisi açısından başarılı bir dönüşüm sürecinin yaşandığını söylemek mümkün. Fakat Poblenou ya da Barcelonetta gibi yerlerde dönüşüm yerel halkın yerinden edilmesi gibi olumsuz sonuçlar da doğurmuştur.

[69] Demirtaş, Esgin, **age.** , 158-162.
[70] Schubert , **age.** , 84.

4. GALATAPORT PROJESİ: LİMAN MI, CAZİP BİR YATIRIM MERKEZİ Mİ?

Küreselleşme ve finansallaşma hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde farklı etkiler ortaya çıkardığı gibi benzer davranış kalıpları da ortaya çıkartmıştır. Beklentilerin aksine, içlerinde Türkiye'nin de olduğu pek çok gelişmekte olan ülke, dünya ekonomisi ile eklemlenmede gelişmiş ülkeleri takip ederek biraz daha hızlı bir yol izlemeye başlamıştır. 1960'ların ortalarından itibaren McKinnon ve Show'un (1973) katkıları ile gelişen neoklasik finans teorisinin öngörüsü, bu ülkelerde, finansallaşma ve finansal serbestleşmenin beraberinde topyekûn ekonomik gelişme ve tüm ülke çapında daha etkin bir kaynak dağılımını getireceği şeklindeydi. Ancak beklentilerin aksine, bu ülke ekonomilerinin ticarete konu olmayan mal ve hizmetlere yönelmesi ülkelerin daha istikrarsız bir büyüme patikasına girmesi sonucunu ortaya çıkarttı. Bu noktada, daha önce de belirttiğimiz gibi, küreselleşmenin ulus devletler üzerinden değil de kentler ve bölgeler üzerinden eklemlenmesi akla gelen en güçlü çözüm yollarından biridir.[71] Ancak bu yöntemi hemen uygulamak ve kentleri girişimci kentler haline getirmek sanıldığı kadar da kolay olmamıştır. Nitekim ekonomik liberalleşme ile birlikte Türkiye'nin de kentsel dönüşümünün temelleri üzerinden ciddi değişiklikler ortaya çıkartmak üzere hazırlıklara başlanmış ancak bu sürecin meyvelerini vermesi 2000'li yılları bulmuştur. Pek çok gelişmekte olan ülke gibi, Türkiye'nin de bu eklemlenmeyi başarıyla yapabilmesi için önündeki engellerden biri gerekli altyapı yatırımlarının eksikliğiydi. Bu bağlamda 1980'lerin başlarından itibaren Türkiye ekonomisinde büyümenin iki önemli bileşeni olarak kamu yatırımları ve dünya ekonomisiyle bütünleşme ön plana çıkartılmaya başlandı. Kamu yatırımlarının yapısı özellikle imalattan altyapı yatırımlarına doğru kaydırılırken, özel sektör ve yabancı sermaye bu yatırımlarda tamamlayıcı unsur

[71] Binnur Öktem, **"Neoliberal Küreselleşmenin Kentlerde İnşası: AKP'nin Küresel Kent Söylemi ve İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Projeleri",** Planlama**,** s.2 (2006): 53-62

haline geldi.[72] Örneğin 1980 yılında imalat ve madencilik sektörünün kamu yatırımları içindeki payı sırasıyla % 31.7 ve % 8.6 iken bu pay 1990'da azalarak yine ırasıyla % 4.4 ve 3.4 olarak gerçekleşmiştir. Buna karşın, ulaştırma ve diğer kamu altyapı hizmetlerinin payında ciddi bir artış gözlendi; 1980 yılında bu iki sektörün payı sırasıyla % 18.7 ve % 4.6 iken 1990'da %34.6 ve % 11.7 olmuştur.[73] Kamunun altyapı yatırımlarına ağırlık vermesine karşın, özel sektörün de kamudan boşalan yeri doldurması beklenirken hem yerli hem de yabancı özel sektörün finansallaşmanın hız kazanmasıyla birlikte daha çok konut, lojistik ve turizm gibi yatırımlara yöneldiği gözlenmiştir. Bu noktada Türkiye'de kentlerin sanayiden boşalan alanlarının yeniden canlandırılması süreci de işlemeye başladı. Özellikle sanayide ya da sanayiye hizmet için kullanılan binaların sanayi-dışı kullanıma adapte edilmesi gündeme geldi. Buna örnek olarak İstanbul'daki 4 numaralı Gümrük Antreposu'nun Modern Sanat Müzesi haline getirilmesi ya da Tekel Cibali Sigara Fabrikasının Kadir Has Üniversitesi haline sokulması verilebilir. Kentlerle ilgili bu tür ilk düzenlemeler hukuki altyapının hazırlanmasına yönelik oldu; aşağıda da bahsedileceği gibi tüm hazine arazilerinin Başbakanlığa bağlı Toplu Konut İdaresine devredilmesi, ihtiyaç duyulan kentsel dönüşümün hızlandırılması için son derece önemli bir başlangıç adımıdır.

Çalışmanın bu bölümünde, uzun süredir kamu tarafından desteklenen kentsel dönüşüm çerçevesinde yürütülen altyapı ve müteahhitlik hizmetleri ve Türkiye'nin durumu, İstanbul-Galataport projesi üzerinden incelenmeye çalışılacaktır. Bu çerçevede, dördüncü bölümde kısaca ilk ele alınacak olan, 1980 sonrası liberalleşme sürecinde inşaat sektörünün gelişimidir. Ardından küresel kent bağlamında yapılmak istenen kentsel dönüşüm projeleri çerçevesinde Galataport incelenecektir.

4.1. Türkiye'de İnşaat Sektörünün Kent Boyutu

İnşaat sektörüne yapılan yatırımların GSYH içindeki payı 1980'ler boyunca yükselmiştir. Örneğin, inşaat sektörünün 1980'de GSYH içindeki payı %9.8 iken 1985'te %11,7 olmuştur. Bu dönem Türkiye'de inşaat sektörünün birinci büyüme

[72] Dani Rodrik, **"Pramature Liberalization, Incomplete Stabilization: The Ozal decade in Turkey"**, NBER Working Paper Series, 1990.
[73] Ali Kalem, **"Türkiye'de Kamu Yatırımlarının Özel Sektör Yatırımlarına Etkisinin İncalanmesi"**, Kalkınma Bakanlığı Yayın No. 2922, 2016, http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Uzmanlk%20Tezleri/Attachments/389/T%C3%BCrkiyedeki%20Kamu%20Yat%C4%B1r%C4%B1mlar%C4%B1n%C4%B1n%20%C3%96zel%20Sekt%C3%B6r%20Yat%C4%B1r%C4%B1mlar%C4%B1na%20Etkisinin%20%C4%B0ncelenmesi.pdf [29.05.2017]

dönemi olarak düşünülebilir ve bu dönemki büyümede kamu finansmanı bir hayli etkilidir. Bu büyümenin arkasında, yasal ve yönetsel düzenlemelerle devletin sektöre verdiği destek yer almaktadır. Örneğin, 1984 Türkiye Konut Geliştirme İdaresi Başkanlığının (TOKİ) kurulması, Toplu Konut Kanunu'nun çıkarılması ve Toplu Konut Fonu'nun oluşturulması ile kentlerde konut üretimi teşvik edilmiştir. Yine aynı yıl içinde imar afları yürürlüğe konulmuştur. 1985'te ise İmar Kanunu yürürlüğe girmiş ve böylece imar ve planlama yetkisi merkezden yerel yönetimlere devredilmiştir.[74]

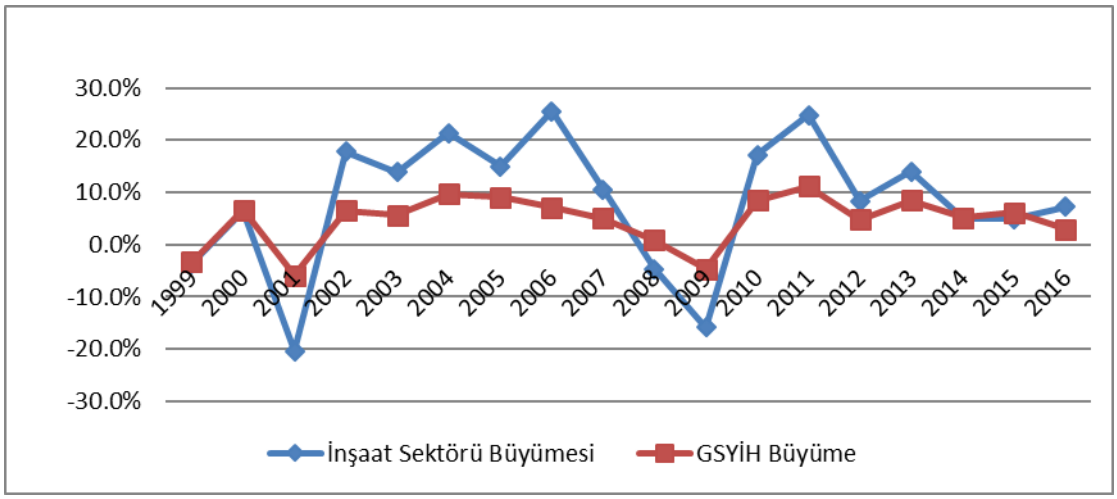
1989 sonrası dönemde özellikle kısa vadeli spekülatif sermaye akımlarıyla boğuşmak durumunda kalan Türkiye'nin bir türlü olgunlaşamayan finansal piyasası, gelir düzeyi çok da yüksek olmayan toplum kesimlerinin bireysel harcamalarından çözüm bulmaya çalışmıştır. Bu dönemde Türkiye'nin, bireysel otomobil kredilerini teşvik ederek otomotiv sektörünün desteklediğini görmekteyiz. Özel sektörün tıkandığı noktada, kamunun tekrardan devreye girmesinin rasyonalitesi, her ne kadar iktidarların neoliberal söylemleriyle çelişse de Türkiye ekonomisi için de geçerlidir. Bu çerçevede, inşaat sektörü için ikinci büyüme dönemi 2002 yılında başlamış ve 2008'deki küresel krize kadar devam etmiştir. Büyük altyapı yatırımları ve devasa konut projeleri ile iktidara gelen 59. Hükümetin, Türkiye'de daha önce 1980'lerde bankacılık ve turizm, 1990'larda otomotiv için gerçekleştirilen finansallaşmayı, 2000'lerde "kentsel dönüşüm" çerçevesi içinde inşaat için yapması bir anlamda kaçınılmazdı. Özellikle 2000'li yıllarda inşaat sektöründeki finansallaşma, 2001 krizi sonrası bankacılık sisteminin yeniden yapılandırılması ve kriz sonrası uygulanan ekonomi programının sonucu enflasyondaki sert düşüş ile birlikte gerçekleşti. Bu iki etken, bir yandan faizlerdeki göreli düşüş ile uzun vadeli konut kredileri için uygun ortam hazırlarken diğer yandan da önemli bir kısmı konut kredisi olan bireysel borçlanmanın hızla artması için gerekli yapının kurulmasını sağladı. 2002 yıl sonu itibariyle bireysel kredilerin %7'sini konut kredileri oluşturuyordu, bu rakam 2005 sonunda %27'ye 2017 'de ise %40'a yaklaşmıştır.[75] Sonuçta bu finansallaşma süreci ile farklı gelir grupları borçlandırılarak konut piyasasına dâhil edilmiş oldu.[76]

---

[74] Osman Balaban, "İnşaat Sektörü Neyin Lokomotifi", **İnşaat Ya Resulullah**, der. Tanıl Bora, (İstanbul:İletişim Yayınları, 2016): 25-26.

[75] Ela Doğan, **" Türk Bankacılık Sisteminde Konut Kredilerinin Gelişimi",** BDDK SGD Çalışma Raporu, No. 2006/1 http://www.bddk.org.tr/websitesi/turkce/raporlar/calisma_raporlari/13132006-1.pdf ve https://www.tbb.org.tr/Content/Upload/Dokuman/7436/TBB_BD_150317.pdf [01.06.2017]

[76] Ümit Akçay , "Şantiyeleşen Kentler", **Express Dergi** , s.42 (2016): 40-43.



Şekil 2: Türkiye'de İnşaat Sektörü ve GSYH'daki Büyüme

Kaynak: TCMB, EVDS veri tabanından elde edilen verilerinden uyarlanmıştır.

Şekil 2'den izlenebileceği gibi 2002 sonrası dönemde inşaat sektörü büyüme temposunu küresel kriz dönemindeki kesinti dışında sürdürmeyi başarabilmiştir. 2002 yılından itibaren inşaat sektöründe başlayan ikinci büyüme döneminde de ilkine benzer süreçler yaşanmıştır. Devlet sektörü destekleyici birçok yasa ve düzenleme gerçekleştirdi ve bunun odağına TOKİ'yi yerleştirdi.[77] Örneğin, 2003'de Arsa Ofis Genel Müdürlüğü kaldırılarak TOKİ doğrudan Başbakanlığa bağlandı ve aynı yıl pratikte tüm kamu arazilerini kontrol etmeye başladı.[78]

2004 yılında çıkartılan 5162 sayılı kanun[79] ile TOKİ, DPT'nin kamu yatırımları planlarından çıkarıldı, konut sektöründe faaliyet gösteren şirketler kurmaya başladı,

[77] İsmail Doğa Karatepe **, "The State, Islamists, Discourses, and Bourgeoisie: The Construction Industry in Turkey",** Research and Policy on Turkey (2016): 46-62.

[78] 4966 sayılı ve 31.07.2003 tarihli Kanun: Bazı Kanunlarda ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un 2. Maddesi aynen şöyledir*: "MADDE 2. - 29.4.1969 tarihli ve 1164 sayılı Arsa Ofisi Kanununun ek 4 üncü maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.*

Ek Madde 4. - Arsa Ofisi Genel Müdürlüğünün bağlı olduğu Bakan ve Maliye Bakanının müşterek teklifi ve Başbakanın onayıyla belirlenen Hazineye ait arsa ve arazilerin mülkiyeti Arsa Ofisi Genel Müdürlüğüne veya talebi halinde Toplu Konut İdaresi Başkanlığına bedelsiz olarak devredilir. Kamu hizmetlerine ayrılan yerler aynı şartlarla Hazineye iade edilir."

[79] 5162 sayılı ve 5.5.2004 tarihli Toplu Konut Kanununda ve Genel Kadro ve Usulü Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerinin Toplu Konut İdaresi Başkanlığına Ait Bölümünde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun'un 2. ve 3. Maddelerinde yapılan düzenleme aşağıdaki şekildedir:

Madde 2.- 2.3.1984 tarihli ve 2985 sayılı Toplu Konut Kanununun 4 üncü maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 4.- Başkanlık, gecekondu dönüşüm projesi uygulayacağı alanlarda veya mülkiyeti kendisine ait arsa ve arazilerden konut uygulama alanı olarak belirlediği alanlarda veya valiliklerce

bu şirket ve faaliyetleri için gerekli maliyeti, dış kaynaklardan kredi alarak ya da borç senet ve tahvilleri çıkartarak karşılama hakkına sahip oldu.[80]

Yine aynı yıl kabul edilen 5216 sayılı Kanun ile de belediyelerin kentsel dönüşüm projeleriyle ilgili karar verebilme olanağının önü açıldı.[81] TOKİ'nin yetki ve sorumluluğundaki bu artış, TOKİ'nin inşaat sektörü için sosyal konut sağlayıcı bir kurumdan çok daha fazlası olmasını sağlamıştır. Bu yetkilerle birlikte kurum sadece ihtiyaç hissedilen bölgelerin yenilenmesi ve dönüşümünden öte tarihsel bazı alanlarda ve sit alanlarında da kentsel dönüşüm faaliyetleri gerçekleştirmeye yöneldi. Bu amaçla çıkartılan kanunlardan biri 5366 sayılı 16.6.2005 tarihli "Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun",[82] diğeri ise 6306 sayılı 16.5.2012 tarihli "Afet Riski

---

toplu konut iskân sahası olarak belirlenen alanlarda çevre ve imar bütünlüğünü bozmayacak şekilde her tür ve ölçekteki imar plânlarını yapmaya, yaptırmaya ve tadil etmeye yetkilidir. Bu plânlar, büyükşehir belediye sınırları içerisinde kalan alanlar için büyükşehir belediye meclisi tarafından, il ve ilçe belediye sınırları ile mücavir alanları içerisinde kalan alanlar için ilgili belediye meclisleri tarafından, beldelerde ve diğer yerlerde ilgili valilik tarafından, plânların belediyelere veya valiliğe intikal ettiği tarihten itibaren üç ay içerisinde aynen veya değiştirilerek onaylanması suretiyle yürürlüğe girer. Üç ay içerisinde onaylanmayan plânlar Başkanlık tarafından re'sen yürürlüğe konur.

Başkanlık kanundaki görevleri çerçevesinde gerçek ve tüzel kişilere ait arazi ve arsaları ve bunların içerisinde veya üzerinde bulunan her türlü eklenti ve yapıları kamulaştırmaya yetkilidir. Başkanlık tarafından yapılacak kamulaştırmalar, 4.11.1983 tarihli ve 2942 sayılı Kamulaştırma Kanununun 3 üncü maddesinin ikinci fıkrasındaki iskân projelerinin gerçekleştirilmesi amaçlı kamulaştırma sayılır.

Madde 3.- Toplu Konut Kanununun değişik ek 1 inci maddesinin (e) bendindeki "kurulmuş şirketlere iştirak etmek" ibaresi "kurulmuş şirketlere ve finans kurumlarına ortak olmak" olarak değiştirilmiştir.

[80] Ayşe Buğra, Osman Savaşkan, "**Türkiye'de Yeni Kapitalizm: Siyaset, Din ve İş Dünyası"**, (İstanbul: İletişim Yayınları, 2016): 138.

[81] 5216 sayılı ve 23.7.2004 tarihli Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nda yapılan değişikliklerle belediyelerin görev, yetki ve sorumluluklarındaki genişlemeler 7. Maddede yeniden düzenlenmiştir.ü: **MADDE 7.-** Büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları şunlardır:

a) İlçe ve ilk kademe belediyelerinin görüşlerini alarak büyükşehir belediyesinin stratejik plânını, yıllık hedeflerini, yatırım programlarını ve bunlara uygun olarak bütçesini hazırlamak.

b) Çevre düzeni plânına uygun olmak kaydıyla, büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar plânını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak; büyükşehir içindeki belediyelerin nazım plâna uygun olarak hazırlayacakları uygulama imar plânlarını, bu plânlarda yapılacak değişiklikleri, parselasyon plânlarını ve imar ıslah plânlarını aynen veya değiştirerek onaylamak ve uygulanmasını denetlemek; nazım imar plânının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıl içinde uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmayan ilçe ve ilk kademe belediyelerinin uygulama imar plânlarını ve parselasyon plânlarını yapmak veya yaptırmak.

c) Kanunlarla büyükşehir belediyesine verilmiş görev ve hizmetlerin gerektirdiği proje, yapım, bakım ve onarım işleriyle ilgili her ölçekteki imar plânlarını, parselasyon plânlarını ve her türlü imar uygulamasını yapmak ve ruhsatlandırmak, 20.7.1966 tarihli ve 775 sayılı Gecekondu Kanununda belediyelere verilen yetkileri kullanmak.

[82] İlgili kanunun ilk maddesi şöyledir: "*Madde 1- Bu Kanunun amacı, büyükşehir belediyeleri, büyükşehir belediyeleri sınırları içindeki ilçe ve ilk kademe belediyeleri, il, ilçe belediyeleri ve nüfusu 50.000'in üzerindeki belediyelerce ve bu belediyelerin yetki alanı dışında il özel idarelerince, yıpranan ve özelliğini kaybetmeye yüz tutmuş; kültür ve tabiat varlıklarını koruma kurullarınca sit*

Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun" dur. Son kanunla birlikte "riskli" mülk sahipleri mülklerini kentsel dönüşüme sokmaya zorlandı. Tüm bu yetkiler ve faaliyetler TOKİ'yi pek çok eleştirilere açık bir kurum haline getirdi: Bütçenin şeffaflıktan uzak olması, sosyal konuttan çok rant odaklı konut üretiminin ön plana çıkmaya başlaması, ihalelerin belli gruplara verilmesi, üretilen projelerin kent-planlamacılığı ilkelerini göz ardı etmesi, planlama yetkisinin yerel yönetimlerde gibi gözükmesine rağmen daha çok merkezi otoritede (TOKİ) olması, projelerin sosyal ve yeşil alandan yoksun olması gibi hususlar, bu eleştirilerin başında gelmektedir.

Yukarıda anlattığımız şekliyle meydana gelen değişiklikler, özellikle 2000'lerden sonra inşaat sektörünün ekonominin sürükleyici sektörü haline dönüşmesine, Türkiye'nin en önemli kenti olan İstanbul için de bu çerçevede yeni bir kimlik ifade ediyordu. Zaten 1980 sonrası neoliberal ekonomiye geçiş ile birlikte yeni bir sürece başlayan kent için oluşturulan yeni vizyon dünyadaki küresel kent hiyerarşisi içinde kendine yer edinebilmesiydi. Bu vizyonun peşinde 1980-2000 arası farklı siyasi partilerin yerel yönetimleri farklı küresel kent projeleri üretti. 2000 sonrası ise kentsel dönüşüm kavramının anlamının genişletildiği ve mega projelerin kente damgasını vurduğu bir dönem oldu. Söz konusu bu projelerin en önemli özelliklerinden biri de son derece geniş ölçekli olmalarıdır. Bu tarihe kadar, İstanbul'un küresel kent vizyonu ile büyük uyum gösteren bu projelerden bazıları, Haliç'in kültür ve turizm odaklı dönüşümü bağlamında karşılıklı iki kıyı boyunca Miniatürk, Feshane, Rahmi Koç Müzesi, Kadir Has Üniversitesi şeklindedir. Yine de tüm bu projeler İstanbul'un küresel kent vizyonu ile büyük bir uyum göstermekteydi. Bu vizyona uygun olarak bu dönem içinde İstanbul'un tarihi kent dokusun korunması, uluslararası spor, kültür, ticaret ve hizmet alanlarının düzenlenmesi, uluslararası konferans, kongre ve sanat merkezlerinin açılması ve ulaşımın geliştirilmesi gibi finans ve turizme yönelik kentsel politikalar izlendi. Fakat bu bağlamdaki pek çok proje dönem içinde yaşanan siyasi krizler, 1999 depremi ve

---

alanı olarak tescil ve ilan edilen bölgeler ile bu bölgelere ait koruma alanlarının, bölgenin gelişimine uygun olarak yeniden inşa ve restore edilerek, bu bölgelerde konut, ticaret, kültür, turizm ve sosyal donatı alanları oluşturulması, tabiî afet risklerine karşı tedbirler alınması, tarihi ve kültürel taşınmaz varlıkların yenilenerek korunması ve yaşatılarak kullanılmasıdır. Bu Kanun, yukarıda belirtilen amaçlar doğrultusunda oluşturulacak olan yenileme alanlarının tespitine, teknik altyapı ve yapısal standartlarının belirlenmesine, projelerinin oluşturulmasına, uygulama, örgütlenme, yönetim, denetim, katılım ve kullanımına ilişkin usûl ve esasları kapsar"

2001 krizi dolayısı ile istendiği gibi uygulanamadı.[83] 2000 sonrası dönem ise İstanbul için kentsel dönüşümün ve değişimin iyiden iyiye hissedildiği bir dönem oldu. Özellikle 1999 depremi sonrası kentin depreme duyarlı bir şekilde inşası küresel kent vizyonuna son derece rasyonel bir gerekçe sunarken kentsel dönüşümün anlamını da değiştirmiş oldu.

Bu dönemde küresel kent bağlamında sanayi üretiminden finans ve hizmet sektörlerine geçiş ile oluşan arsa ihtiyacı, İstanbul'da arsa üretimini kolaylaştırmak adına bir dizi yasal değişiklik ve düzenlemeyi de beraberinde getirdi.[84] Örneğin, 21 Temmuz 2005 tarihinde kıyı kanunda gerçekleşen değişiklik Galataport projesinin ihaleye çıkmasına zemin hazırlamıştır. Bu değişiklikte "Özelleştirme programındaki kuruluşlara ait veya kuruluş lehine irtifak/kullanım hakkı alınmış arsa ve arazilerin, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında bulunması halinde bu yerlerde genel ve özel kanun hükümlerine göre imar plânlarını yapmaya ve onaylamaya yetkili olan kuruluşlardan, Bayındırlık ve İskân Bakanlığının uygun görüşü ve diğer yetkili kuruluşlardan (Kültür ve Turizm Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, belediyeler ve il özel idareleri) görüş alınarak çevre imar bütünlüğünü bozmayacak her tür ve ölçekte imar plânları ve imar tadilatları ile mevzi imar plânları Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca hazırlanarak Özelleştirme Yüksek Kurulunca onaylanmak suretiyle yürürlüğe girer" ifadesi yer almaktadır. Yine aynı kanununun 13. maddesi c bendinde de "Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (kurvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, kurvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı kurvaziyer ve yat limanları, Özelleştirme kapsam ve programına alınan ve sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve kurvaziyer

[83] Pınar Çobanyılmaz Öztürk, **"İstanbul'da (Mega) Projeler ve Kentsel Değişim"**, Mimar.ist, s.58 (2017): 47-50.
[84] **age**, 50-51.

limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar plânı ile belirlenir" şeklinde yapılan değişiklik ile yasada tanımlanan kurvaziyer yat limanı tanımı ile kıyı bölgelerinde ve doldurma alanlarda yapılaşmanın önü açılmıştır. Böylelikle Haliçport, Haydarpaşaport, Galataport gibi projeler gündeme gelmeye başlamıştır. Galataport projesinin kamuoyunun gündemine yerleşmesi ve aradan geçen on beş yıla yakın süreye rağmen hala tartışılır olmasında bir yandan 1982 Anayasası'nda kıyı bölgelerinin kullanım önceliğinin kamuya vermesi ve bu konuda kamu yararını gözetmesi bir yandan da Galata liman bölgesinin 1982'de turizm bölgesi ilan edilmesi, 1993'te hem kentsel sit alanı ilan edilmesi hem de özelleştirmeye konu olması etkilidir. Bu bölüm Galataport Projesi'nin gelişim sürecini tarihsel, ekonomik ve sürece dâhil olan aktör üzerinden anlatmaya çalışmaktadır.

4.2. İstanbul Limanı'nın Tarihsel Gelişimi

Türkiye'deki liman kentler düşünüldüğünde, limanlarla ilgili dönüşümün yeni başlayan bir süreç olduğunu söylemek mümkün. Ancak, dünyadaki benzer kentlerden farklı olarak, Türkiye'deki liman kentlerinin dönüşümü farklı bir süreç izlemektedir. Bu anlamda, Türkiye'de liman dönüşümü geç atılmış bir adım niteliği taşımaktadır. Bunun en büyük göstergesi, çoğu liman kentinin, Türkiye'de gerçek fonksiyonunu hala korumakta olduğu dolayısı ile henüz liman bölgelerinin terk edilmemiş olmasıdır. Bu çerçevede İstanbul, Türkiye'deki liman dönüşümlerine öncülük etmekte ve diğer kentler için önemli bir örnek oluşturmaktadır.

İstanbul sadece bir liman kenti değil, suyun kenarına kurulmuş bir kenttir. Su kenti birbirinden ayırmakta ve aynı zamanda farklı kıyı bölgelerini birbirine bağlamaktadır. Bu sebeple İstanbul'daki ticaret, taşımacılık, sanayi faaliyetleri, üretim faaliyetleri ve yenileme çalışmaları her zaman kıyı ile ilişki olmuştur. Bu bağlamda, kıyıların dönüşümü İstanbul'un gelişimi açısından oldukça önemlidir. Örneğin, 1980'lerde ilk büyük ölçekli proje olarak hayata geçirilmeye çalışılan Haliç kıyı bölgesinin yenilenmesi, İstanbul'daki bu dönüşümün önemli unsurlarındandır. 2000'lerde ise Kadıköy Meydanı Haydarpaşa-Harem Yakın Çevresi Kentsel Tasarım

Projesi Yarışması ve Galataport Projesi İstanbul'daki kıyıların yenilenmesi için gündeme gelen diğer projeler olmuştur.[85]

700'lü yıllarda Bizans ilk yerleşim yerini Haliç'in etrafında kurmuştur ve bu bölge bir doğal liman işlevi görmüştür. 4. ve 7. yüzyıllar arasında Avrupa, Karadeniz, Orta Doğu ve Uzak Doğu ticaret yolu dolayısı ile İstanbul önemli bir ticaret merkezi haline gelirken, aynı zamanda kent bir siyasal, ekonomik ve kültürel etkinlik merkezine dönüşmüştür. Bu dönemde İstanbul limanı farklı etnik grupların buluştuğu ve istihdam edildiği bir yer olmuştur. Kentin ana yerleşim ekseni ise Marmara Denizi kıyılarıdır.[86]

7. ve 15. yüzyıllar arasında İstanbul limanlardan uzaklaşarak içe dönük bir kente dönüşmüştür. Bu dönemde kent liman alanlarından çok kiliseler ve pazar yerlerinin etrafında yoğunlaşırken, Haliç'in kuzey kıyılarındaki Galata bölgesi Cenevizli tüccarların merkezi haline gelmiştir. Bunun sonucunda, Galata bölgesi, farklı din ve dillerin ön plana çıktığı kozmopolit bir görüntü kazanmıştır.[87]

Osmanlı döneminde ise fethedilen İstanbul, devletin gücünün temsili olarak düşünülmüştür. Baskın dinin değişmesi ile tepelere inşa edilen dinsel ibadet yapıları kentin yeni kimliğinin en önemli belirleyicisi olmuştur. Kentin ana merkezi, uzman ticaret limanları ile Haliç olmuştur. Kıyı bölgeleri bu dönemde ticaret dolayısı ile önemli bir pazar alanı olmanın yanında ulaşım için de en önemli yerler haline gelmiştir. [88]

---

[85] Funda Baş Bütüner, **"Waterfront Revitlization as a Challenging Urban Issue",** 42nd ISOCARP Congress, 14-18 Eylül 2006, (İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, 2006): 4-5.
[86] Kathrin Wildner, **"Istanbul Modern" Urban Images, Planing Accesses and The Production of Space in Istanbul's Port Area",** Port Cities as Areas of Transition, ed. Waltraud Kokot, Mijal Gandelsman-Trier, Kathrin Wildner, Astrid Wonneberger (Bielefeld: Deutsche Nationalbibliothek, 2008): 192.
[87] **age.** , 193.
[88] **age**. , 193.



Şekil 3: Galata Bölgesi Osmanlı Dönemine Ait Planları

Kaynak: Atatürk Kitaplığı

19. yüzyılda Osmanlı'da gerçekleşen modernleşme hareketleri kent içinde de karşılık bulmuştur. Nitekim 19.yüzyılın sonuna doğru İstanbul Limanı'nın modernleştirilmesine karar verilmiştir. Bu kararının temel nedeni, limanın artan ticaret hacmini karşılamada ve yelkenliden buharlı gemilere geçiş ile yaşanan teknolojik gelişmeler karşısında yetersiz kalmış olmasıdır. Bu bağlamda Osmanlı hükümeti çoğunluğunu Fransızların oluşturduğu bir grup yatırımcıya İstanbul'da liman tesisi kurma, işletme ve yenileme imtiyazı vermiştir.[89] Bu, liman bölgesi için yapılan ilk özelleştirme hamlesi olarak düşünülebilir.

1892'de Galata Rıhtımı'nın inşası başlamış ve 1895 yılı sonunda ilk modern rıhtım tamamlanmıştır. Fakat modern rıhtımın açılması İstanbul limanın modernizasyonu için yeterli olmamıştır. Çünkü bütün modernleşme çabalarına rağmen rıhtımdaki iş süreçlerinin modernleştirilmesinde büyük bir dirençle karşılaşılmıştır. Hamal loncasının limanda önemli bir güce sahip olması ve Osmanlı hükümetinin işçilere karşı harekete geçmekte isteksiz oluşu bu noktada önemli olmuştur. Bu durum İstanbul limanında iş yapmayı hem maliyetli hem de zahmetli hale getirmiştir. Modern limanda hamalların kullandığı verimsiz yöntem, yükleme-boşaltma zamanını uzatmış ve taşıma maliyetini yükseltmiştir. 1899'da Haydarpaşa'da liman yapımı için imtiyaz verilmesi ile boğazın karşı kıyısında Anadolu'daki demiryollarının

[89] Donald Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908**, (İstanbul: İletişim Yayınları, 2017): 157-188.

başlangıcına yapılan bu yeni liman ile İstanbul limanındaki ticari kapasite iyice azalmıştır.[90]

20. yüzyılın başlarında İstanbul bir milyonu aşkın nüfusu ile önemli bir kenttir. Özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde, İstanbul yaşadığı hızlı sanayileşme ve kırdan kente göç ile geniş bir demografik büyüme yaşamıştır. Fakat nüfustaki bu önemli değişime karşın İstanbul limanında Galata rıhtımının modernleştirilmesi –ki bu modernizasyon 19. yüzyılın sonuna denk düşmektedir- dışında kayda değer bir gelişme yaşanmamıştır. Aksine 20. Yüzyıl boyunca İstanbul limanı yavaş yavaş önemini yitirmeye başlamıştır. Osmanlı'nın çöküşü ile birlikte İstanbul limanı üzerinden Balkanlara ve Ortadoğu kentlerine yapılan mal ticareti neredeyse durma noktasına gelmiştir. Aynı zamanda Sovyet Devrimi ile İstanbul limanı Karadeniz Havzasındaki en önemli kullanıcısını kaybetmiştir. Öte yandan ulus devletlerin yükselişi Yunanistan, Bulgaristan, Romanya gibi ülkelerde yeni liman fonksiyonlarının kurulmasına neden olmuş ve böylece İstanbul limanın rakipleri giderek artmıştır. 1925'lere doğru İstanbul önemini yitirmiş bir kent haline gelmiştir.[91]

1930'larda erken cumhuriyet döneminin millileştirme politikalarına uygun olarak önce sanayi şirketleri ve liman idaresi devletleştirilmiştir. Ardından liman bölgesinin kozmopolit yapısını değiştirecek bir dizi kararlar alınmıştır. Meslek yasakları, varlık vergisi, gemi gümrük vergisindeki değişim gibi politikalar ile İstanbul Limanı'nda hem kamunun hâkimiyeti artmış hem de kozmopolit yapı kırılmıştır. 1958'de antrepoların inşası ile bölgedeki merkezi kontrol iyice güçlenmiştir.[92]

1950'lerden 1980'lere kadar hükümet politikaları konut üretiminden ziyade su boruları, elektrik ve yol gibi altyapı yatımlarına öncelik vermiştir. Bu bağlamda kentsel altyapı yoğun olarak Boğaz, Marmara Denizi ve Haliç kıyısındaki sahil yollarında inşa edilmiştir. 1982 anayasası ile kıyılarda kamumu yararı öncelikli hale gelmiştir. Bu yasanın etkisi ile otoyol inşaları kıyı bölgesinde ağırlık kazanmıştır. Nitekim, bugün İstanbul sahillerinin %80'ninde otoyol bulunmaktadır.[93]

---

[90] **age.**,157-188.
[91] Şehir Konuşmaları: "İstanbul Limanı Tarihi", http://www.khas.edu.tr/video/809 [28.05.2017]
[92] Büyüktopcu E. & Sezgin Y. ,(2014), **"Katılımcı Dönüştürücü Birey Rolleri Üzerinden Kurgu Üretici Olarak Salıpazarı-Antrepolar",** https://issuu.com/erenalpbuyuktopcu/docs/untitled, [15.05.2016]
[93] Wildner, **age.** , 194-196.

4.3. Günümüz İstanbul Limanı:

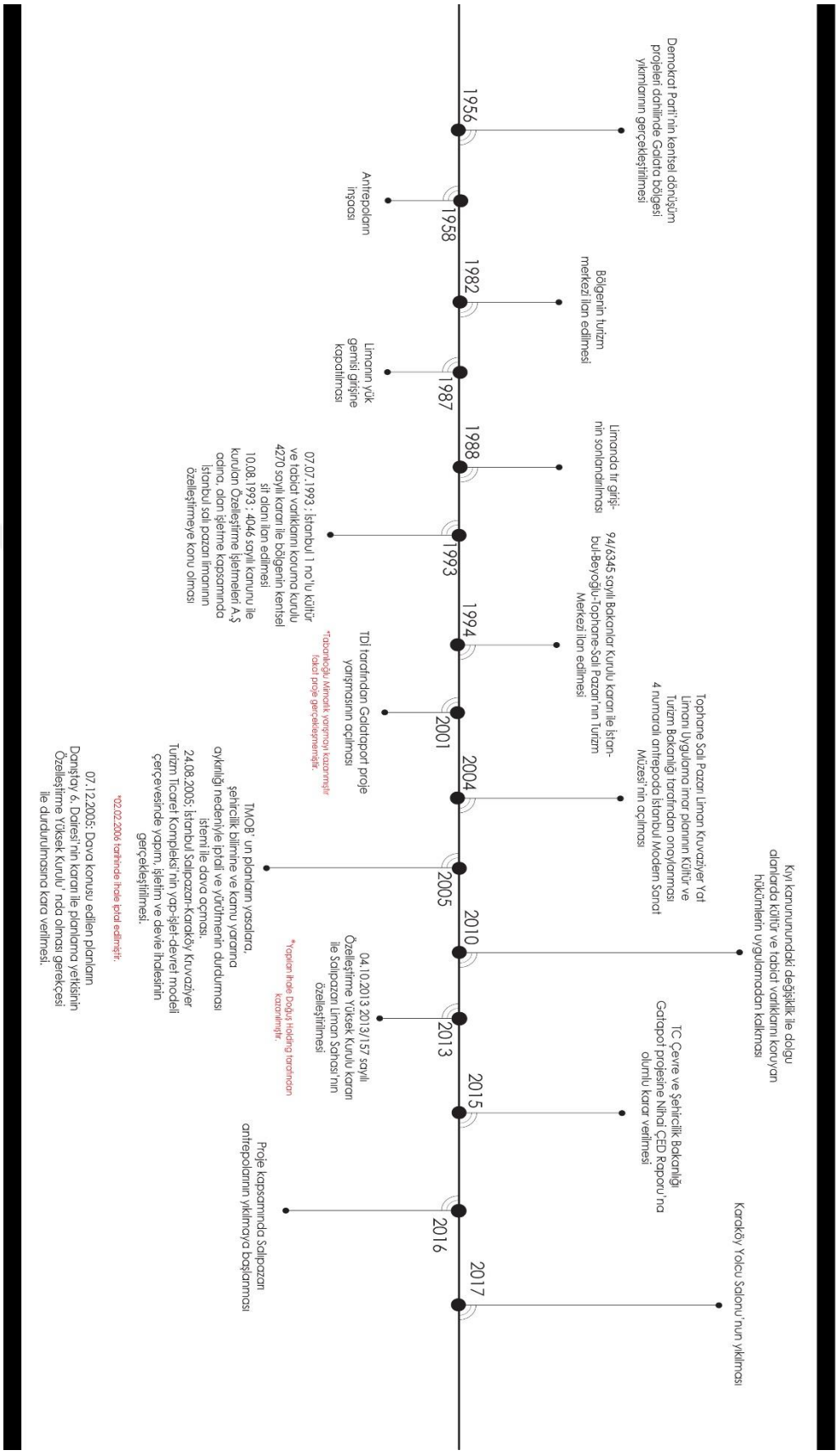
Karaköy ve Salıpazarı Limanı'ndan oluşan İstanbul Limanı Bizans, Osmanlı ve erken cumhuriyet döneminde önemli bir ticaret merkezi ve bağlantı noktası olmasına karşın 1970'lere gelindiğinde bir yük limanı olarak gelişememesi ve gelişmek için yeterli olanaklara sahip olmaması sebebiyle önemini yitirmeye başlamıştır. 1960'larda Boğazın karşı kıyısında Haydarpaşa Limanı'nın genişletilmesi ve yeni konteynır sistemine uygun bir liman haline getirilmesi, Karaköy ve Salıpazarı limanlarının ticari önemini yitirmesine neden olan bir unsur olmuştur. Aynı zamanda Derince ve Bandırma limanlarının bu dönem içinde önem kazanması da bu süreci hızlandırmıştır.

Şekil 4, 1950'lerden itibaren liman bölgesinde gerçekleşen önemli değişimlerin tarihsel akışını göstermektedir. 1970'ler ve 1980'ler İstanbul Limanı'nın yeni konteynır sistemine uyum sağlayamaması ve yük limanı olarak gelişememesi sebebi ile önemini yitirmeye başladığı bir dönem olmuştur. Nitekim 1980'lerin sonuna gelindiğinde İstanbul Limanı'nın ticari bağlamından koparacak önemli kararlar alınmıştır. 1987'de liman yük gemisi girişine kapatılmış, 1988'de ise yükleme ve boşaltmadan kaynaklanan yoğun trafik dolayısı ile tır girişine kapatılmış ve böylece İstanbul Limanı bir nevi işlevsizleştirilmiştir.

1980'lerin sonuna doğru ticari bağlamından koparılan liman bölgesi yeni bir işlev kazanmayı beklerken 1990'da bu yeni işlev, Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) Müdürlüğü tarafından duyurulan ihale ile şekillenmiştir. Bu liman bölgesi için gerçekleştirilen ilk ihale olmuştur. 1990 mayısında TDİ Müdürlüğü'nün "İstanbul Yolcu Limanı Kompleksi" adı ile duyurduğu ihale, liman bölgesinin dünya standartlarına uygun olarak terminal, otel, iş, alışveriş ve eğlence merkezlerinden oluşacak büyük bir kompleks ile yap-işlet-devret modeli çerçevesinde dönüştürülmesini planlamıştır.[94] Kamu-özel sektör ortaklılarının bir biçimi olan yap-işlet-devret modeli[95] 1990'lar Türkiye'sinde henüz yasal çerçeveye oturtulmamış

[94] "İstanbul Yolcu Limanı Kompleksi için Vira Demir", **Milliyet Gazetesi**, 31 Mayıs 1990, 14.

[95] *Yap-işlet-devret* modeli Kamu-Özel Sektör Ortaklıklarının (PPP) bir modelidir. 1980'ler öncesinde Türkiye'de PPP modellerinden önce kullanılan metot ise imtiyazlardı. Özellikle 1980 ve 1990'lardan sonra yap-işlet-devret ve yap-işlet gibi PPP modelleri imtiyazlara alternatif olarak kullanılmış ve bu anlamda özel hukuk sözleşmelerinin kullanımında önemli bir fark yaratmıştır. Fakat hukuksal zeminin oluşturulması ve sağlamlaştırılması 1990'lar ve 2000'ler boyunca sürmüştür. Bu bağlamda yap-işlet-devret modeline göre, özel kesim sözleşme süresi boyunca projeyi finanse eder, kurar ve işletir. Sözleşmenin bitiminde ise mülk kamu idaresine iade edilir.



Şekil 4: Galata Liman Bölgesi Zaman Çizelgesi

Kaynak: T.C. Danıştay 6. Daire Başkanlığı Bilirkişi Raporu, İstanbul Modern *"Liman"* süreli sergisi, mega projeler istanbul web sitesi ve gazete taramalarından elde edilen bilgilerden derlenmiştir.

özelleştirmeler ve özellikle bu türden yatırımlar için özel sektörü cesaretlendirmek adına kullanılan önemli bir araç olmuştur. Bu sebeple ihalenin yap-işlet-devret modeli çerçevesinde gerçekleşmesinin 1990'ların özelleştirme pratiği ile uyumluolduğunu söylemek mümkün. Bu dönemde özelleştirme uygulamalarının ihtiyacına cevap veren hukuki altyapının ve yasal çerçevenin henüz hazır olmaması bu modeli uygulanmasına zemin hazırlamıştır. 1990'da duyurulan bu ilk ihale sonuçsuz kalmıştır ve liman bölgesi dönüşüm için gerekli olan yatırımı çekmemiştir.

1990'lar liman bölgesinin yeni kimliğinin şekillenmesinde önemli olmuştur. Bu dönemde hem dönüşümün ilk sinyali olan ihale gerçekleştirilmiş hem de dönüşümü kolaylaştıracak bir dizi karar alınmıştır. 1993'te Taksim Meydanı merkez olmak üzere, Haliç kıyıları, Marmara Denizi'ne açılan kıyılar ve İstanbul Boğazı girişi boyunca uzanan kesim *"Kentsel Sit Alanı"*[96] ilan edilmiştir ve Salıpazarı Limanı da bu kentsel sit alanı içinde yer almaktadır. Yine aynı yıl içerisinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne bağlı işletmelerin özelleştirmesine karar verilmiştir. Böylece aynı yıl Salıpazarı Limanı özelleştirmeye konu olmuştur. 1994'te ise Bakanlar Kurulu kararı ile "İstanbul-Beyoğlu-Tophane-Salıpazarı Turizm Merkezi" ilan edilmiştir.[97] Aynı zamanda 1990'larda Karaköy ve Salıpazarı limanları, Laleli'den sonra bavul ticareti için önemli merkezlerden biri haline gelmiştir. Özellikle SSCB'nin dağılmasından sonra önem kazanan bavul ticareti hem Karaköy ve Salıpazarı Limanları özelinde hem de Türkiye ekonomisine önemli bir hareketlilik getirmiştir. Türkiye ile eski SSCB arasındaki bavul ticaretinin hacminin, 1990'ların ortalarında yılda 10 milyar dolara yaklaştığı tahmin edilmektedir. Bavul ticaretinin enformelliği sebebiyle elimizde kesin veriler olmamasına karşın, T.C Merkez Bankası, 1996'dan beri bavul turistlerine verilen anketlerle bu ticaret türüne dair tahmini rakamlar üretmektedir. 1996'da Türkiye'nin bavul ticareti ile gerçekleştirdiği ihracat, tahmini olarak 8.8

[96] *Kentsel sit alanı*, Korunması Gerekli Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıklarının Tespiti ve Tescili Hakkında Yönetmelikte; mimari, mahalli, tarihsel, estetik ve sanat özelliği bulunan ve bir arada bulunmaları sebebiyle teker teker taşıdıkları kıymetten daha fazla kıymeti olan, kültürel ve tabii çevre elemanlarının (yapılar, bahçeler, bitki örtüleri, yerleşim dokuları, duvarlar) birlikte bulundukları alanlar olarak tanımlanmıştır. Kentsel sit alanı ilanı ile bölgede yapılaşma kısmen ya da tamamen kısıtlanabilir. Bu noktada kentsel sit alanın türü,tespiti ve dercelendirilmesi önemlidir. 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununun 9. maddesinde yer alan düzenlemeye göre, esaslı onarım (İmar Kanununa göre ruhsat gerektiren müdahaleler), inşaat, tesisat, sondaj, kısmi ya da bütüncül yıkım, yakma, kazı ve benzeri işler fiziki ve inşai müdahale sayılır. Bu türden bir uygulama ancak koruma bölge kurulu kararıyla yapılabilmektedir.

[97] T.C. Danıştay Altıncı Dairesi Başkanlığı, **Bilirkişi Raporu,** (İstanbul, 2015): 2-3.

milyar dolardı. Aynı yıl Türkiye'nin 24 milyar doları geçmeyen ihracatı düşünüldüğünde bu rakam önemli bir büyüklük olarak karşımıza çıkmaktadır.[98]

Fakat bavul ticaretinin getirdiği bu hareketlilik liman bölgesindeki taşıma yükünü arttırmıştır. Bavul turistlerindeki artış, limandaki normal turizm faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir. Bu sebeple kentin merkezinden uzak ve dış çepere daha yakın ve bavul ticaretine uygun yeni bir limanın inşası planlanmıştır. Bu ihtiyaçlar doğrultusunda 1999'da Zeytinburnu'nda Zeyport'un açılması ile birlikte İstanbul için ana yük limanları Haydarpaşa ve Zeyport olmuştur.[99]

2001 yılı Galataport adının kamuoyu tarafından ilk kez duyulduğu yıl olmuştur. Türkiye Denizcilik İşletmeleri dünyadaki benzer kıyı bölgesi yenileme örnekleri gibi eski liman alanını, İstanbul'u turistik bir cazibe merkezi haline getirecek seyir terminali, otel, alışveriş merkezi, kültür ve dinlenme tesisleri gibi karma kullanıma yönelik bir projeye konu edecek bir yarışma düzenlemiştir. TDİ'nin 2001 yılında açtığı yarışmayı Tabanlıoğlu Mimarlık kazanmıştır (Şekil 4). Fakat Tabanlıoğlu'nun bölgenin turizm odaklı bir ticaret bölgesi olarak yenilenmesine yönelik projesi uygulanmamıştır. Böylece liman bölgesinin dönüşümünü hedefleyen ikinci ihale de sonuçsuz kalmıştır.



Şekil 5: Tabanlıoğlu Mimarlık'ın Galataport için oluşturduğu proje örneği

Kaynak: *http://www.tabanlioglu.com/project/galataport/* [06.01.2017]

Şekil 4'te görülen Tabanlıoğlu Mimarlık'ın Galataport için önerdiği proje, bölgede bulunan mevcut bina ve antrepoların orijinal yapılarına sadık kalarak bu bina ve

[98] H. Deniz Yükseker, **Laleli-Moskova Mekiği: Kayıtdışı Ticaret ve Cinsiyet İlişkileri,** (İstanbul: İletişim Yayınları,2003): 14-17.
[99] "Bavul Ticaretine Liman", **Milliyet Gazetesi**, 01 Kasım 1997, 7.

antrepolara yeni işlevler kazandırmayı amaçlamıştır. Bu bağlamda 100.000 metre karelik açık alan ve 151.66 metrekarelik bir inşaat alanına sahip olan projede sanat müzesi, oteller, restoran, bar gibi yeme içeme alanları, alışveriş merkezleri, ofis, sergi ve fuar alanı, otopark ve çeşitli satış noktaları yapılması planlanmıştır. Projenin sonunda bölgenin kültür, turizm ve ticaret merkezi olarak İstanbul'a bir değer katması planlanmıştır.[100]

Galataport projesinin kapsadığı alanın önemli bir kısmını Sedad Hakkı Eldem'in[101] tasarlamış olduğu antrepolar oluşturmaktadır. 2000'li yıllarda yük limanın kapatılması sebebiyle boş kalan bu antrepolar, dönemin Başbakanı Recep Tayyip Erdoğan'ın özel izni ile kiralanmaya başlamıştır.[102] Nitekim 2004 yılında 4 numaralı antrepoda Türkiye'nin ilk modern müzesi olan İstanbul Modern İstanbul Kültür Sanat Vakfı'nın (İKSV) kurucusu Nejat F. Ecazcıbaşı'nın desteği ile kurulmuştur. İstanbul Modern'in açılması liman bölgesinin dönüşümü ve yeni kimliği için önemli bir gelişme olmuştur. Liman bölgesinin kamunun kullanımına açılması için önemli bir adım olan İstanbul Modern Galataport projesinin yapılmış ilk parçası olarak düşünülebilir.[103]

İstanbul Modern aynı zamanda İstanbul'un kendini küresel dünyaya eklemlemek için attığı adımların sanatsal ve kültürel boyutu olarak düşünülebilir. Müzenin İstanbul Bienali'ne ev sahipliği yapıyor olması bunun en önemli göstergelerinden biri. Bu tarz uluslararası etkinlikler ve müzeler İstanbul'un kent kültürünü renklendirmesine ve kentin küresel ölçekte pazarlanmasına katkı sağlamaktadır.[104]

2004'te Tophane Salıpazarı Liman Kurvaziyer Yat Limanı Uygulama imar planı hazırlanmış, bölgenin kentsel sit alanı olması dolayısıyla koruma kriterleri

---

[100] http://www.tabanlioglu.com/project/galataport/ [06.01.2017]

[101] 1908 yılında dünyaya gelen Sedad Hakkı Eldem 1931'de, Budapeşte Fuarı Türk Pavyonu'nun inşaa edilmesi ile mimarlık pratiğine, 1932'de Akademi'ye atanmasıyla da akademik hayatına başlamıştır. Sedad Hakkı Eldem 1988'deki ölümüne kadar hem pratik hem de akademik anlamda yaptığı sayısız üretim ve katkı ile Türkiye mimarlık tarihine, cumhuriyetin en önemli mimarlarından biri olarak geçmiştir. Kullandığı mimari stil ile milli bir mimari anlayış yaratmaya çalışmıştır. En önemli eserleri arasında Ankara Üniversitesi Fen Fakültesi,Taşlık Kahvesi ve İstanbul Adliyesi sayılabilir

[102] Büyüktopcu E. & Sezgin Y. ,(2014), **"Katılımcı Dönüştürücü Birey Rolleri Üzerinden Kurgu Üretici Olarak Salıpazarı-Antrepolar",** https://issuu.com/erenalpbuyuktopcu/docs/untitled, [15.05.2016]

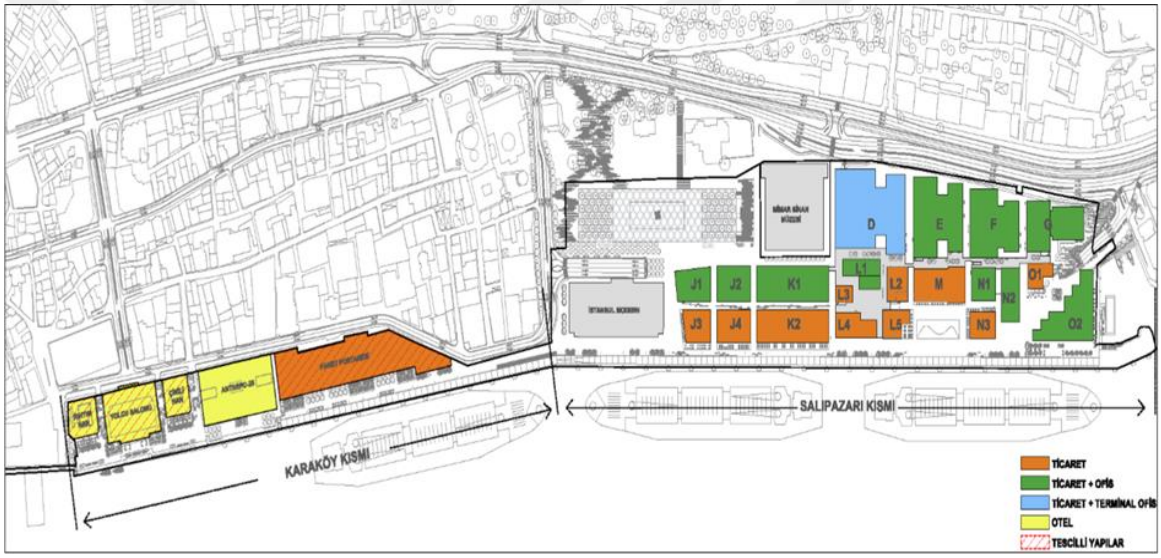
[103] Yay. Haz. Pelin Pınar Özden, Duygu Ağar, **"Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport"**, TMMOB Şehir Plancıları Odası, (İstanbul, 2008), s.23

[104] Sibel Yardımcı**, Küreselleşen İstanbul'da Bienal**, 2. bs. (İstanbul: İletişim Yayınları, 2014): 30, 70-71.

belirlenmiş ve Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Böylece 2005'te gerçekleştirilen ihale için zemin hazırlanmıştır.

4.4. İhale Süreçleri ve Altyapı Projelerinin Finansmanı

Şekil 5'de vaziyet planı gösterilen Galataport projesi, Karaköy Rıhtımı'ndan Mimar Sinan Üniversitesi Fındıklı Kampüsü'ne kadar uzanan 1.2 kilometrelik sahil şeridini kapsayan bir projedir. Temelde bu alandaki bütün binaların turistik ve ticari amaçlar ile onarılması yahut yıkılarak yeni binalar için yer açılmasını amaçlamaktadır. Kıyı şeridinde yapılacak olan otel, restoran ve diğer tüm ticari işletmeler ile liman bölgesinin geçmişteki dokusunun değiştirilerek, bölgenin tamamen bir turistik cazibe merkezi haline getirilmesi hedeflenmektedir.[105]



Şekil 6: Galataport Projesi kapsamında planlanan yapıların yerlerini ve fonksiyonlarını gösteren vaziyet planı

Kaynak: DOKAY-ÇED, Salıpazarı Kurvaziyer Limanı Projesi Nihai ÇED Raporu, Ankara, 2015

Galataport Projesine dair ihale Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından 24 Ağustos 2005 yılında gerçekleştirilmiştir. Projenin amacı, dönemin Türkiye Denizcilik İşletmeleri Yönetim Kurulu Başkanı tarafından "İstanbul Limanı aynı Barcelona limanı gibi olacak" sözleri ile ifade edilmiştir.[106] Bu cümle, Türkiye'de liman dönüşümlerinin dünyadaki örneklerini izleme politikasını da bize açıklayan önemli başlangıçlardandır. "İstanbul Salıpazarı-Karaköy Kurvaziyer Yat Limanı Turizm

[105] Elif Tuğba Gürkan, (2014), **10 Maddede Galataport'un Hikayesi**, http://www.arkitera.com/haber/23509/10-maddede-galataportun-hikayesi [17.07.2016]
[106] "Galataport'a üç firma teklif verdi" **Hürriyet Gazetesi**, 25 Ağustos 2005

Ticaret Kompleksi" adı altında gerçekleşen ihale, yap-işlet-devret modeli çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. Sami Ofer'in ortağı olduğu Royal Caribbean Cruises'un önderliğindeki konsorsiyum 3 milyar 538 milyon euroluk teklifi ile kazanmıştır. İlk ihaleye göre, proje tamamlandıktan sonra 49 yıl işletilerek, sonrasında Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne devredilmesi planlanmıştır.[107]

İlk ihale öncesinde, 2 Haziran 2005 tarihinde TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, liman bölgesinin yenilenmesine yönelik çıkan planların yasalara, şehircilik bilimine ve kamu yararına aykırılığı dolayısı ile iptal ve yürütmenin durdurulması istemiyle dava açmıştır. 7 Aralık 2005 tarihinde ise dava edilen planlar hakkında Danıştay 6. Dairesi, planlama yetkisinin Özelleştirme Yüksek Kurulunda olması nedeni ile yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir ve verilen yürütmeyi durdurma kararı ile ilk ihale iptal edilmiştir. [108] İhalenin iptal edilmesi kararı ile birlikte Özelleştirme İdaresi Başkanlığı yeni bir imar planı oluşturulması için çalışmalara başlamıştır.

2005 yılında ihalenin gerçekleşmesinin ardından Galataport projesine yönelik eleştiriler birkaç başlık altında toplanabilir:

- Beyoğlu ve Taksim'in denize açılan kapısı olan Tophane ve Salıpazarı limanlarının çok sayıda insan için yükleme ve boşaltma yapılacak bir uluslararası limana dönüştürülmesinin yaratacağı risk,
- Böyle bir yükü limanın kaldırabilecek potansiyele sahip olmaması,
- Projenin İstanbul'un siluetini bozacak olması,
- Halka açık olması gereken kıyıların özel firmaların kontrolüne geçecek olması [109]
- Öte yandan siyasetteki aktörlerin getirdiği eleştiriler ise genel olarak;
- Özelleştirmeler,
- İhaledeki usulsüzlükler,
- Yasal değişiklikler

üzerine yoğunlaşmaktadır. Özellikle bir gece çıkarılan 24 yasadan birinin içine koyulan özel bir madde ile Kıyı Kanunun değiştirilmesi ve ihalenin Ofer Grubuna

[107] "Galataport'a 3.5 milyar euroluk teklif", **Hürriyet Gazetesi** , 16 Eylül 2005
[108] T.C. Danıştay Altıncı Dairesi Başkanlığı, **Bilirkişi Raporu**, (İstanbul, 2015), 6
[109] Özgen, E. ,(Tarihsiz), **İstanbul Yeniden: İstanbul halkına ve yerel yönetime açık çağrı,** çevrimiçi: http://www.yapi.com.tr/haberler/istanbul-yeniden-istanbul-halkina-ve-yerel-yonetime-acik-cagri_95111.html [17.07.2016]

verilmesi eleştirilmiştir. [110] Bu eleştirilere Ofer Grubun Türkiye'de gerçekleştirdiği diğer özelleştirme projeleri olan Kuşadası Limanı, Tüpraş ihalesi gibi diğer işleri ve hükümet ile yakın ilişkilerinin neden olduğunu söylemek mümkün. Türkiye Yeşiller Koordinasyonu gibi bazı sivil toplum kuruluşları da projeyi tamamen rant odaklı ve kamu yararını düşünmeyen bir proje olması açısından eleştirmiştir.[111] Ancak en önemli eleştiri TMMOB tarafından yapılmıştır: [112]

> *"Kıyı kent ilişkisinin koparılmayacağı söyleniyor ancak, alanın kullanımı, işletmesi bir şirkete devrediliyor ve alanın kullanımı onların tekeline giriyor. İhale şartnamesinde şirket bu alanı dilediği gibi kullanma hakkına sahiptir. Alanı istediği fonksiyonda değiştirme hakkına sahiptir. Bu da hem projenin değişmesi ve kullanım alının değişmesi anlamına geliyor. Barcelona Limanı örnek alınıyor. Barcelona Limanı iyi bir liman değildir, bu liman tamamen değiştirilmiştir. Barcelona limanı halka açıktır, ancak kıyı alanı kaybedilmiştir, doğal özellikleri yitirilmiştir."*

Aralık 2010'da Kıyı Kanunu'nda yapılan değişiklikle kanun maddesi aşağıdaki şekli almıştır: [113]

> *"Kıyılarda, doldurma ve kurutma suretiyle elde edilen arazilerde kanun kapsamında öngörülen kullanımlara ilişkin imar planı Bayındırlık ve iskân Bakanlığı'nca 60 gün içinde re'sen onaylanır. Bu alanlarda 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun koruma amaçlı imar planına ilişkin hükümleri uygulanmaz."*

Bu değişiklikle beraber Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu resimden çıkartılmıştır. Aynı zamanda bu değişiklik, kıyıların dolgu alanlarına inşa edilebilecek yapıların her şeyi kapsayabileceği anlamına da gelmekteydi. Böylece kıyı bölgelerinin otel, konut, alışveriş ve eğlence merkezi gibi yatırım çekebilecek türden yapılaşmalara açılarak, küresel kentin ruhuna uygun bir şekilde sermayenin ihtiyaçlarına yönelik dönüşümü kolaylaştırılmış oluyordu.

2012 yılının Aralık ayına gelindiğinde ise Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından Salıpazarı Kurvaziyer Liman alanına ilişkin koruma amaçlı uygulama imar planı onaylanmıştır ve böylece ikinci ihalenin önü açılmıştır. 2013 yılında ise TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi ve TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından Başbakanlık Özelleştirme İdaresine karşı Salıpazarı Kurvaziyer Limanı alanına ilişkin imar planın yürütülmesinin durdurulması ve iptaline karar verilmesi talebi ile dava açmıştır. Fakat bu talep

---

[110] "DSP'den Ofer tepkisi", **Hürriyet Gazetesi**, 20 Eylül 2005
[111] "Yeşiller Galataport projesini protesto etti", **Hürriyet Gazetesi**, 16 Ekim 2005
[112] "Mimarlar Galataport kent kıyı ilişkisini yok eder", **Hürriyet Gazetesi**, 5 Ekim 2005
[113] Elif Tuğba Gürkan, (2014), **10 Maddede Galataport'un Hikayesi**, http://www.arkitera.com/haber/23509/10-maddede-galataportun-hikayesi [17.07.2016]

reddedilmiştir. Böylece 10 Ekim 2013 tarihinde liman bölgesi için yapılacak ihale kesinleşmiştir.[114]

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca yapılan ve Salıpazarı Kurvaziyer Limanı Projesi adı ile açılan ikinci ihaleyi 702 milyon dolarlık teklifi ile Doğuş Grup kazanmıştır. Bu defa ihale işletme hakkı devri yöntemi çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. İhalenin işletme hakkı devri yöntemi ile gerçekleşmesi, mülkiyet hakkının TDİ'de kalması şartı ile belirli bir süre ve şartlar altında işletme hakkının Doğuş Grup'a geçtiği anlamına gelmektedir. İşletme hakkı devri yönteminde limanların devir süresi 30 yıldır. Dolayısı ile ilk ihalede 49 yıl olan kullanım hakkı ikinci ihalede 30 yıla düşmüştür. Projenin emsal değeri[115] birinci ihalede 2 iken ikinci ihalede 1,5 olmuştur. İhalenin ödeme planı da ikinci ihaleye göre farklılıklar göstermektedir. 2005'te gerçekleşen ilk ihalede ödeme, kiralama süresinin bitiminden başlayarak, 10'ar yıllık aralıklar ile belli oranlarda ödenecekti. 2013'te gerçekleşen ikinci ihalede ise ödeme planı toplam miktarın yüzde 20'si peşin, geri kalan taksitler halinde ödenecek şekilde planlanmıştır.[116] Bu farklılığı Türkiye ekonomisinin 2005-2013 yılları arasındaki ekonomik performans ile düşünmek anlamlı olacaktır. 2005 Türkiye ekonomisi için önemli bir genişleme dönemi iken ödeme planın yatırımcıyı rahatlatacak şekilde düzenlenmiş olduğu söylenebilir. 2013 sonrası ise ekonominin genel anlamda daralmaya başladığı bir dönemdir. 2013 yılında büyüme oranı %4,19 iken, 2014 yılında %3,02'ye düşmüştür. Bu bağlamda ödeme planın kamunun finansman ihtiyacını karşılamaya yönelik planlandığı düşünülebilir.

Ocak 2014'te Doğuş Grup Bilgili Holding'e bağlı BLG Capital ile Galataport projesi için ortaklık gerçekleştirerek proje alanın geliştirilmesi ve işletmesinden sorumlu "Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş" şirketini kurmuştur. Şubat 2014'te TDİ ile yapılan devir sözleşmesinin ardından liman sahası bu şirket tarafından devralınmış ve proje için çalışmalar başlanmıştır.

Ocak 2014'te Doğuş Grup Bilgili Holding'e bağlı BLG Capital ile Galataport projesi için ortaklık gerçekleştirerek proje alanın geliştirilmesi ve işletmesinden sorumlu "Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş" şirketini kurmuştur.

[114] T.C. Danıştay Altıncı Dairesi Başkanlığı, **Bilirkişi Raporu**, (İstanbul, 2015): 8.
[115] *Emsal değeri*, imar planı doğrultusunda yapılacak olan inşaatın kesin sınırılarını, bir yapının bütün katlardaki alanları toplamının parsel alanına olan oranı ile belirleyen matematiksel bir değerdir ve imar planına göre yapılacak inşaat alanı emsal değerinden fazla olamaz.
[116] Gürkan, E. , (2014), **10 Maddede Galataport'un Hikayesi**, çevrimiçi: http://www.arkitera.com/haber/23509/10-maddede-galataportun-hikayesi

Şubat 2014'te TDİ ile yapılan devir sözleşmesinin ardından liman sahası bu şirket tarafından devralınmış ve proje için çalışmalar başlanmıştır.[117]

Doğuş Grup ve Bilgili Holding'in ortaklığında gerçekleştirilmeye başlanan Galataport Projesi için toplamda 4.5 milyar liralık yatırım yapılacağı açıklanmıştır. Bu bağlamda projeye altı yerli bankanın katılımı ile toplamda 1.02 milyon euro tutarında finansman sağlanmıştır ve projenin finansmanı, 3,5 yıl anapara ödemesiz toplam 14 yıl vadeli olacak şekilde planlanmıştır. Yerli finansmanın yanı sıra proje kapsamında Karaköy'deki tarihi binalara yönelik otel projelerini gerçekleştirmek üzere Hong Kong kökenli Peninsula Hotels, yüzde 50 hissedar olarak otel projelerine dâhil edilmiştir. Projedeki doğrudan yabancı yatırım miktarı ise 500 milyon liradır.[118]

Tablo 2: Bankaların Kredi Payı Dağılımı

Bankalar	Kredi Payı
Yapı Kredi	275 Milyon Euro
Garanti Bankası	255 Milyon Euro
İş Bankası	150 Milyon Euro
Ziraat Bankası	130 Milyon Euro
Türkiye Sınai ve Kalkınma Bankası	110 Milyon Euro
Finansbank	100 Milyon Euro
Toplam	1.02 Milyon Euro

Kaynak: *http://www.ntv.com.tr/* [31.08.2016]

Hazırlanan Nihai ÇED Raporu'na göre, projenin yatırım dönemi boyunca gerekli olan finansmanın %79,5'nin banka kredileri, %19,5'nin özkaynak ve %1'nin liman operasyon gelirleri ile karşılanması planlanmıştır.[119]Bu bağlamda Tablo 2, projeyi fonlayan bankaların kredi payları göstermektedir.

[117] "Yeni Yatırımlar" https://www.dogusgrubu.com.tr/tr/yeni-yatirimlar [31.08.206]
[118] "Galataport'a 4,5 milyar liralık yatırım", http://www.ntv.com.tr/ekonomi/galataporta-4-5-milyar-liralik-yatirim-finansman-icin-imzalar-atildi,Y7os81Whz0axIUaPUVJVFw [31.08. 2016]
[119] DOKAY-ÇED, **Salıpazarı Kurvaziyer Limanı Projesi Nihai ÇED Raporu**, (Ankara, 2015): 68

5. SONUÇ

Bu çalışma, Türkiye'nin en büyük kenti İstanbul'da kıyıda yer alan (İstanbul Boğazı kıyısında) bir müştereğin neoliberal politikalar aracılığıyla nasıl dönüştürüldüğünün ve bu dönüşümün kısa süredeki etkileri üzerine bir çalışmadır. Çalışmanın sonucunda elde edilen en önemli saptama, bu tür projelerin küresel kentlerin adeta "olmazsa olmaz"ı haline gelmiş olmasıdır. Nitekim Galataport projesi de başından itibaren neoliberal politikaların hayata geçirilmesinin ayak izlerini fazlasıyla takip eder.

Galataport projesinin, inşaat sürecinin başlamasıyla birlikte proje kapsamında önemli yıkımlar meydana gelmeye başlamıştır. İlk yıkımlar Şubat 2016'da nargileciler ve antrepolar ile başlamıştır. Daha sonra Şubat 2017'de Cumhuriyet tarihinin en önemli yapılarından biri olan Karaköy Yolcu Salonu yıkılmıştır.[120] Nisan 2017'de ise Osmanlı'nın ilk anıtsal betonarme yapılarından biri olan Eski Paket Postanesi, cepheleri haricinde tamamen yıkılmıştır. Bu yıkımlar kamuoyunda önemli tartışmaları gündeme getirmiştir. Özellikle yıkılan binaların yeni ticari işlevler kazanarak tarihi iç mekanlarını tamamen kaybetmesi ve proje alanı ve geri sahasındaki Merkez Rıhtım Han, Çinli Rıhtım Han, Nusretiye Saat Kulesi gibi diğer önemli tarihi yapıların akıbeti önemli gündem maddeleri olmuştur.[121] Bu bağlamda, Galataport projesi gibi kentsel sit alanı ve kıyı alanında bulunan kentsel mekanlarda yenileme, iyileştirme ve dönüştürme projeleri uygulanırken öncelik, mekandan maksimum ticari metrekare alanını sağlamaktan çok kamu önceliği ve kent dokusunu bozmamak olmalı ve buna yönelik bütüncül projeler üretilmelidir.

Şekil 5, Galataport Projesi kapsamında yapılması planlanan yerlerin yeni fonksiyonları ile gerçekleşecek olan mekânsal dönüşümü göstermektedir. Mekanlar için düşünülen yeni fonksiyonlar genellikle ofis, otel, alışveriş, eğlence gibi ticaret odaklı fonksiyonlardır. Bu hem diğer örnek kentlerde yaşanan dönüşümler ile benzer

[120] Galataport (Salıpazarı Kruvaziyer Limanı Alanı) Zaman Çizelgesi, http://megaprojeleristanbul.com/#galataport-salipazari-kruvaziyer-liman-alani , [25.04.2017]
[121] Büke Uras, **"Galataport Projesi Hakkında Sorular",** İstanbulArtNews, Nisan 2017, 9.

özellik gösteren bir duruma hem de Galataport'un cazip bir yatırım alanı olarak düşünüldüğüne işaret etmektedir.

Aynı zamanda Galataport projesi İstanbul'daki inşaat çılgınlığının da önemli bir parçasıdır. İstanbul'da son on yıldan bu yana uygulanan ve uygulanması planlanan farklı büyüklüklerde yüzü aşkın projeden bahsedilmektedir. Bu projelerin bir kısmı kent üzerinde önemli etkilere sahip olan mega proje niteliğin taşımaktadır ve Galataport da bu projelerden biridir. Bu mega projelerin hem ekonomik hem de çevresel anlamda etkileri dolayısıyla doğru yatırımlar olup olmadığı konusu tartışmaya açıktır. Galataport'ta olduğu gibi çoğunlukla özelleştirme pratiği olan kamu özel sektör ortaklığı modeli ile gerçekleştirilen projeler, devletin ekonomideki yerini küçültürken kamu harcamalarında da yatırımların kısılmasını sağlamaktadır. Bu model ile özel sektör de altyapı alanlarına girmeye başlamaktadır. Fakat Galataport'ta da uygulanan kamu özel sektör ortaklığı modeli aynı zamanda doğal ve kültürel alanlara verebileceği zarar, kamusal alanların belirli sermaye gruplarına verilmesi, projelerin üretilebilmesi adına birçok yasal değişikliğe başvurulması, kamu maliyesine yüklenen riskler gibi problemleri de beraberinde getirmektedir. [122]Dolayısıyla Galataport projesi bu durumlardan bağımsız olarak düşünülemez.

Galataport projesinin bölge ve yerel dokuya etkisi düşünülecek olursa, bölgede gerçekleşecek olan mekânsal dönüşüm, soylulaştırma, yerinden etme, rant sağlama gibi unsurları içermekle birlikte, küresel kent olma kararı almış bir kent için adeta kaçınılmaz ve tamamlayıcı bir unsur halini de almıştır. Bugün, projenin liman bölgesinde yaratabileceği dönüşüm, proje henüz bitmemiş olsa dahi bölgede etkisini göstermeye başlamıştır. Bölgede birçok otel inşası başlamış ve ayrıca önceden beri ikamet eden küçük esnafın sektörel segmentasyonunda da önemli değişiklikler yaşanmıştır. Örneğin ara malı ticareti yapan esnaf, yerini daha çok kafe-restoranlara ve butik otellere bırakmaya başlamıştır. Yani proje henüz bitmese dahi bölgenin yerel dokusunda ve mekânsal kullanımda değişimler baş göstermiştir.

Sonuçta, neoliberal politikaların yeniden yapılanma süreci çerçevesinde, kentler için öngördüğü, farklı faaliyetlerin kentlerin farklı bölgelerine dağıtılarak düzenlenmesinden ziyade, farklılaşmış faaliyetlerin kentin farklı yerlerinde kolajlanması şeklindedir. Bu çerçevede, İstanbul bir küresel kent olarak ve

[122] Mustafa Sönmez, **"Mega Projelerin Ekonomi Politiği"**, Mimar.ist, s.58 (2017):32-33.

Galataport projesi de bu tür farklılaştırmaların bir kolajı olarak bu çağda kendilerine biçilen görevi yerine getirmektedir.

KAYNAKÇA

Akçay, Ümit. "Şantiyeleşen Kentler." **Express Dergi** (2016): 40-43.

Akkar, Müge. "Kentsel Dönüşüm Üzerine Batı'daki Kavramlar, Tanımlar, Süreçler ve Türkiye." **Planlama** (2006): 33.

Balaban, Osman. "İnşaat Sektörü Neyin Lokomotifi." **İnşaat Ya Resurullah.** der.Tanıl Bora. İstanbul: İletişim Yayınları, 2016. 25-26.

Brownill, Sue. "London Docklands Revisited." **Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow.** ed. Gene Desfor, JenneferLaidley, Quentin Stevens, Dirk Schubert. New York: Routledge, 2011. 121-122.

Buğra, Ayşe ve Savaşkan Osman. **Türkiye'de Yeni Kapitalizm: Siyaset, Din ve İş Dünyası.** İstanbul: İletişim Yayınları, 2016.

Bütüner, Funda Baş. "Waterfront Revitilization as a Challenging Urban Issue." **42nd Isocarp Congress.** İstanbul, 2006. 4-5.

Büyüktopçu, Erenalp ve Yılmaz Taha Sezgin. "Katılımcı/Dönüştürücü Birey Rolleri Üzerinden Kurgu Üretici Olarak Salıpazarı-Antrepolar." 2014. <https://issuu.com/erenalpbuyuktopcu/docs/untitled >.

Demirtaş, Yalçın ve İsmet Esgin. "Bir Kentsel Yenileme Deneyimi: Barselona." **Planlama** (2006): 155-157.

Desjardins, Jeff. "**All of The World's Stock Exchanges by Size",**. 16 Şubat 2016. <http://money.visualcapitalist.com/all-of-the-worlds-stock-exchanges-by-size/>.

Doğan, Ela. "Türk Bankacılık Sisteminde Konut Kredilerinin Gelişimi." 2006. <http://www.bddk.org.tr/websitesi/turkce/raporlar/calisma_raporlari/13132006-1.pdf>.

Gürkan, Elif Tuğba. **10 Maddede Galataport'un Hikayesi.** 24 Kasım 2014. <http://www.arkitera.com/haber/23509/10-maddede-galataportun-hikayesi>.

Harvey, David. **Neoliberalizmin Kısa Tarihi.** İstanbul: Sel Yayıncılık, 2015.

_____. **Spaces of Capital: Towards a Critical Geography**. New York: Routledge, 2001.

Iwamiya, Manami ve Yingju Yeh. **Barcelona Waterfront.** 2011. <https://courses.washington.edu/gehlstud/gehl-studio/wp-content/themes/gehl-studio/downloads/Autumn2011/A11_BarcelonaWaterfront.pdf >.

Jones, Geoffrey. "Multinational strategies and Developing Countries in Historical Perspective." 2010. <http://www.hbs.edu/faculty/Publication%20Files/10-076.pdf >.

Kahraman, Z. Ezgi. "Kent Sosyolojisi." **Kent Planlama.** der. Suna Senem Özdemir, Ö. Burcu Özdemir Sarı, Nil Uzun. İstanbul: İmge Kitabevi, 2017. 335.

Kalem, Ali. **Türkiye'de Kamu Yatırımlarının Özel Seköt Yatırımlarına Etkisinin İncelenmesi.** 2015. <http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Uzmanlk%20Tezleri/Attachments/389/T%C3%BCrkiyedeki%20Kamu%20Yat%C4%B1r%C4%B1mlar%C4%B1n%C4%B1n%20%C3%96zel%20Sekt%C3%B6r%20Yat%C4%B1r%C4%B1mlar%C4%B1na%20Etkisinin%20%C4%B0ncelenmesi.pdf >.

Karatepe, İsmail Doğa. "The State, Islamists, Discourses, and Bourgeoisie: The Construction Industry in Turkey." **Research and Policy on Turkey** (2016): 46-62.

Kearney, A.T. "2012 Global Cities Index and Emerging Cities Outlook." 2012. **A.T. Kearney Web Sitesi.** <https://www.atkearney.com/documents/10192/537298/2012_Global_Cities_Index_and_Emerging_Cities_Outlook_1.pdf/dfedfc4c-8a62-4162-90e5-2a3f14f0da3a >.

_____. "Global City Index 2016." 2016. **A.T. Kearney Web Sitesi.** <https://www.atkearney.com/documents/10192/8178456/Global+Cities+2016.pdf/8139cd44-c760-4a93-ad7d-11c5d347451a>.

_____. "The 2008 Global Cities Index." 2008. **A.T. Kearney Web Sitesi.** <www.atkearney.com/documents/10192/178350/the-2008-global-cities-index.pdf/6d7465d2-4444-43d8-9f63-852e251eb2c7 >.

_____. "The Urban Elite." 2010. **A.T. Kearney Web Sitesi.** <https://www.atkearney.com/documents/10192/578680/Urban_Elite-GCI_2010.pdf/efd4176a-09dd-4ed4-b030-9d94ecc17e8b>.

Kevin H. O'Rourke, Jeffrey G. Williamson. "When Did Globalization Begin?" 2000. <http://www.nber.org/papers/w7632 >.

Keyder, Çağlar. **Ulusal Kalkınmacılığı İflası.** İstanbul: Metis Yayınları, 2004.

Köse, M. Ayhan ve Ezgi O. Öztürk. "A World of Change." **Finance&Development** (2014).

Nil, Uzun. "Kentsel Yenileme ve Dönüşüm." **Kent Planlama.** der. Suna Senem Özdemir, Ö. Burcu Özdemir Sarı, Nil Uzun. İstanbul: İmge Kitabevi, 2017. 583.

No.1 Warehouse. tarih yok. <https://www.museumoflondon.org.uk/index.php/museum-london-docklands/permanent-galleries/number-1-warehouse >.

One New York: The Plan for a Storng and Jusst City. 2013. <http://www.nyc.gov/html/onenyc/downloads/pdf/publications/OneNYC.pdf >.

O'Neill, Hugh ve Mitchell L. Moss. "Reinventing New York." Kasım 1991. <https://static1.squarespace.com/static/579a1817c534a55fb9b42a6d/t/57b21dca725e251cb1091088/1471290833274/Reinventing+New+York.pdf >.

Öktem, Binnur. "Neoliberal Küreselleşmenin Kentlerde İnşası: AKP'nin Küresel Kent Söylemi ve İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Projeleri." **Planlama** (2006): 53-62.

Özden, Pelin Pınar ve Duygu Ağar. **Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport.** İstanbul: TMMOB Şehir Plancıları Odası, 2008. 23.

Özgen, Evşen. **İstanbul Yeniden: İstanbul Halkına ve Yerel Yönetime Açık Çağrı.** tarih yok. <http://www.yapi.com.tr/haberler/istanbul-yeniden-istanbul-halkina-ve-yerel-yonetime-acik-cagri_95111.html>.

Öztürk, Pınar Çobanyılmaz. "İstanbul'da (Mega) Projeler ve Kentsel Değişim." **Mimar.ist** (58): 47-51.

Quataert, Donald. **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş 1881-1908.** İstanbul: İletişim Yayınları, 2017.

Rodrik, Dani. "Pramature Liberalization, Incomplete Stabilization: The Ozal decade in Turkey." **NBER Working Paper Series** 1990.

Saad-Filho, Alfredo ve Deborah Johnston. **Neoliberalizm: Muhalif Bir Seçki.** İstanbul: Yordam Kitap, 2007.

Salıpazarı Kruvaziyer Liman Projesi Nihai ÇED Raporu. Ankara: DOKAY-ÇED, 2015.

Sassen, Saskia. **Cities in A World Economy.** California: Pine Forge Press, 2000.

_____. **The Global City: New York, London, Tokyo.** New Jersey: Princeton University Press, 1991.

Savran, Sungur. **Kod Adı Küreselleşme: 21. Yüzyılda Emperyalizm.** İstanbul: Yordam Kitap, 2008.

Schaller, Susanna ve Novy Johannes. "New York City's Waterfronts as Strategic Sites For Analayzing Neoliberalism and its Contestations." **Transforming Waterfronts: Fixity and Flow.** ed. Gene Desfor, JenneferLaidley, Quentin Stevens, Dirk Schubert. New York: Routledge, 2011. 166.

Schubert, Dirk. "Waterfront Revitalizations." **Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow.** ed. Gene Desfor, JenneferLaidley, Quentin Stevens, Dirk Schubert. New YorkRoutledge, 2011. 74.

Sönmez, Mustafa. "Mega Projelerin Ekonomi Politiği." **Mimar.ist** (2017): 32-33.

Şehir Konuşmaları: İstanbul Limanı Tarihi. tarih yok. <http://www.khas.edu.tr/video/809>.

T.C. Danıştay Altıncı Dairesi Başkanlığı. **Bilirkişi Raporu.** İstanbul, 2015.

Türkiye Bankalar Birliği. "Tüketici Kredileri Konsolide Raporu." 2017.

Uras, Büke. "Galataport Projesi hakkında sorular." **İstanbulArtNews** (2017): 9.

Wildner, Kathrin. "İstanbul Modern Urban İmages, Planing Accesses and The Production of Space in Istanbul's Port Area." **Port Cities as Areas of Transition.** ed. Waltraud Kokot, Mijal Gandelsman-Trier, Kathrin Wildner, Astrid Wonneberger. Bielefeld: Deutsche Nationalbibliothek, 2008.

Yani Yatırımlar. tarih yok. <https://www.dogusgrubu.com.tr/tr/yeni-yatirimlar>.

Yardımcı, Sibel. **Küreselleşen İstanbul'da Bienal.** İstanbul: İletişim Yayınları, 2014.

Yükseker, H. Deniz. **Laleli-Moskova Mekiği: Kayıtdışı Ticaret ve Cinsiyet İlişkileri.** İstanbul: İletişim Yayınları, 2003.

"Bavul Ticaretine Liman", **Milliyet Gazetesi**, 01 Kasım 1997,

"DSP'den Ofer tepkisi", **Hürriyet Gazetesi**, 20 Eylül 2005

"Galataport'a üç firma teklif verdi" **Hürriyet Gazetesi**, 25 Ağustos 2005

"Galataport'a 3.5 milyar euroluk teklif", **Hürriyet Gazetesi**, 16 Eylül 2005

"İstanbul Yolcu Limanı Kompleksi için Vira Demir", **Milliyet Gazetesi**, 31 Mayıs 1990, 14.

"Mimarlar Galataport kent kıyı ilişkisini yok eder", **Hürriyet Gazetesi**, 5 Ekim 2005

"Yeşiller Galataport projesini protesto etti", **Hürriyet Gazetesi**, 16 Ekim 2005

"Yeni Yatırımlar" (Yani Yatırımlar)

"Galataport'a 4,5 milyar liralık yatırım", , <http://www.ntv.com.tr/ekonomi/galataporta-4-5-milyar-liralik-yatirim-finansman-icin-imzalar-atildi,Y7os81Whz0axIUaPUVJVFw > (31.08. 2016)

<http://www.tabanlioglu.com/>

ÖZ GEÇMİŞ

1. **Adı Soyadı:** Cemre Yaz Demircioğlu
2. **Doğum Tarihi:** 08.09.1991
3. **Unvanı:**
4. **Öğrenim Durumu:**

Derece	Alan	Üniversite	Yıl
Lisans	İktisat	Yıldız Teknik Üniversitesi	2014
Y. Lisans	İktisat	Yıldız Teknik Üniversitesi	-
Doktora			

5. **Akademik Unvanlar:**

   Yardımcı Doçentlik Tarihi :
   Doçentlik Tarihi :
   Profesörlük Tarihi :

6. **Yönetilen Yüksek Lisans ve Doktora Tezleri**
   - **6.1. Yüksek Lisans Tezleri**
   - **6.2. Doktora Tezleri**
7. **Yayınlar**
   - **7.1. Uluslararası hakemli dergilerde yayınlanan makaleler (SCI & SSCI & Arts and Humanities)**
   - **7.2. Uluslararası diğer hakemli dergilerde yayınlanan makaleler**
   - **7.3. Uluslararası bilimsel toplantılarda sunulan ve bildiri kitabında (*Proceedings*) basılan bildiriler**
   - **7.4. Yazılan uluslararası kitaplar veya kitaplarda bölümler**
   - **7.5. Ulusal hakemli dergilerde yayınlanan makaleler**
   - **7.6. Ulusal bilimsel toplantılarda sunulan ve bildiri kitabında basılan bildiriler**

     C. Y. Demircioğlu, "Küreselleşme Bağlamında Kentleri ve Limanları Yeniden Düşünmek – Galataport Örneği". 20. Uluslararası İktisat Öğrencileri Kongresi, İzmir, 2017.

     C. Y. Demircioğlu, "Galataport Projesi Bağlamında Liman Bölgesinde Gerçekleşen Mekansal Değişim". CONGRECONOMICS II. İktisadi Bilimler Zirvesi, İstanbul, 2016.

   - **7.7. Diğer yayınlar**
8. **Projeler**
9. **İdari Görevler**
10. **Bilimsel ve Mesleki Kuruluşlara Üyelikler**
11. **Ödüller**
12. **Son iki yılda verilen lisans ve lisansüstü düzeydeki dersler**