MART-2026

KENT GÜNDEMİ ARAŞTIRMALARI

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İBA İstanbul Planlama Ajansı

İstanbul'un Sanayi Coğrafyasında
Organize Sanayi Bölgeleri



Yayın Yönetimi ve İdari Koordinasyon
İstanbul Planlama Ajansı

İçerik Sorumluları
Dr. Caner Murat Doğançayır, Özge Tekçe Demirkol

Hazırlayan
Dr. Caner Murat Doğançayır, Özge Tekçe Demirkol, Dr. Seren Özkaya

Katkı Sunanlar
Ayşe Ece Durmaz Turhal, Beyza Polat, Ece Nur Akman, Elanur Demir,
Prof. Dr. Ferhan Gezici Korten, Dr. Öğr. Üyesi Gülşen Pelin Olcay,
Dr. Mehmet Çakılcıoğlu, Prof. Dr. Murat Güvenç, Prof. Dr. Yiğit Evren

Tasarım Konsepti ve Yayın Kimliği
Kader Şahin

Basım Yeri ve Tarihi
İstanbul, Mart 2026

Kapak Fotoğrafı
Birlik OSB, Tuzla - Şubat 2026
Özge Tekçe Demirkol Arşivi

ISBN: 978-625-93733-7-9
İstanbul Planlama Ajansı yayınıdır.

İÇİNDEKİLER

YÖNETİCİ ÖZETİ 1

GİRİŞ 8

YÖNTEM 10

İSTANBUL'UN SANAYİ COĞRAFYASININ TARİHSEL EVRİMİ 12

- Erken Sanayileşme 12
- Hızlı Büyüme ve Kentsel Yığılma 17
- Neoliberal Dönüşüm ve Küresel Entegrasyon 20

İSTANBUL'DA SANAYİSİZLEŞMEDEN ARTA KALAN: MERKEZKAÇ EĞİLİMİNE DİRENÇ 25

İSTANBUL'DA PLANLI SANAYİ ALANLARI: SİTE VE KOOPERATİFLERDEN OSB'LERE 37

- İstanbul'un Organize Sanayi Bölgeleri 42
- OSB'lerin Kurumsal ve Mekânsal Çerçevesi 47
- OSB'lerde Faaliyetin Ekonomik, Sosyal ve Mekânsal Karşılıkları 52
  - İstanbul OSB'lerinde Görüşülen İmalatçıların Genel Nitelikleri 52
  - Mekânsal Dağılım ve Kümelenme Pratikleri 56
  - Ulaşım, Trafik ve Kentle Kesişen Bağlar 59
  - Mekânsal Sıkışmışlık ve Genişleme İmkânsızlığı 63
  - Taşınma Tartışmaları, Ekonomik Durum ve Nitelikli İş Gücü Faktörü 65
  - Gündelik Yaşam ve Sosyal Dinamikler 70

SANAYİ BÖLGELERİNİN GELECEĞİ 78

- Küresel Dönüşüm Sürecinde İmalat Sanayinin Geleceği 78
- Sanayi-Kent İlişkisinin Geleceği 80
- OSB'lerin Gelecekteki Rolü ve Gelişim İhtiyaçları 83

SONUÇ 88

YÖNETİCİ ÖZETİ

İstanbul, erken dönem sanayileşme hamlelerinden 1980 sonrası neoliberal dönüşüme kadar üretimin ve sermaye birikiminin temel merkezlerinden biri olmuştur. Batı metropollerinde imalatın büyük ölçüde hizmet sektörüne bırakıldığı ve "sanayisizleşme" olarak tanımlanan sanayi sonrası eğilimlerin aksine, İstanbul bu sürece sınırlı ölçüde uyum göstermiş ve imalat sanayisiyle bağını bütünüyle koparmamıştır. Küresel kent literatürü, finans, bankacılık, medya ve tasarım gibi hizmet sektörlerinin metropollerde yoğunlaşırken imalat faaliyetlerinin farklı coğrafyalara kaydığını ileri sürülmektedir. Ancak İstanbul'un da içinde olduğu kentlerde sanayinin ortadan kalkmadığı, daha çok mekânsal olarak yeniden örgütlendiği görülmektedir. Sanayi faaliyetleri kent merkezinden kentsel çeperlere doğru kayarak çevre il ve ilçelerdeki organize sanayi bölgelerinde yoğunlaşmış; merkezde boşalan alanların bir kısmı küçük ve orta ölçekli imalatçılar tarafından doldurulmuştur.

Bu dönüşüm süreci içinde artan kentsel baskılar ve üretimin mekânsal yeniden örgütlenmesi ihtiyacı, sanayi faaliyetlerinin planlı biçimde belirli alanlarda toplanmasını gündeme getirmiştir. İmalathanelerin kentsel doku içindeki kontrolsüz dağılımını engellemek ve üretim faaliyetlerini modern altyapıya sahip alanlarda toplamak amacıyla Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) geliştirilmiştir. Kuruldukları dönemde kentin çeperlerinde yer alan bu OSB'lerin bir kısmı, kentin hızla büyümesiyle günümüzde yoğun konut ve ticaret alanlarıyla kuşatılmış bir kısmı ise hala çeperde yer alsa da kentsel baskıyı hissetmektedir.

"İstanbul'un Sanayi Coğrafyasında Organize Sanayi Bölgeleri" başlıklı araştırma raporu, makro ölçekte İstanbul'un sanayi coğrafyasını ve sanayisizleşme sürecini tarihsel bağlamıyla birlikte ele almaktadır. Raporun geniş kapsamı gereği veriler, literatür taraması, uzman görüşleri ve üretici firmalarla yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşmeler doğrultusunda elde edilmiştir. İstanbul'daki OSB'lerde yer alan firmaların kurumsal pratikleri, ekonomik faaliyetlerin ve çalışanların kentsel mekândaki kısıt ve imkânlarının incelenmesi araştırmanın temelini oluşturmaktadır.

İstanbul'un sanayi coğrafyasını ve OSB'lerin mevcut durumunu derinlemesine inceleyebilmek adına 9 farklı OSB'nin Bölge Müdürleri ile çevrim içi yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca bölge müdürlerinin destekleri ve yönlendirmeleriyle, Beylikdüzü OSB hariç faal olan tüm OSB'lerde faaliyet gösteren farklı ölçeklerdeki 13 farklı imalatçı firmayla da yerinde görüşmeler ayarlanarak saha araştırması desteklenmiştir. İstanbul'da yakın geçmişte sektörlerin GSYİH ve istihdam paylarındaki seyre göre sanayi ekonomideki ağırlığını önemli ölçüde sürdürmektedir. Hatta sanayi istihdamının oransal olmasa da sayısal olarak arttığı görülmektedir. Hizmet sektöründeki büyüme ise büyük ölçüde perakende ve toptan ticaret gibi alanlarda yoğunlaşmaktadır. Türkiye dış ticaretinin önemli bir bölümünü gerçekleştiren İstanbul, doğrudan yabancı yatırımlar, çok uluslu şirketlerin bölge ofisleri ve yerli firmalar için başlıca ekonomik merkez olmayı sürdürmekte; gelişmiş altyapısı, pazar erişimi ve ulaşım avantajları sayesinde önemli bir üretim odağı olmaya devam etmektedir. Bu nedenle İstanbul'un ekonomik yapısı, hizmet sektörünün büyümesine rağmen sanayinin varlığını koruduğu ve mekânsal olarak dönüşerek sürdüğü karma bir gelişim modeline işaret etmektedir.

Araştırma kapsamında İstanbul'un sanayi coğrafyası üç ana dönem üzerinden değerlendirilmiştir: Erken Sanayileşme, Hızlı Büyüme ve Kentsel Yığılma, Neoliberal Dönüşüm ve Küresel Entegrasyon. Ekonomik, politik ve mekânsal dönüşümlere bağlı olarak farklı sanayi örgütlenme biçimlerine sahne olmuştur.

Bu süreçte kentin sanayi coğrafyasında belirleyici olan başlıca tarihsel kırılmaları şu şekilde özetlemek mümkündür:

- İstanbul, 1800 yılında 187 tanesi Avrupa yakasında, 33 tanesi Anadolu yakasında, 1 tanesi de Büyükada'da olmak üzere 221 sanayi tesisine ev sahipliği yapmaktadır. **Bakırköy, Haliç, İstinye, Küçükçekmece, Yedikule ve Zeytinburnu** gibi semtler erken dönemde sanayi faaliyetlerinin kümelendiği bölgeler olarak öne çıkmaktadır.

- Tanzimat Dönemi sanayileşme politikalarının en önemli adımı, 1842'de Zeytinburnu'nda kurulan ve Osmanlı'nın ilk organize sanayi bölgesi kabul edilen fabrikalar yerleşkesidir. Bu süreçte **Beykoz, Beşiktaş, Küçükçekmece, Fatih, Eyüp ve Zeytinburnu** çevresi İstanbul'da sanayi faaliyetlerinin yoğunlaştığı başlıca merkezler haline gelmiştir.

- 1933'te kurulan Sümerbank'ın İstanbul'daki faaliyetleri, hem Osmanlı'dan devralınan köklü sanayi mirasının modernizasyonunu hem de Cumhuriyetin kendi kendine yetme idealini simgeleyen yeni yatırımları kapsamıştır. Kurumun İstanbul'daki üretim gücü **Bakırköy Bez Fabrikası, Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası ve Haliç Defterdar Mensucat Fabrikası** olmak üzere üç ana merkezde toplanmıştır.

- 1950–1980 yılları arasında İstanbul sanayisi, hem ölçek hem de mekânsal yerleşim düzeni bakımından belirgin bir yeniden yapılanma sürecine girmiş ve sanayi tesislerinin kent çeperine yönelmeye başlamıştır. İstanbul sınırları içinde yer bulamayan sanayi kuruluşları **Kocaeli**'ye yönelmiş; özellikle Gebze'den başlayarak doğuya doğru bir yerleşim hattı oluşmuştur.

- 24 Ocak 1980 kararlarıyla uygulanan neoliberal politikalar, sanayinin üretim ve mekânsal örgütlenmesini dönüştürmüş; İstanbul'un ekonomik yapısında hizmet ve finans sektörlerinin ağırlığı artmıştır. 1980'li yıllarda İstanbul'da sanayi yerleşimleri hem kent içinde hem de çeperlerinde belirginleşmiştir; **Bomonti, Bağcılar ve Haliç** kent içi sanayi alanlarını oluştururken, **Halkalı, Rami, Kurtköy ve Küçükköy** çeperde gelişen sanayi odakları olarak öne çıkmıştır.

- 1995 yılında onaylanan İstanbul Metropoliten Alt Bölge Nazım Planı kapsamında İstanbul'daki sanayi alanlarına yönelik iyileştirme, dönüşüm ve desantralizasyon hedefleri belirlenmiştir. Planda kent içerisinde kalan ve çevresi için problem teşkil eden küçük ve orta ölçekli sanayi yapılanmalarının türlerine göre **Tuzla, Tepeören, Pendik, Kurtköy, Hoşdere ve Avcılar** gibi planlı sanayi alanlarına nakledilmesi amaçlanmıştır.

- 2010 yılı sonrası çeper ve kent ayrımının giderek belirsizleştiği İstanbul'da, her ne kadar sanayi konum ve nitelik olarak değişim gösterse; merkezdeki sanayi yerini hizmet sektörüne ve konut alanlarına bırakmıştır. Tarihi Yarımada ticaret ve turizm faaliyetleriyle öne çıkmış, Beşiktaş ve Şişli gibi merkezi iş alanı olarak tanımlanan bölgeler ise büyük ölçüde sanayi faaliyetlerinden arındırılmıştır. Buna karşılık **Bağcılar, İkitelli ve Sancaktepe** gibi ilçelerde imalat sanayi en önemli ekonomik faaliyetlerden biri haline gelmiştir.

Araştırma kapsamında başvurulan literatür ve mevcut veriler doğrultusunda öne çıkan temel bulgular şu şekildedir:

- İstanbul hem ülke dış ticaretinin yarısını üstlenmekte, hem de ülkenin düşük teknoloji ihraç eden, yüksek orta-yüksek teknoloji ithal eden dış ticaret kapısı olması nedeniyle ulusal dış ticaret açığında önemli pay sahibidir.

- İSO 500'e göre İstanbul üretimde, giyim, kağıt, matbaa, kimya, petrol ürünleri, seramik, cam ve çelik gibi **11 sanayi sektörü**nde yoğunlaşmaktadır.

- İstanbul'un Türkiye imalat sanayi katma değeri içindeki payı son on yılda belirgin biçimde gerilemiştir. 2014 yılında yaklaşık %28 düzeyinde olan pay, 2021 sonrası dönemde **%23 bandının altına gerilemiştir.**

- 2024 yılı İSO 500 listesinde **İstanbul Sanayi Odasına kayıtlı 144 firma**nın bulunması, kentin en büyük sanayi kuruluşları ekosisteminde güçlü bir kurumsal ağırlık taşımaya devam ettiğini göstermektedir.

- İstanbul il sınırları içinde yer alan ve **430 binden fazla kişiyi istihdam eden** faal 8 OSB'de **22.000'e yakın fabrika** bulunmaktadır.

- Sektörel dağılım incelendiğinde, İkitelli OSB'nin özellikle metal (3.823 fabrika) ve tekstil-giyim (3.543 fabrika) sektörlerinde önemli bir yoğunluğa sahip olduğu görülmektedir. İkitelli ve Dudullu OSB'leri, geniş, yoğun ve oldukça çeşitli bir sektörel yapı sergilemektedir.

- Tuzla havzasında belirli sektörlerde belirgin bir kümelenme görülmekte olup, bölge Kocaeli'ne uzanan daha geniş bir sanayi koridorunun parçası olarak öne çıkmaktadır.

- Tekstil, giyim ve deri sektöründe Tuzla bölgesindeki **187 fabrikanın 183'ü** doğrudan Deri OSB'de yer almakta; bu da havzada bir kümelenme olduğunu göstermektedir.

- Tüm OSB'ler genelindeki toplam 112 ulaşım aracı fabrikasının **49'u (yaklaşık %44'ü)** Tuzla bölgesindeki OSB'lerde yer almaktadır.

OSB'lerin önemli bir bölümü yalnızca planlı müdahalelerle değil, aynı zamanda tabandan gelişen kurumsal pratiklerin dönüşümüyle de biçimlenmiştir. Dolayısıyla, OSB'lerin günümüzdeki mekânsal dağılımını ve kentsel gelişimle kurduğu ilişkiyi anlamak önemlidir:

- 2000 yılında çıkan 4562 sayılı OSB Kanunu ile OSB yönetimleri elektrik, su, doğalgaz, ruhsatlandırma ve çöp toplama gibi hizmetleri tek elden yürüten **"belediye" gibi çalışan** birimler haline gelmiştir.

- İstanbul'da faaliyet gösteren organize sanayi bölgelerinin (Biyoteknoloji OSB hariç) büyük bölümü sıfırdan planlanmış alanlar değildir. Bu bölgeler, 1980'li ve 1990'lı yıllarda kurulan küçük sanayi siteleri ile kooperatiflerin birleşmesi ve 2000 yılında yürürlüğe giren 4562 sayılı OSB Kanunu sonrasında tüzel kişilik kazanmasıyla oluşmuştur.

- Biyoteknoloji OSB kooperatif geçmişine dayanmayan, kanun sonrası sıfırdan projelendirilen tek ihtisas bölgesidir.

- Kuruldukları dönemde "şehrin dışı", "tarla" veya "dağ başı" olarak kabul edilen Dudullu, İkitelli ve Beylikdüzü OSB'leri, hızlı kentleşme sonucunda günümüzde konutlar ve AVM'ler tarafından kuşatılmış ve şehir merkezinde kalmıştır.

- OSB'lerde doluluk oranlarının %90'lara ulaşması firmaların **yatay genişleme imkânını tamamen ortadan kaldırmıştır.**

- Arsa fiyatları İkitelli gibi bölgelerde metrekare başına 3.000-3.500 Euro seviyelerine, küçük dükkân kiraları ise 125.000 TL'ye fırlamış olup, kentsel rant baskısı üretim maliyetlerini sanayiciler için sürdürülemez bir boyuta taşımıştır.

- Artan arsa fiyatları ve kapasite yetersizlikleri nedeniyle firmalar Trakya, Sakarya veya Düzce gibi çeper illere taşınmayı tartışsa da mevcut altyapı **yatırımlarını geride bırakma**nın ve **yeni yatırım maliyetlerinin güç olması** ve **nitelikli personel kaybetme riski** sebebiyle büyük bir ikilem yaşanmaktadır.

- Yasaların öngördüğü sosyal tesislerin önemli bir bölümü OSB'lerde hayata geçirilememiş; bu nedenle OSB'ler büyük ölçüde **izole "üretim adaları"** olarak varlığını sürdürmektedir.

- Çalışanların gündelik yaşamı ve sosyalleşmesi fabrika yemekhanelerine ve otoparklara sıkışmıştır.

- Bölge içi sosyal donatıların ve mola saatlerinin kullanımında ve esnekliğinde, **beyaz yaka ile mavi yaka arasında belirgin bir mekânsal ve statüsel ayrışma** gözlemlenmektedir.

- Dudullu OSB, bünyesindeki teknopark, üniversite ve ticari alanlar sebebiyle sosyal donatı alanlarına sahip olma konusunda diğer OSB'lerden ayrılmakta, **yaşayan bir semt kimliğine** sahip olmaktadır.

- Tüm OSB'lerin en büyük eksikliklerinden biri **çocuk bakım hizmetleri ve kreşler**dir. Fiziksel çevre koşullarının çocuklara uygun olmaması, vardiya giriş-çıkış saatleri ile kreş saatlerinin uyuşmazlığı, işçi servislerine çocuk alınamaması ve kreş maliyetlerinin aşırı yüksekliği, OSB'lerdeki anne çalışanların hayatını zorlaştırmakta ve **kadın istihdamının önünü kesen** en büyük yapısal problemlerden biri olarak ortaya çıkmaktadır.

Küresel dinamikler ve teknolojik gelişmeler ışığında sanayi alanlarının geçirmesi gereken yapısal dönüşüme dair öne çıkan temel bulgular şunlardır:

- Sanayiyi sadece kentin dışına itmeyi hedefleyen imar ve desantralizasyon politikaları yetersiz kalmaktadır. Üretimi dışlamadan dönüştüren, katılımcı ve kentsel politikalarla entegre edilmiş bir Yeni Endüstriyel Şehircilik yaklaşımının benimsenmesi önemlidir.

- Sanayi alanlarının kentsel yaşamdan tamamen izole edilmesi yerine imalat, Ar-Ge, ticaret ve konut işlevlerinin çevresel etkiler kontrol altına alınarak bir arada yaşayabildiği bütünleşik ve karma arazi kullanımı modelleri geliştirilmesi önemli görülmektedir.

- OSB'lerin Teknoloji Transfer Ofisleri, Açık İnovasyon Platformları ve Kuluçka Merkezleri gibi devlet, üniversite ve özel sektörü buluşturan "arayüz yapılarına" dönüşmesi sanayinin geleceği için temel önerilerin başında gelmektedir.

- Üretimin bilgi ve tasarıma kaymasıyla artan beyaz yakalı işgücünü ve kadın istihdamını desteklemek için OSB'lerin; kreş, mesleki eğitim, sağlık ve alışveriş merkezleri gibi imkânlarla donatılarak çok işlevli yaşam alanlarına dönüştürülmesi önerilmektedir.

GİRİŞ

Sanayi faaliyetleri, ekonomik gelişmişliğin başlıca göstergelerinden biri olmanın yanı sıra, mekânsal açıdan planlı ve stratejik bir örgütlenme gerektiren bir alandır. Sanayileşme süreci; yalnızca ekonomik büyüme ile sınırlı kalmayıp kentleşme, nüfusun mekânsal dağılımı, ulaşım sistemleri ve arazi kullanım biçimleri üzerinde de doğrudan belirleyici bir rol oynamaktadır. Sanayi odaklarının belirli alanlarda yoğunlaşması, kentlerin büyüme yönünü ve mekânsal gelişim karakterini şekillendiren temel unsurdur. Bu bağlamda, sanayi faaliyetlerinin mekânsal planlaması, hem ekonomik etkinliğin artırılması hem de sürdürülebilir bir kentsel düzenin sağlanması açısından stratejik bir zorunluluk olarak öne çıkmaktadır.

İstanbul, tarihsel süreçte bir yönetim ve ticaret merkezi olmasının yanı sıra, üretimin örgütlendiği ve sermaye birikiminin mekânsal olarak şekillendiği önemli bir sanayi merkezi olageldi. Osmanlı İmparatorluğu'nun askeri ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılayan erken dönem tesislerinden, Cumhuriyet döneminin devletçi sanayi hamlelerine; 1980 sonrası neoliberal dönüşümden günümüzün küresel entegrasyon sürecine kadar İstanbul, üretimin merkezi olmaya devam etmiştir. 1980 sonrasında benimsenen ihracata dayalı büyüme stratejisi, şehirdeki üretim hacmini artırırken; kentsel mekan üzerindeki baskıyı da derinleştirmiştir. Özellikle Haliç ve Kağıthane gibi merkezi akslarda yoğunlaşan sanayinin yarattığı çevresel kirlilik, tarihi doku üzerindeki tahribat ve kentsel yaşam kalitesindeki düşüş, üretimin modern altyapıya sahip kontrollü alanlara desantralizasyonunu zorunlu kılmıştır. Bu süreçte sanayi üretimi, kentsel çöküntü alanlarından çıkarılarak ulaşım sistemleriyle bağlantılı, çevresel denetimi sağlanmış ve ölçek ekonomisine uygun planlı **Organize Sanayi Bölgelerine (OSB)** yönlendirilmiştir.

İstanbul metropolünde yer alan OSB'ler, bir yandan sanayi işletmelerinin kent dokusu içerisinde dağınık ve kontrolsüz biçimde gelişmesini sınırlandırmayı, diğer yandan da üretim faaliyetlerini, ulaşım ağlarına erişimi olan ve planlama kararları doğrultusunda belirlenmiş bölgelerde toplamayı hedeflemiştir. Bu yönüyle OSB'ler, İstanbul'da yalnızca sanayi sektörünün gelişimini destekleyen alanlar olarak değil; aynı zamanda kentsel mekanın düzenlenmesi, çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması ve metropol ölçeğinde arazi kullanımının rasyonelleştirilmesi açısından stratejik bir planlama aracı olarak değerlendirilmektedir. Buna karşın, İstanbul'da yer alan OSB'ler incelendiğinde, bu alanların kuruluş amaçları ile mevcut mekânsal işleyişleri arasında bazı farklılıklar olduğu göze çarpmaktadır. Özellikle bazı OSB'lerin kent merkezine uzak ve izole konumlarda yer alması, ulaşım bağlantılarının yetersiz kalması, çalışan erişimi ve lojistik süreçlerde yaşanan sorunlar, bu bölgelerin planlama açısından yeniden değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır.

İstanbul gibi çok merkezli ve hızlı büyüyen bir metropolde sanayi alanlarının kent ile olan etkileşimi, kentsel gelişim dinamiklerinin anlaşılması açısından önemli bir inceleme alanı oluşturmaktadır. Bu kapsamda ele alındığında, OSB'ler sanayi faaliyetlerinin mekânsal organizasyonunu anlamak, kentleşme süreciyle olan ilişkisini değerlendirmek ve kentsel gelişim üzerindeki etkilerini ortaya koymak açısından önemli bir araştırma konusu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu raporda İstanbul'da faaliyet gösteren OSB'ler çalışma alanı olarak seçilmiş; söz konusu bölgelerin mekânsal konumu, donatıları, kentin bütünü ile olan ilişkileri, mevcut mekânsal ve işlevsel sorunları incelenerek, gelecekte kurulacak sanayi alanları için daha planlı ve sürdürülebilir yaklaşımlara katkı sağlayabilecek değerlendirmelerin yapılması amaçlanmıştır.

Türkiye'de sanayi coğrafyasının yeterince incelenmediği bir sorun olarak gündeme geldiğinde veri kısıtı gerekçe gösterilir. Geçmişte İlhan Tekeli ile yapılan ve Erol Tümertekin'in çalışmalarını takip eden araştırmalarda, çok daha kısıtlı imkânlarla dahi İstanbul'un sanayi popülasyonu üzerine kapsamlı sayısal çalışmalar yapılabilmiştir. Halbuki sanayi coğrafyasını kenti şekillendiren en temel unsur olarak planlamanın merkezine koymak gerekir. Sanayi coğrafyasını dikkate almayan bir planlama anlayışıyla ancak kentsel tasarım yapabilir, ona da planlama denemez. Araştırmalarda derinleşmenin önünde iki kısıt olduğu söylenebilir.

1. Geleneksel (Klasik) Planlama Anlayışının Yetersizliği: Günümüz plancıları hala 1940'lar ve 50'lerin "konvansiyonel şehircilik kuramlarını" kullanmaktadır. Bu eski kuramlarla kenti planlamak da geçersizdir. Bu klasik anlayışta sanayi; "ateşli, gürültülü ve ortalığı kirleten" tesisler olarak kodlanır ve kentin dışına itilmesi, planlardaki "mora boyalı lekelere" sıkıştırılması gereken pejoratif (olumsuz) bir unsur olarak görülür. Kenti sadece insanların parklardan yararlandığı ve alışveriş yaptığı bir "toplu tüketim alanı" olarak gören bu yaklaşım, sanayiyi kentin bir parçası olarak kabullenmez. Oysa insanlar sanayide çalışmaya devam ediyorlar ve biz planlarımızın içerisine gerektiği gibi katamıyoruz.

2. "Sanayisizleşme" Yanılgısı: 1970'lerdeki petrol şoklarının ardından Batı metropollerinde fabrikalar ucuz emek ülkelerine taşınmış; yerini tasarım, finans ve reklamcılık gibi hizmetlere bırakmıştır. Şehirciler bunu yanlış yorumlayarak sanayinin kentle hemen hemen bir ilgisinin kalmadığı ve "küreselleşme/beyaz yakalılar" dönemine geçildiği yanılgısına düşmüşlerdir. Sanayi dediğiniz faaliyet iktisatta üç bileşen üzerinde tanımlanır: Emek, sermaye ve emek ve sermayenin yan yana gelerek satılabilir ürün oluşturduğu bir üretim süreci. Emek ve sermaye mekanda bir araya gelir, sonunda satılabilir bir ürün çıkar. Oysa sanayi bitmemiş, biçim değiştirmiştir. Bu kapsamda sinema (Yeşilçam veya Hollywood) veya yazılım sektörü de emek ve sermayenin bir araya gelerek "satılabilir ürün" ortaya çıkardığı birer sanayidir. 1980'den sonra fiziki üretim manasında kentlerin bazı imalathanelerini kaybetmesi veya şehirde beyaz yakalıların artışı kentten sanayinin dışlandığı anlamına gelmemektedir.

Prof. Dr. Murat Güvenç

YÖNTEM

"İstanbul'un Sanayi Coğrafyasında Organize Sanayi Bölgeleri" başlıklı bu araştırma, İstanbul sanayisinin tarihsel evrimini, mevcut mekânsal yapısını ve OSB'lerde faaliyet gösteren üretici firmaların karşılaştığı güncel problemleri ortaya koymak amacıyla farklı kaynaklara başvurmaktadır. Makro ölçekte İstanbul'un sanayi coğrafyasını ve sanayisizleşme sürecini tarihsel bağlamıyla birlikte ele almayı amaçlamaktadır. Geçtiğimiz 40 senede pek çok imalathane ve tesis bölgeyi terk etse de metropolde sanayi farklı sektörlerde ve ölçeklerde varlığını sürdürmektedir. Üstelik söz konusu sanayi alanları OSB'ler gibi planlı alanlarda yer seçenlerden ibaret değildir. Halen kent içinde ve ulaşım koridorları boyunca gelişigüzel bir gelişme sonucu faaliyetini sürdüren tesisler İstanbul'daki sınai üretiminde önemli bir paya sahiptir. Ancak çalışmanın odak noktasını; İstanbul'daki OSB'lerde yer alan firmaların kurumsal pratikleri ile ekonomik faaliyetlerin ve çalışanların kentsel mekândaki kısıt ve imkânlarının incelenmesi oluşturmaktadır. Araştırma sonuçlarının, sanayinin gelecekteki mekânsal ve stratejik planlamasına ışık tutması hedeflenmektedir.

Raporun ilk bölümlerini oluşturan "İstanbul'un Sanayi Coğrafyasının Tarihsel Evrimi" ve "Sanayisizleşme Sonrası Kalan Mevcut Sanayinin Güncel Durumu" başlıkları için literatüre başvurulmuştur. Bu aşamada Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, 1950'lerin hızlı büyüme evresinden 1980 sonrası neoliberal dönüşüme kadar kentin geçirdiği evrim; akademik yayınlar, İstanbul'un 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı raporları, sanayi odası verileri ve kentsel gelişim belgeleri incelenerek tarihsel ve mekânsal bir çerçeveye oturtulmuştur. Ek olarak, çalışmanın derinliğini artırmak amacıyla Prof. Dr. Ferhan Gezici Korten, Prof. Dr. Murat Güvenç, Prof. Dr. Yiğit Evren ve Dr. Öğr. Üyesi Gülşen Pelin Olcay'ın değerlendirmeleri alınmış; bu kapsamda raporun kuramsal ve mekânsal çözümleme çerçevesini güçlendirmeye yönelik görüş yazılarına yer verilmiştir. Benzer şekilde İstanbul'da sanayinin genel durumuna yönelik anlatı, açık kaynaklar üzerinden ikincil veriye ve bu verilere dayanan literatüre dayandırılmıştır.

İkinci aşamada ise Raporun omurgasını oluşturan "İstanbul'da Planlı Sanayi Alanları: Site ve Kooperatiflerden OSB'lere" bölümü için, sorunun asıl muhatapları olan üretici firmalarla yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşmeler (mülakat) gerçekleştirilmiştir. Böylelikle, katılımcıların deneyimlerini, sorunlarını ve geleceğe yönelik öngörülerini kendi pencerelerinden aktarmalarına olanak tanınmıştır.

Araştırma kapsamında İstanbul'un sanayi coğrafyasını ve OSB'lerin mevcut durumunu derinlemesine inceleyebilmek için, Dr. Mehmet Çakılcıoğlu aracılığıyla 03–20 Şubat 2026 tarihleri arasında Anadolu Yakası OSB Bölge Müdürü Ayla Dev, İstanbul Deri OSB Bölge Müdürü Erdem Düzel, Birlik OSB Bölge Müdürü Handan Cömertpay, Tuzla Kimya Sanayicileri OSB Bölge Müdürü Kemal Baltepe, Beylikdüzü OSB Bölge Müdürü Muhammet Divli, Dudullu OSB Bölge Müdürü Murat Sedat Han, Tuzla OSB Müdürü Fatih Duman, Biyoteknoloji OSB Müdürü Çağlar Kahraman, İkitelli OSB Bölge Müdürü İhsan Özleyen ve bölge yönetim çalışanları olmak üzere 9 farklı OSB'nin Bölge Müdürleri ile çevrimiçi yarı yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır. Bölge müdürlerinin destekleri ve yönlendirmeleriyle, Beylikdüzü OSB hariç faal olan tüm OSB'lerde faaliyet gösteren farklı ölçeklerdeki 13 farklı imalatçı firmayla da yerinde görüşmeler ayarlanarak saha araştırması desteklenmiştir. Saha araştırması kurgulanırken ziyaret edilecek firmalara yönelik sektörel çeşitlilik, firma ölçeği ve mekânsal dağılım göz önünde bulundurulmuştur. Çalışmada; makine (Hidelsan Hidrolik, Nursan Makina ve Gamak), kimya/kozmetik (BFF Kozmetik, Kempro Kimyasal Maddeler, Aksoil Petrokimya), endüstriyel bant/serigrafi (Bimeks Turbomeks), elektronik (Entes Elektronik, Mutlusan Elektrik), bakır tel döküm (Sarkuysan Elektrolitik Bakır Sanayi), metal boru (Turconn Metal Sanayi), plastik ambalaj (Üstün Plastik), deri (Cevahir Deri) gibi farklı sektörlerden firmalar yer almaktadır. Veriler

doğrudan karar alıcı konumunda olan firma kurucuları, ikinci kuşak yöneticiler, idari işler yetkilileri ve kalite mühendisleri ile görüşülerek elde edilmiştir. Çalışma kapsamında görüşmelerden elde edilen verilere anonimleştirilerek yer verilmiştir.

Elde edilen mülakat dökümleri üzerinden firmaların verdikleri cevaplar arasındaki ortaklıklar ve farklılıklar kodlanmıştır. Bu kodlamalar sonucunda araştırma verileri; "Mekânsal Sıkışmışlık", "Taşınma İkilemi", "Ulaşım ve Altyapı Çıkmazı", "Sosyal Alan ve Kreş Eksikliği", "Nitelikli İşgücü Kaybı" ve "Maliyet Baskısı" gibi ana temalar etrafında sınıflandırılarak yorumlanmış ve raporlaştırılmıştır. Hazırlanan bu araştırma, İstanbul'un sanayi ve planlama tarihini yalnızca yazılı belgeler üzerinden değil; OSB yöneticilerinin insani deneyimleri, kentsel mekânla kurulan kurumsal pratikler ve güncel sosyo-ekonomik bağlamların etkileşimi üzerinden okuyarak planlama disiplinine tarihsel ve güncel bir katkı sunmaktadır.

İSTANBUL'UN SANAYİ COĞRAFYASININ TARİHSEL EVRİMİ

Kentlerin evrimi, üretim biçimlerinin dönüşümüyle yakından ilişkili tarihsel bir süreçtir. Özellikle sanayileşme ile birlikte kentler, yalnızca nüfusun yoğunlaştığı yerleşimler olmaktan çıkmış; üretimin örgütlendiği, sermayenin biriktiği ve emeğin mekânsal olarak düzenlendiği karmaşık yapılara dönüşmüştür. Bu çerçevede sanayi–kent ilişkisi, tarihsel süreklilik içinde farklı mekânsal örgütlenme biçimleri üretmiş ve her dönem kendi planlama anlayışını beraberinde getirmiştir. Tarihsel süreç içerisinde İstanbul, siyasal başkent olma niteliğinin sağladığı idari, ticari ve kurumsal yoğunlaşmanın etkisiyle de çok yönlü bir ekonomik merkez olarak gelişmiştir. Yönetimsel karar alma mekanizmalarının, finansal sermaye birikiminin ve geniş ticaret ağlarının kentte yoğunlaşması, İstanbul'u erken dönemlerden itibaren üretim faaliyetlerinin şekillendiği önemli bir merkez hâline getirmiştir. Yüzyıllar boyunca kesintisiz biçimde süren ticaret ve zanaat üretimi, yalnızca ekonomik sürekliliği sağlamamış; aynı zamanda modern sanayi yapılarına dönüşümü mümkün kılan çok katmanlı bir birikim oluşturmuştur. Bu birikim, üretim tekniklerinin çeşitlenmesine ve sermaye ile işgücü piyasalarının kurumsallaşmasına elverişli bir zemin hazırlamıştır.

Araştırma kapsamında İstanbul'un sanayi coğrafyası üç ana dönem üzerinden analiz edilmiştir. İlk dönem, Erken Sanayileşme evresidir. Bu aşama, imparatorluk mirası ticaret ağları ile erken sanayi girişimlerinin iç içe geçtiği; üretimin liman, ulaşım ve ticaret merkezleri etrafında şekillendiği bir döneme karşılık gelmektedir. İkinci dönem, Hızlı Büyüme ve Kentsel Yığılma olarak tanımlanmıştır. Bu süreçte ithal ikameci politikalar, kırdan kente göç ve plansız büyüme dinamikleri İstanbul'u Türkiye'nin başat sanayi merkezi hâline getirmiş; sanayi faaliyetleri kentsel doku içinde yoğunlaşarak mekânsal baskıyı artırmıştır. Üçüncü dönem ise Neoliberal Dönüşüm ve Küresel Entegrasyon evresidir. Bu aşamada ihracata dayalı büyüme stratejileri, finansallaşma ve küresel ağlara eklemlenme süreçleri kentin ekonomik yapısını dönüştürmüş; sanayi faaliyetleri desantralize olurken hizmet, finans ve yüksek katma değerli sektörler öne çıkmıştır. Bu üç dönem, İstanbul'un sanayi coğrafyasını hem küresel tipolojik çerçeveyle ilişkilendirmeyi hem de kente özgü tarihsel kırılmaları görünür kılmaktadır.

Erken Sanayileşme

Osmanlı İmparatorluğu'nda sanayileşme faaliyetlerinin geniş ölçeğe yayılması 19. yüzyıla rastlasa da bu sürecin altyapısını oluşturan üretim deneyimi, daha erken dönemlerde İstanbul ve çevresinde devletin doğrudan inisiyatifiyle kurulan ve işletilen sanayi tesisleri aracılığıyla şekillenmiştir. Erken dönemdeki bu tesisler, genellikle askeri ihtiyaçları karşılamaya yönelik olarak örgütlenmiş; dokuma, barut, tersane ve metal işleme gibi alanlarda faaliyet göstermiştir. 1505 yılında kurulan **Tophane, Zeytinburnu Silah Fabrikası, Bakırköy Barut Fabrikası** bu fabrikaların ilk örneklerindendir. Bu dönemde ayrıca devlet destekli imalathanelerde boya, kâğıt, porselen, tütün ve yelken üretimine yönelik faaliyetler yürütülmüştür.[1]

Tophane, Zeytinburnu Silah Fabrikası ve Bakırköy Barut Fabrikası Osmanlı'da erken dönem sanayinin ilk örneklerini oluşturmuştur.

[1] Kurt, M., Kuzucu, K., Çakır, B., Demir, K. (2016), 19. Yüzyılda Osmanlı Sanayileşmesi Sürecinde Kurulan Devlet Fabrikaları: Bir Envanter Çalışması, Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM , 0(40), ss.245 - 277

1800 yılında İstanbul'un 187 tanesi Avrupa yakasında, 33 tanesi Anadolu yakasında, 1 tanesi de Büyükada'da olmak üzere 221 sanayi tesisine ev sahipliği yaptığı bilinmektedir. Söz konusu tesislerin, özellikle Boğaziçi kıyıları gibi su yollarına, deniz ulaşımına ve demiryolu hatlarına erişimin mümkün olduğu alanlarda yoğunlaştıkları görülmektedir. Bu doğrultuda **Bakırköy, Haliç, İstinye, Küçükçekmece, Yedikule ve Zeytinburnu** gibi semtler erken dönemde sanayi faaliyetlerinin kümelendiği bölgeler olarak öne çıkmaktadır. Bu bölgelerde yer alan tesislerde ağaç ürünleri, gıda ürünleri, maden ürünleri, toprak ürünleri, giyim dokuma ürünleri, deri ürünleri, kimyevi madde ürünleri ve enerji üretimi yapılmıştır. Bunun yanı sıra 1838 yılında İngiliz sermayesinin desteği ve gayrimüslim girişimcilerin katkılarıyla **Galata ve Karaköy** çevresinde yeni ticaret ve üretim merkezleri oluşmaya başlamıştır. Bu alanlar merkezi konum ve liman bölgesi olma gibi avantajlarla zamanla kentte ayrı bir sanayi bölgesi niteliği kazanmıştır.[2]

Osmanlı İmparatorluğu'nda üretim yapısı, uzun bir dönem lonca sistemi etrafında örgütlenen zanaat faaliyetleri ve küçük ölçekli atölyelerle şekillenmiştir. Sanayi Devrimi ile birlikte Avrupa ülkeleri fabrika ölçekli seri üretim modellerine yönelirken, Osmanlı üretimde büyük ölçüde geleneksel zanaat ve atölye temelli yöntemleri sürdürmüştür. Üretim yapılarında ortaya çıkan bu ayrışma, zaman içinde Osmanlı ile Avrupa arasında maliyet düzeyleri, verimlilik ve rekabet gücü bakımından belirgin farkların oluşmasına yol açmıştır.[3] Söz konusu farklılıklar, dış ticaret rejiminin Osmanlı aleyhine işleyen unsurlarıyla özellikle kapitülasyon uygulamalarının yarattığı rekabet ve baskıyla birleşerek sanayi alanındaki kırılganlığı daha da derinleştirmiştir. Bu süreç maliyet ve teknoloji açısından Avrupa ile rekabet edemeyen Osmanlı zanaat ve imalat sektörünün hızla gerilemesine yol açmıştır.[4] Yaşanan bu gerilemeyi gidermek amacıyla Osmanlı idaresi, sanayileşmeyi ekonomik bir gereklilik olarak değerlendirmiş; bu doğrultuda modern üretim kapasitesine sahip büyük ölçekli fabrikaların kurulmasını temel bir strateji olarak benimsemiştir. Kurulan tesislerin önemli bir bölümü İstanbul'da konumlandırılmış; gerekli makine, teçhizat ve teknik uzmanlık büyük ölçüde Avrupa'dan ithal edilerek üretim süreçlerinin modernleşmesi hedeflenmiştir. Böylelikle İstanbul, 19. yüzyıl boyunca hem devletin hem de yeni gelişmeye başlayan özel girişimcilerin öncülüğünde yürütülen sanayileşme hamlelerinin merkezi haline gelmiştir.[5]

---

[2] Mesut Doğan(2013), Geçmişten Günümüze İstanbul'da Sanayileşme Süreci ve Son 10 Yıllık Gelişimi, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı 27, ss.511-550.

[3] Yıldırım, Kadir, "Osmanlı İstanbul'unda Sanayii", Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi, C, 6.

[4] Acartürk, E., & Kılıç, R. (2011), Osmanlı Devletinde Kapitülasyonların İktisadi ve Siyasi Perspektiften Analizi, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 29(2).
*1838 yılında İngilizler ile imzalanan Baltalimanı Ticaret Antlaşması Osmanlı Devleti'nde yerli sanayiyi koruyan gümrük ve tekel uygulamalarını büyük ölçüde ortadan kaldırarak Avrupa sanayi ürünlerinin iç pazara serbestçe girmesine yol açmıştır.

[5] Yıldırım, Kadir, "Osmanlı İstanbul'unda Sanayii", Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi, C, 6.

Tanzimat Dönemi sanayileşme politikalarının en önemli adımı, 1842'de Zeytinburnu'nda kurulan ve Osmanlı'nın ilk organize sanayi bölgesi kabul edilen fabrikalar yerleşkesi olmuş; bu süreçte Beykoz, Beşiktaş, Küçükçekmece, Fatih, Eyüp ve Zeytinburnu çevresi İstanbul'da sanayi faaliyetlerinin yoğunlaştığı başlıca merkezler haline gelmiştir.

1840-1860 yılları arasında sanayileşme girişimleri hız kazanmış ve daha devletçi bir bakış açısıyla ilerlemiştir. Bu hamleler ile devlet, ihtiyaç duyduğu malların üretilmesi ve mevcut sanayi tesislerinin modernize edilmesini amaçlamıştır.[6] Tanzimat Dönemi sanayileşme girişimlerinin en stratejik örneği, 1842 yılında **Zeytinburnu'nda inşaatına başlanan fabrikalar yerleşkesi** olmuştur. Marmara Denizi kıyısı boyunca uzanan bu yerleşke, Osmanlı İmparatorluğu'nun **ilk organize sanayi bölgesi** teşebbüsü niteliğindedir. Kompleksin idari ve teknik merkezi niteliğindeki ana birimleri Zeytinburnu'nda konumlanmış ve literatürde ''Büyük Fabrika'' olarak adlandırılmıştır.[7] Bu tesisin üretim yelpazesi; ağır sanayi (demir boru, çelik ray), savunma sanayi (yivli toplar, piyade tüfekleri, mühimmat), tarım aletleri (pulluk) ve tekstil (şayak, pamuklu kumaş) gibi oldukça geniş ve heterojen bir ürün gamından oluşmuştur. Kompleksin ikinci ayağını ise Bakırköy'deki iplik bükme, dokuma ve tersane birimleri oluşturmuştur. 1848 yılında ilk yerli buharlı geminin **Bakırköy**'deki bu komplekste üretilmesi sanayi girişimleri için önemli bir adım olmuştur. **Yeşilköy**'de pamuk ıslahı ve yeni tarım tekniklerinin uygulanması için kurulan çiftlik, **Küçükçekmece**'deki barut üretim tesisi, **Yedikule**'de yakınındaki tuzla da bu üretim kompleksine bağlı diğer üniteler olmuştur.[8] **Çubuklu** Billur Fabrikası, **Beykoz**'da kurulan Tabakhane, **Feshane**ye eklenen yün dokuma imalathanesi, **Dolmabahçe**'de havagazı fabrikası, **Beşiktaş**'ta demir döküm fabrikası, **Zeytinburnu** Demir Fabrikası, **Veliefendi** Basma Fabrikası, **Yalıköşkü** Makine Fabrikası 1840-1860 yılları arasında İstanbul'da faaliyete giren önemli tesisler olmuştur. Bu tesislerin birçoğunun rekabete dayanamayarak faaliyetlerine son verdiği görülmüştür.[9]

1864-1866 yılları arasında faaliyet göstermeye başlayan Islah-ı Sanayi Komisyonu, İstanbul'daki sanayi faaliyetlerini geliştirmek, bu alanda kalkınmayı teşvik etmek ve üretimi düzenleyerek modernleştirmek amacıyla kurulmuştur. En fazla deri, metal ve dokuma sektörlerinde etkin olan komisyon, esnaf şirketlerinin üretim ve örgütlenme yapılarında iyileşmeler sağlamıştır. Faaliyetlerini 1873 yılına kadar sürdürmüştür. Komisyonun diğer önemli amaçları; küçülen sanayi kollarında şirketleşmenin sağlanması, sanayi kollarına vasıflı eleman yetiştirilmek üzere okulların açılması olmuştur.[10] Bu bağlamda 1868 yılında aynı amaçla açılan diğer kurumlar ise Mekteb-i Sanayi Sultanahmet'te açılarak eğitim hayatına başlamıştır. Telgraf Memuru, Mülazımı Mektebi, İmalat-ı Sübyan Taburu, Kız Sanayi Mektebi, Maden Mektebi, Turuk-u Muhabir Mektebi, Hendese-i Mülkiye Mektebi, Dersaadet Kız Sanayi Mektebi'dir.[11]

1880-1900 yılları arasındaı sanayileşme, Paşabahçe, Beşiktaş, Beykoz, Cibali, Yedikule, Bomonti, Hasköy, Kadıköy, Kartal ve Küçükçekmece'de kurulan fabrikalarla yeniden ivme kazanmıştır.

[6] Önsoy, R. (1984), Tanzimat Dönemi sanayileşme politikası 1839-1876, Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 2(2).
[7] Seyitdanlıoğlu, M. (2009), Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876), Tarih Araştırmaları Dergisi, 28(46), ss.53-69.
[8] a.g.e.
[9] Önsoy, R. (1984), Tanzimat Dönemi sanayileşme politikası 1839-1876, Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi, 2(2).
[10] Satış, İ. (2013), Islah-I Sanayi Komisyonu ve Şirketlerin Teşekkülü: Debbağ Şirketi Örneği, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 9(18), ss.417-429.
[11] Doğan M.(2013), Geçmişten Günümüze İstanbul'da Sanayileşme Süreci ve Son 10 Yıllık Gelişimi, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı 27, ss.511-550.

1870'li yıllarda yaşanan ekonomik bunalımın etkisiyle Osmanlı'da sanayileşme süreci, belirgin bir durgunluk evresine girmiştir. Gümrük mevzuatında gerçekleştirilen düzenlemeler ve Islah-ı Sanayi Komisyonu'nun yönlendirici etkisi ile 1880 yılından itibaren sanayileşmenin yeniden ivme kazandığı görülmektedir. 1880 yılında İstanbul'da Dersaadet Sanayi Odası kurulmuştur.[12] 1880-1900 yılları arasında **Paşabahçe**'de cam fabrikası, **Cibali'**de tütün fabrikası, **Beykoz**'da **Hamidiye** Kağıt Fabrikası, **Yıldız**'da Çini Fabrika-i Hümayunu, **Beykoz**'da mum fabrikası, **Yedikule**'de havagazı fabrikası, **Kurbağalıdere**'de havagazı fabrikası, **İstinye**'de buz fabrikası İstanbul'un sanayi faaliyetleri açısından öne çıkan başlıca işletmeleri olmuştur. Aynı dönemde özel sermayeye dayalı sanayi girişimleri de giderek görünür hale gelmiştir. Bu çerçevede Paşabahçe'de Modiano Şişe Fabrikası, **Hasköy**'de şişe fabrikası, **Kartal**'da konserve fabrikası, **Beykoz**'da kağıt fabrikası, **Bomonti** Bira fabrikası, **Küçükçekmece** Osmanlı Kibritleri Anonim Şirketi, **Yedikule** İplik Fabrikası, **Beykoz**'da cam üretimi yapan Fabrica Vetrami di Modiano Constantinopoli dönemin özel sermayeli sanayi tesislerinin başlıca örnekleri olmuştur.[13]

1908 yılında II. Meşrutiyet'in ilanı beraberinde, ekonomik alanda girişimciliği ve yerli üretimi destekleyen politikalar gündeme gelmiştir. Bu politikaların gündeme gelmesiyle, İstanbul'da yerli üretimin güçlendirilmesi ve sanayi faaliyetlerinin canlandırılması için 1913 yılında Teşvik-i Sanayi Kanunu çıkarılmıştır.[14] 1916 yılına kadar **İstanbul merkezli 63 sınai müessese** bu kanunun sağladığı vergi muafiyetleri, gümrük imtiyazları gibi olanaklardan yararlanmıştır.[15] Kanunun uygulanması savaş koşulları, sermaye yetersizliği ve teknik altyapı eksiklikleri nedeniyle sekteye uğramıştır.

1913–1915 sanayi sayımlarına göre sanayi kuruluşlarının %54,9'u İstanbul'da toplanmış ve kent, sermaye, pazar ve altyapı avantajlarıyla Osmanlı'nın başlıca sanayi odağı olmuştur.

Sanayi kapasitesinin belirlenmesi için 1913 ve 1915 yıllarında sanayi sayımı yapılmıştır. Bu sayımlara göre ülke genelindeki sanayi yapılarının %54.9'unun İstanbul'da yer aldığı görülmektedir. Bu oranla İstanbul, ülke içinde en fazla sanayi kuruluşuna sahip şehir olması, geniş tüketim potansiyeli, sermaye birikimi, mevcut teknik altyapısı kenti sanayi açısından stratejik bir odak noktası haline getirmiştir. Yine gelişmiş ulaşım imkanları, özellikle demiryolu ağının sağladığı lojistik avantajlar sayesinde limanların dış ticareti kolaylaştıran işlevi, İstanbul'un Avrupa pazarlarıyla güçlü ve sürekli ilişkiler kurmasına zemin hazırlamıştır. Dönem içinde kentte faaliyette olan devlet fabrikalarına ek olarak küçük ölçekli işletmelerde de üretim yapıldığı görülmektedir.[17]

1920-1950 yılları arasında İstanbul'un sanayi yapısı Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan kısıtlı mirasın üzerine inşa edilmiştir. Cumhuriyetin ilan edildiği bu dönemde İstanbul'un sanayi tesislerine sahip olduğu bilinse de, söz konusu tesislerin ekonomik etki alanı kısıtlı kalmıştır.[18] Sanayideki yetersizlik, ülke sanayisinin gelişmesi ve modernleşmesi için yeni devlet politikalarının uygulanmasını gerekli kılmıştır.

[12] Yılmaz, Celali, " İstanbul Sanayi Odası", Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi, C, 6.
[13] Köksal, T. G. (2005), İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri (Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.; Yıldırım, Kadir, "Osmanlı İstanbul'unda Sanayii", Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi, C, 6.
[14] *Kanun, vergi muafiyetleri, gümrük kolaylıkları ve devlet destekleriyle yerli sanayiciyi teşvik etmeyi amaçlamıştır.
[15] Yıldırım, Kadir, "Osmanlı İstanbul'unda Sanayii", Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi, C, 6.
[16] Yaşar, O. (2014), 1913 ve 1915 Yılları Sanayi Sayımı İstatistiklerine Göre Osmanlı Devleti'nde Tarıma Dayalı Sanayiler, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 40, ss.47-74.
[17] Mesut D.(2013), Geçmişten Günümüze İstanbul'da Sanayileşme Süreci ve Son 10 Yıllık Gelişimi, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı 27, ss.511-550.
[18] Yülek, M. A., & Gür, B., (2023), Cumhuriyet'in Kuruluş Döneminde Sanayi Politikaları ve Sosyal Mühendislik, Türkiye İktisat Kongresi 2023, ss. 1-19.

Bu doğrultuda 1923 yılında düzenlenen İzmir İktisat Kongresi ve Lozan Barış Antlaşması dönemin önemli dönüm noktaları olmuştur. İzmir İktisat Kongresi'nde ham maddeye dayalı üretimin teşvik edilmesi ve millî sanayinin devlet desteğiyle kurulması hedefi benimsenmiştir.[19] Bu politika çerçevesinde 1925 yılında Sanayi ve Maadin Bankası kurulmuş, 1927 yılında ise Teşvik-i Sanayi Kanunu yürürlüğe girmiştir. Söz konusu kanun özellikle yerli ham madde kullanan sanayi tesislerinin gelişmesini teşvik ederek sanayi üretiminde belirli bir büyüme sağlamıştır.[20]

24.04.1930 tarihinde İstanbul'da sanayi yerleşimini etkileyen ilk kanun olan 15593 Sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu çıkarılmıştır.[21] Kanun, yerleşim yerleri yakınında faaliyet göstererek kamu sağlığını ve huzurunu olumsuz etkileyen müessese ve atölyelerin faaliyetlerini izne bağlamış; sanayi kuruluşlarının risk derecelerine göre sınıflandırılmasını, ruhsatlandırılmasını ve yerleşim alanlarından uzaklaştırılmasını zorunlu kılmıştır. Kanun sanayi kurumlarının dağılımını etkileyecek kısıtlamalara sahip olsa da, uygulamasında sanayi kollarının sınıflandırılması ve yerleşim yerlerine uzaklıklarının takdir esasına göre yapılması sorunlara neden olmuştur. Bu dönemde İstanbul'da hızla büyümeye başlamış ve yerleşimlere uzakta olan sanayi kuruluşlarına yaklaşmıştır.[22]

1933'te kurulan Sümerbank ile İstanbul sanayisi Bakırköy, Beykoz ve Haliç'te yoğunlaşmış, bu tesisler Cumhuriyet'in devletçi sanayileşme ve kendi kendine yetme politikasının simgesi olmuştur.

1930'lu yıllardaki politikalar devletçilik düzleminde ilerlemiştir. 1934 yılında devlet ve yabancı yatırımcı destekli sanayi tesislerinin kurulmasını hedefleyen Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı (BBYSP) uygulamaya konulmuştur. Bu kapsamda Plan, dokuma sanayi, maden sanayi, seramik sanayi, selüloz sanayi, kimya sanayi olmak üzere beş sanayi dalında uygulanmıştır.[23] 1933 yılında açılan Sümerbank ise planın yürütücüsü olmuştur. Sümerbank'ın İstanbul'daki faaliyetleri, hem Osmanlı'dan devralınan köklü sanayi mirasının modernizasyonunu hem de Cumhuriyetin kendi kendine yetme idealini simgeleyen yeni yatırımları kapsamıştır. Kurumun İstanbul'daki üretim gücü Bakırköy, Beykoz ve Haliç olmak üzere üç ana merkezde toplanmıştır.

- Bakırköy Bez Fabrikası, pamuklu dokuma ve basma üretiminde Türkiye'nin en önemli tesislerinden biri haline getirilerek halkın ucuz giyim ihtiyacını karşılamıştır.[24]

- Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası ise ordunun postal ve halkın ayakkabı gereksinimini karşılayan büyük bir endüstriyel komplekse dönüşmüştür[25]

- Haliç kıyısındaki Defterdar Mensucat Fabrikası ise yünlü dokuma üzerine uzmanlaşarak devletin askeri ve sivil kumaş ihtiyacını yerli imkanlarla üretmiştir.[26]

Bu dönemde ülkede homojen bir kalkınmanın istenmesi nedeniyle, yatırımlar ağırlıklı olarak İstanbul dışındaki kentlere yönelmiştir.[27] Dönemin en ikonik yatırımlarından biri, 1935 yılında Atatürk'ün direktifi ve İş Bankası'nın sermayesiyle Beykoz'da kurulan Paşabahçe Şişe ve Cam Fabrikası olmuştur.[28] 1936 yılında ise özel sektör yatırımlarının dikkat çekici örneklerinden biri olan, Türkiye'nin ilk yerli uçak fabrikası Beşiktaş'ta kurulmuştur.[29]

---

[19] Polatoğlu, M. (2017), İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı (1938-1942). Atatürk Dergisi, 6(1), ss. 55-87.
[20] İlkin, A. (2012), Türkiye'de Sanayi Politikası, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, 30(1-4).
[21] Türkiye Büyük Millet Meclisi (6 Mayıs, 1930), Umumî Hıfzıssıhha Kanunu (Kanun No. 1593), Resmî Gazete.
[22] Tümertekin, E. (2009), İstanbul İnsan ve Mekân, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
[23] Polatoğlu, M. (2017), İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı (1938-1942). Atatürk Dergisi, 6(1), ss.55-87.
[24] Kariptaş, F. S., & Güney, C. (2018), Bakırköy'ün Endüstri Mirasının Değerlendirilmesi, Mimarist, Sayı:61, ss.46-53.
[25] Beykoz Kundura, Tarihçe, Erişim Adresi: https://beykozkundura.com/tarihce/, Erişim Tarihi:02.03.2026.
[26] Tevfik Güran, "Feshâne", TDV İslâm Ansiklopedisi, Erişim Adresi: https://islamansiklopedisi.org.tr/feshane, Erişim Tarihi:02.03.2026.
[27] Yılmaz, C. (2015), İstanbul'un İktisadi Tarihi Cumhuriyet Dönemi: Sanayi-Ticaret-Finans, Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi, C. 6.
[28] Paşabahçe, Tarihçe, Erişim Adresi: https://www.pasabahce.com/tr/hakkimizda/tarihce, Erişim Tarihi:02.03.2026.
[29] Yılmaz, C. (2015), Nuri Demirağ Uçak Fabrikası, Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi: İktisat, Ulaşım ve Haberleşme,C. 6.

Prost Nazım Planı'na (1937) rağmen, uygulamada sanayi kent içinde dağınık kalmıştır.

1937 yılında Prost[30] tarafından hazırlanan Nazım İmar Planı'nda, İstanbul'da sanayi alanlarının Haliç çevresinde konumlanması uygun görülmüştür. Büyük ölçekli sanayi tesisleri için mekânsal yer seçimi, Atatürk Köprüsü–Haliç aksı doğrultusunda kurgulanmıştır. Yine planda sanayi faaliyetlerinin sur dışı alanlarda sürdürülmesine, Boğaziçindeki tüm sanayi tesisleri ve depolarının kaldırılmasına karar verilmiştir. Kaldırılan sanayi tesisleri için yeni konum Haliç olarak belirlenirken, kaldırılan depolar için ise Yenikapı Limanı ve demiryolu çevresi yeni depo alanları olarak belirlenmiştir. Plana rağmen şehir içindeki sanayi faaliyetlerinin bütünüyle belirlenen yeni alanlara taşınmadığı, sanayi dokusunun farklı bölgelerinde varlığını sürdürmeye devam ettiği görülmektedir.[31]

1940-1950 yılları arasındaki dönem İkinci Dünya Savaşı etrafında şekillenmiştir. Savaş nedeniyle duran ithalat ham madde ve yedek parça darlıklarına neden olmuş, üretim durma noktasına gelmiştir.[32] İstanbul'un sanayi yerleşimi, İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği ekonomik durgunluk ile savaş sonrası dönemde başlayan hızlı kentleşme ve liberalleşme evrelerinin kesiştiği bir süreçte şekillenmiştir. Bu dönemde İstanbul sanayisi, ulaşım kolaylığı ve enerji kaynaklarına erişim gerekliliği nedeniyle ağırlıklı olarak su kıyılarına ve demiryolu hatlarına bağımlı bir yapı sergilemiştir. Sanayinin ana merkezi konumundaki Haliç özellikle Silahtarağa Elektrik Santrali'nin sağladığı enerji avantajıyla dokuma, gıda ve metal eşya fabrikalarının en yoğun kümelendiği bölge olmuştur.[33]

Hızlı Büyüme ve Kentsel Yığılma

1950'ler ve sonrasını kapsayan dönemde İstanbul'da sanayi girişimleri belirgin bir ivme kazanmış, kent özellikle imalat sanayi açısından önemli bir merkez haline gelmiştir. Dönemin ekonomik konjonktürüne de uygun olarak ithal ikameci politikalarının benimsenmesiyle kentte montaj sanayi ön plana çıkmış; üretim faktörlerine erişimdeki avantajları sayesinde İstanbul sanayi yatırımları açısından daha cazip bir merkez haline gelmiştir. Bu durum, sanayi faaliyetlerinin kentte yoğunlaşmasını beraberinde getirmiştir.[34] Söz konusu yoğunlaşma, İstanbul'un, Türkiye sanayi üretimindeki merkezi konumunu pekiştirmiş ve kentin çeşitli alt sektörlerde baskın bir pay elde etmesini sağlamıştır. Nitekim sektörel dağılım incelendiğinde, bu dönemde İstanbul'un Türkiye toplam üretimi içindeki payının kimya ve taş sanayisinde %65, metal eşya ve makine imalatında %55, dokuma sanayisinde %42 ve gıda sanayisinde %30 düzeyinde olduğu görülmektedir.[35]

1950-1980 döneminde İstanbul sanayisi yeniden yapılanma sürecine girmiştir, sanayi faaliyetleri kent geneline desantralize olmaya başlamıştır.

[30] *Henri Prost tarafından hazırlanan ve kamuoyunda "Prost Planı" olarak anılan İstanbul Nazım Planı, kentin mekânsal gelişimini yönlendiren ilk kapsamlı planlama girişimidir.

[31] Tekeli İ. (2013), İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.; Tümertekin, E. (2009), İstanbul İnsan ve Mekân, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

[32] İnci, İ. (2013), İkinci Dünya Savaşı yıllarında Türkiye'de İhtikâr ve Enflasyonla Mücadele, Tarihin Peşinde – Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, (9), ss.151–180.

[33] Tezer, A., Gulersoy, Nuran Z. (1996), "İstanbul'un Planlaması ve Kentsel Gelişim Sürecinin Değerlendirilmesi", Habitat'a Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu Bildirileri.;Tekeli, İ. (2022), Modernleşme Sürecinde İstanbul Nüfus Dinamikleri Nasıl Değerlendiriliyor?, Tarih Çevresi, (İstanbul Fatih Tarihi Özel Sayısı), ss.172-206.

[34] Yılmaz, C. (2015), İstanbul'un İktisadi Tarihi Cumhuriyet Dönemi: Sanayi-Ticaret-Finans, Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi, C.6.

[35] Mesut D.(2013), Geçmişten Günümüze İstanbul'da Sanayileşme Süreci ve Son 10 Yıllık Gelişimi, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı 27, ss.511-550.

1950–1980 yılları arasında İstanbul sanayisi, hem ölçek hem de mekânsal yerleşim düzeni bakımından belirgin bir yeniden yapılanma sürecine girmiş. 1950 sonrasında sanayi tesislerinin sur dışına yönelmeye başlaması, bu dönemin önemli mekânsal kırılımlarından biri olmuştur.[36] 1937 tarihli Prost Planında Haliç kıyılarının sanayi alanı olarak önerilmesi ve kurulan otoprodüktör tesisler aracılığıyla elektrik üretiminin sağlanması, Haliç'i uzun süre İstanbul sanayisinin önemli merkezlerinden biri haline getirmiştir. Ancak 1950'lerde elektrik üretim ve dağıtım sisteminde yaşanan dönüşümler, sanayi faaliyetlerinin bu alandan desantralizasyonunu hızlandırmıştır. 1937 tarihli Prost Planında Haliç kıyılarının sanayi alanı olarak önerilmesi ve burada kurulan tesisler aracılığıyla elektrik üretiminin gerçekleştirilmesi, Haliç'i uzun süre İstanbul sanayisinin merkez noktalarından biri haline getirmiştir.[37]

Desantralize olan sanayi yaşanmasıyla sonra
Eyüp, Zeytinburnu, Alibeyköy, Rami, Topçular, Topkapı, Sağmalcılar,
Gaziosmanpaşa, Küçükköy eksenine yerleşmiştir.

Ancak 1950'lerde elektrik üretim ve dağıtım sisteminde yaşanan dönüşümler, sanayi faaliyetlerinin bu alandan desantralizasyonunu hızlandırmıştır. Desantralize olan sanayi işletmeleri, Suriçi bölgesinden çıkarak **Eyüp-Zeytinburnu yayı üzerinde, Alibeyköy, Rami-Topçular, Topkapı-Sağmalcılar, Kazlıçeşme-Zeytinburnu odaklarında** kümelenmiştir. Rami-Topçular hattındaki sanayileşme süreci zamanla **Gaziosmanpaşa-Küçükköy** eksenine doğru yayılmıştır. Bunun yanı sıra **Kağıthane, Bomonti, Feriköy, Levent-Esentepe, Ayazağa, İstinye, Büyükdere Vadisi** gibi alanlar da Avrupa yakasında sanayinin kümelendiği diğer alanlar olmuştur. Anadolu yakasında ise **Beykoz- Paşabahçe, Kartal, Maltepe-Cevizli, Kartal-Taşocakları** bölgeleri sanayi kümelenmelerinin belirginleştiği başlıca odaklar olarak öne çıkmıştır.[38]

1950'li yıllarda sanayi faaliyetlerinin hızla artması ve kent içindeki yoğunlaşmanın çevresel sorunları artırıcı etkisine bağlı olarak, fabrika yer seçimi ve halk sağlığına ilişkin hükümler içeren 1930 tarihli Umumi Hıfzıssıhha Kanunu'nun yeniden gündeme gelmiştir.[39] Her ne kadar İstanbul'un hızlı göç ve plansız kentleşme koşullarında bu hükümler tam anlamıyla uygulanamamış olsa da, sanayinin konut alanlarından ayrıştırılmasına yönelik plan kararlarına hukuki dayanak oluşturmuştur. Bu bağlamda, 1954 yılında Müşavirler Heyeti tarafından revize edilerek Nafia Vekâletince onaylanan Beyoğlu Ciheti Nazım Planı, sanayi faaliyetlerinin artışıyla ortaya çıkan mekânsal yeniden düzenleme ihtiyacını karşılamayı amaçlamıştır.[40] Bu revizyonu izleyen süreçte sanayi faaliyetlerinde yaşanan artış, sanayi alanlarına yönelik planlama ihtiyacını artırmış; bu doğrultuda 1955 tarihli İstanbul Sanayi Planı yürürlüğe girmiştir.[41] Planda, kentsel alan içinde faaliyet gösteren ve çevresel açıdan sakıncalı görülen sanayi işletmelerinin yeni sanayi bölgelerine taşınması öngörülmüştür. Bomonti'de sanayi tesislerinin kaldırılması, **Topkapı, Haznedar, İstinye** gibi alanların sanayi bölgesi olarak kabul edilmesi; büyük sanayi bölgelerinin **Tuzla ve Pendik**'te yer alması planda gündeme gelen diğer konular olmuştur. Plan, Suriçi, Haliç sahili ve Beyoğlu çevresinin tasdik kapsamı dışında bırakılması koşuluyla onaylanmıştır. Bu durum, sanayinin konut alanları içindeki varlığının sürmesine ve yeni alanlara taşınmasına ilişkin kararların uygulamada sınırlı kalmasına yol açmıştır.[42]

[36] Tümertekin, E. (2009), İstanbul İnsan ve Mekân, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
[37] Tezer, A., Gülersoy, Nuran Z. (1996), "İstanbul'un Planlaması ve Kentsel Gelişim Sürecinin Değerlendirilmesi", Habitat'a Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu Bildirileri.; Tekeli, İ. (2022), Modernleşme Sürecinde İstanbul Nüfus Dinamikleri Nasıl Değerlendiriliyor?, Tarih Çevresi, (İstanbul Fatih Tarihi Özel Sayısı), ss.172-206.
[38] Tekeli, İ. (2022), Modernleşme Sürecinde İstanbul Nüfus Dinamikleri Nasıl Değerlendiriliyor?, Tarih Çevresi, (İstanbul Fatih Tarihi Özel Sayısı).
[39] Türkiye Büyük Millet Meclisi (6 Mayıs, 1930), Umumî Hıfzıssıhha Kanunu (Kanun No. 1593), Resmî Gazete.
[40] Bilsel, C. F., (2015), "Geç Osmanlı Döneminden Cumhuriyete Çağdaş Şehir Düşüncesi Ve İstanbul Planlaması", Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarih, C.VIII.
[41] Tezer, A., Gülersoy, Nuran Z. (1996), "İstanbul'un Planlaması ve Kentsel Gelişim Sürecinin Değerlendirilmesi", Habitat'a Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu Bildirileri.
[42] Tekeli İ. (2013), İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

1955 yılındaki İstanbul Sanayi Planı'nda Tuzla ve Pendik büyük sanayi bölgesi olarak kabul edilmiştir.

1950'li yıllardan itibaren İstanbul'da sanayi ve göç arasındaki ilişki karmaşık ve karşılıklı beslenen bir yapıdadır. Bu dönemde sanayi sektörünün yarattığı istihdam olanakları, kırsal alanlardan kente yönelen iç göçü hızlandırmış, bu süreç sanayi bölgelerinin çevresinde çoğu zaman plansız ve denetimsiz yerleşim alanlarının oluşmasına zemin hazırlamıştır. Zeytinburnu ve Bayrampaşa, söz konusu mekânsal ve demografik dönüşümün en belirgin biçimde gözlemlendiği semtler arasında öne çıkmıştır.[43] Yerleşim alanları içinde kalan, altyapısı yetersiz ve çevresel etkileri yüksek düzensiz sanayi faaliyetleri, İstanbul'un tarihsel ve kentsel dokusu üzerinde ciddi tahribat yaratmış; bu kontrolsüz gelişim 1960'lı yıllara gelindiğinde kent için önemli bir sorun haline gelmiştir.[44]

İstanbul Sanayi Sahaları Planına göre İstanbul'da dokuz sanayi sahası belirlenmiştir.

1966 yılında İstanbul Belediye Meclisi tarafından İstanbul Sanayi Sahaları Planı onaylanmış, bu plan kentteki sanayi kuruluşlarının mekânsal dağılımını etkilemiştir.[45] Planda İstanbul'daki sanayi gelişimini yalnızca mevcut yerleşik alan sınırları içinde değil, bölgesel çerçevede ele almıştır. Büyümenin öncelikle Doğu Marmara ve Trakya Alt Bölgesi ölçeğinde, ardından İstanbul metropoliten alanı bütününde değerlendirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bölgesel ölçekte, İzmit ve Bursa gibi sanayi ve hizmet potansiyeli yüksek kentlerin desteklenmesi öngörülmüş; böylece İstanbul üzerindeki sanayi baskısının azaltılması hedeflenmiştir. Planda **Bomonti, Halkalı, Levent, Oto Sanayi, Kurtköy, Küçükköy, Rami, Topkapı, Ümraniye** olmak üzere dokuz sanayi sahası belirlenmiştir. İstanbul metropoliten alanı içinde şeker fabrikaları, petrol rafinerileri ve ürünleri sanayileri, rafineri tesisleri, çimento fabrikaları, gemi inşaatı ve tamiri, demiryolu teçhizatı yapan ağır sanayi kuruluşlarının kent içinde yer almaması yönünde karar alınmıştır. Yine belirlenen sanayi bölgelerindeki genişlemenin de belirli kısıtlamalara göre yapılmasına karar verilmiştir.[46] Metropoliten ölçekte ise sanayi gelişiminin özellikle kentin doğu yakasında yoğunlaşma eğilimi gösterdiği tespit edilmiş ve bu eğilimin OSB'ler aracılığıyla yönlendirilmesi önerilmiştir.[47]

> Fatih İstanbul'u fethettiği zaman sur içinde bulunan dericilerin artık şehir içinden çıkmasını planlıyor... Kazların çöktüğü yer olarak bilinen bugünkü Zeytinburnu Kazlıçeşme bölgesi seçiliyor. Bu İstanbul'un fethinden sonraki ilk sanayi taşıma hamlesidir. 1968 yılında ikinci kalkınma planında Zeytinburnu'ndaki deri sanayinin Tuzla'ya taşınması kararı alınıyor.
>
> Erdem Düzel - Deri OSB

1960'ların sonu ve 1970'li yıllarda, planlarda öngörülen eğilimlere paralel olarak İstanbul metropoliten alanının doğu kesimi sanayi yatırımları açısından cazip hale gelmiştir.[48] **Güngören, Esenler, Kocasinan, Sefaköy** gibi semtler 1970'li yıllardan itibaren sanayileşme süreciyle gelişim göstermiştir.[49] İstanbul sınırları içinde yer bulamayan sanayi kuruluşları ise, kente bitişik konumdaki **Kocaeli**'ye yönelmiş; özellikle Gebze'den başlayarak doğuya doğru bir yerleşim hattı oluşturmuştur.[50]

[43] Tümertekin, E. (2009), İstanbul İnsan ve Mekân, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
[44] Mesut D.(2013), Geçmişten Günümüze İstanbul'da Sanayileşme Süreci ve Son 10 Yıllık Gelişimi, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı 27, ss.511-550.
[45] Tümertekin, E. (2009), İstanbul İnsan ve Mekân, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
[46] Tekeli İ. (2013), İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
[47] Yüzer, A. Ş., & Giritlioğlu, C. (2003), Sanayi Alanları Yeni Düzenleme Stratejileri: İstanbul Örneği, İTÜ Dergisi Seri A: Mimarlık, Planlama, Tasarım, 2(1), ss.119–127.
[48] Kanbak, A. (2013), İstanbul ve Kentsel Saçaklanma, MSGSÜ Sosyal Bilimler, 8 , ss. 11-30.
[49] Tümertekin, E. (2009), İstanbul İnsan ve Mekân, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
[50] Kanbak, A. (2013), İstanbul ve Kentsel Saçaklanma, MSGSÜ Sosyal Bilimler, 8, ss.11-30.

Neoliberal Dönüşüm ve Küresel Entegrasyon

1980 sonrasında Türkiye'de uygulamaya konulan ekonomik ve mekânsal politikalar, İstanbul'un kentsel gelişiminde önemli yapısal değişikliklere yol açmıştır. 24 Ocak 1980 Kararlarıyla benimsenen ihracata dayalı büyüme stratejisi ve neoliberal politikalar hem üretim ilişkilerini hem de sanayinin mekânsal örgütlenmesini ve kentsel yapıyla kurduğu ilişkiyi yeniden şekillendirmiştir. Bu süreçte İstanbul, sanayi kenti kimliğini kademeli olarak dönüştürmüş ve finans, ticaret ve hizmet sektörlerinin ağırlık kazandığı küresel bir metropol olma yönünde ilerlemiştir.

1980 yılı sonrasında İstanbul, Türkiye'de en büyük sanayi işletmelerine sahip kent olmuştur.

1980 yılında yapılan sanayi sayımı verilerine göre Türkiye'deki büyük sanayi işletmelerinin (on ve üzerinde işçi çalıştıran) %44,9'u, küçük sanayi işletmelerinin ise %21'inin İstanbul'da yer aldığı ortaya çıkmıştır. 1980'li yıllardan itibaren uygulanan yeni ekonomi politikaları ve mekânsal planlama kararları doğrultusunda İstanbul'da sanayi faaliyetlerinin dağılımında belirgin bir yeniden yapılanma süreci başlamıştır. Bu dönemde OSB'lerin oluşturulması ve ulaşım altyapısının geliştirilmesi, üretim faaliyetlerinin geleneksel merkez alanlardan kentin çeperlerine taşınmasını teşvik etmiştir. Böylece kentte sanayi faaliyetlerinin dağılımı yeniden şekillenmiş ve desantralizasyon süreci daha da belirginleşmiştir. İstanbul'da 1980'li yıllarda hem kent içinde hem de kent çeperinde sanayi yerleşimleri daha görünür hale gelmiştir. **Bomonti, Bağcılar, Haliç** gibi alanlar kent içi sanayi alanlarını oluştururken, **Halkalı, Rami, Kurtköy ve Küçükköy** kentin çeperinde kalan sanayi alanları olarak gelişmiştir.[51]

1980'li yıllarda uygulanan ihracata dayalı ekonomik politikalar İstanbul'u yeniden şekillendirmiştir. Kentteki imalat firmalarının önemli bir bölümü ihracata yönelmiş, bu süreçte özellikle tekstil ve hazır giyim sektörü öne çıkmıştır. Emek yoğun yapısı nedeniyle hazır giyim sektörü, niteliksiz işgücünü de istihdama dahil ederek ciddi bir ekonomik dinamizm yaratmıştır. Türkiye'nin Avrupa'ya coğrafi yakınlığı ise ülkeyi Avrupa merkezli markalar için önemli bir tedarik coğrafyası haline getirmiştir.

Aynı dönemlerde, kent merkezindeki sanayiyi desantralize etmeye yönelik politikalar gündeme gelmiştir. Bu politikaların temel gerekçesi kirletici sanayinin kent dışına çıkarılmasıdır. Ancak imalat faaliyetleri merkezden tamamen çekilmemiş; diğer yandan, ulaşım olanaklarının güçlü olduğu, su kaynaklarına erişimi bulunan ve arsa maliyetlerinin görece düşük olduğu çeper bölgelerde yeni sanayi kümelenmeleri oluşmuştur. Bağcılar bu sürecinin en çarpıcı örneklerinden biridir. 1950'lerde kırsal bir yerleşim olan Bağcılar, 1970'lerden itibaren sanayileşmiş; 1980'lerde ise bölgedeki üretim faaliyetleri hızla artmıştır. Zamanla güçlü tedarik ağları oluşmuş; Zeytinburnu ve Merter hammadde temininde rol oynarken, Bakırköy'e bağlı Güngören ve Esenler ile Küçükçekmece çevresi önemli bir işgücü havuzu haline gelmiştir. Böylece Bağcılar ve çevresi bütüncül bir üretim coğrafyasına dönüşmüştür.

Dr. Öğr. Üyesi G. Pelin OLCAY

[51] Tümertekin, E. (2009), İstanbul İnsan ve Mekân, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Bu dönemde sanayinin özellikle kent içinde yarattığı tahribat daha görünür olmuştur. Özellikle **Haliç** ve **Kağıthane** çevresinde yoğunlaşan sanayi işletmelerinin atıklarını Haliç'e bırakması çevre kirliliğinin ciddi boyutlara ulaşmasına yol açmış; bu durum zamanla kentin estetik görünümünü ve tarihi dokusunu olumsuz etkilemiştir. Sanayi alanlarının plansız biçimde dağılması ise kent içi trafik yoğunluğunu artırmış, hava ve gürültü kirliliğini yaygınlaştırmış ve yerleşim alanlarına yakınlık nedeniyle halk sağlığını tehdit eden sorunlar ortaya çıkarmıştır. Bu gelişmeler, küçük ve orta ölçekli işletmeler başta olmak üzere birçok sanayi tesisinin modern altyapıya sahip planlı alanlara taşınmasını zorunlu kılmıştır.[52] Bu çerçevede OSB'ler ve küçük sanayi siteleri (KSS), sanayinin yeniden konumlandırılmasında temel araçlar haline gelmiştir. Merkezde boşalan sanayi alanlarında ise ticaret, konut ve ofis kullanımları yaygınlaşmış; bu işlev değişiklikleri kentsel dokuda önemli dönüşümler yaratmıştır.[53]

İstanbul sanayisinin kenti terk etmemesi sektörel bir mesele değildir; A.J. Scott'un vurguladığı gibi "iş süreçlerinin" (labor processes) nasıl **kurgulandığıyla** ilgilidir. İstanbul'da bu bağlamda "ikili bir sanayi coğrafyası" mevcuttur:

> **1. Düşey Olarak Bütünleşmiş (Fordist/Bant Tipi) İş Süreçleri:** Bütün üretim aşamalarının aynı çatı altında yapıldığı fabrikalardır (örneğin Arçelik buzdolabı fabrikası, eski Sümerbank dokuma fabrikaları, ordu için parka üreten tesisler veya otomotiv montaj tesisleri). Bu fabrikaların komşularıyla iş alışverişi yoktur; işçi sadece bantta durup tekrarlayan basit bir iş yapar. Çok geniş arazilere ihtiyaç duydukları ve Türkiye pazarının %82'si Anadolu'da olduğu için bu tür sanayiler metropolün ulusal pazara çıkış aksları olan İzmit, Gebze, Bilecik veya Çerkezköy yönüne desantralize olabilmektedir.
>
> **2. Düşey Olarak Parçalanmış (Esnek) İş Süreçleri:** Tüm iş aşamalarının farklı, uzmanlaşmış atölyelerde yapıldığı üretim biçimidir. Örneğin oto sanayi sitelerinde bir araba elektrikçiye, egzozcuya ve boyacıya ayrı ayrı gider. Aynı şekilde deri, kadın konfeksiyonu ve özel mobilya üretiminde bu model uygulanır. Merter Keresteciler Sitesi'ndeki tekstil üretiminde, bir ceketin biçkisi, telası, iliği ve dikişi tamamen farklı atölyelerin ortak çalışmasıyla gerçekleşir. Bu üretim, askeri parka dikimi gibi standart değildir; talebi dalgalanan, modası değişen "esnek üretime" dayanır.

Esnek iş süreçleri tamamen "kalifiye emeğe" ve üreticilerin birbiriyle kurduğu anlık ilişki ağlarına bağımlıdır (Vakko giysilerinin özel dikiş ustaları gerektirmesi gibi). İşçinin mekânıyla üretim yeri iç içe geçmiştir. Bu nedenle, fordist tesisler kentin dışına çıkabilirken, düşey parçalanmış bu beceri yoğun atölyeleri kentin dışına kolayca çıkaramazsınız.

Prof. Dr. Murat Güvenç

[52] Mesut D.(2013), Geçmişten Günümüze İstanbul'da Sanayileşme Süreci ve Son 10 Yıllık Gelişimi, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı 27, ss.511-550.
[53] Temurçin, K., Aldırmaz, Y.(2017), İstanbul İlinde Sanayi: Tarihsel Gelişim, Yapısal Değişim, Mekânsal Dönüşüm, SDÜ Yayınevi, ss.1-14.

1995 yılında onaylanan İstanbul Metropoliten Alt Bölge Nazım Planı kapsamında İstanbul'daki sanayi alanlarına yönelik iyileştirme, dönüşüm ve desantralizasyon hedefleri belirlenmiş; bu doğrultuda kararlar alınmıştır. İyileştirilmesi öngörülen alanlardaki işletmelerin, ileri teknolojiye dayalı ve üretim ile satış işlevlerini bütünleştiren bir yapıya dönüşmesi teşvik edilmiştir. Planda, **Kartal, Maltepe, Pendik, Tuzla, Bahçelievler, Bakırköy, Bayrampaşa ve Zeytinburnu** ilçelerinde yer alan bazı bölgeler sanayiden hizmete dönüşüm alanları olarak belirlenmiştir. Avrupa Yakası'nda Topkapı, Maltepe ve Rami çevresinde genişleme imkânlarının sınırlı olması, altyapı yetersizliği ve çevresel sorunlar nedeniyle çöküntü alanına dönüşen bölgelerdeki sanayi birimlerinin taşınarak bu alanların hizmet ve iş alanları haline gelmesi hedeflenmiştir. Eminönü'nde yer alan sanayi birimlerinin desantralizasyonu sonucunda bu alanların tarihi ticaret, hizmet ve turizm alanları olarak değerlendirilmesine karar verilmiştir. Planda kent içerisinde kalan ve çevresi için problem teşkil eden küçük ve orta ölçekli sanayi yapılanmalarının türlerine göre **Tuzla, Tepeören, Pendik, Kurtköy, Hoşdere ve Avcılar** gibi planlı sanayi alanlarına nakledilmesi amaçlanmıştır.[54]

İstanbul'daki sanayi işletmelerinin %51,7'si 1980 yılı sonrasında kurulmuş, bu dönem atıl kalan merkez alanlar kentsel rant baskısıyla işlev değiştirmiştir.

İstanbul'da sanayi faaliyetleri özellikle 1981-2000 yılları arasında önemli bir ivme kazanmıştır. Kentteki sanayi işletmelerinin %51,7'si bu dönemde kurulmuştur.[55] İstanbul'da sanayinin de etkisiyle çarpık kentleşme sorunu önemli bir boyuta ulaşmıştır. Kentin topografyasının yeni sanayi tesislerinin kurulmasına imkan vermemesi, kıyılarda yaşanan kirlilik, arazi fiyatlarındaki artış gibi farklı pek çok nedene bağlı olarak kentte sanayinin gelişim imkanları kısıtlı kalmıştır.[56] Dönemin liberal ekonomi politikalarının etkisiyle, kentsel rantın üretim kazancına kıyasla daha avantajlı hale gelmesi, sanayi faaliyetlerinin mekânsal yer değiştirmesini hızlandırmıştır. Bu süreçte atıl kalan birçok sanayi alanı işlev değiştirerek kentsel dokuda dönüşümlere yol açmıştır. Dolayısıyla bu yer değişimleriyle atıl durumda kalan alanların önemli bir kısmı işlev değişikliğine uğramıştır.[57]

1980 sonrası dönemde İstanbul'da sanayi faaliyetleri hem mekânsal hem de yapısal açıdan yeniden örgütlenmiş; merkezden çepere ve bölgesel ölçekte çevre illere doğru yayılan bir desantralizasyon süreci yaşanmıştır. Haliç, Zeytinburnu ve Anadolu Yakası kıyılarındaki sanayi tesislerinin İstanbul'un batı, doğu ve kuzeyine doğru yer değiştirmesiyle birlikte yeni yerleşim yerleri ortaya çıkmıştır. Çerkezköy, Çorlu, Tekirdağ, Gebze, Adapazarı, İzmit, Bursa, Bozüyük, Kırklareli, Düzce ve Yalova'da da sanayi hamleleri görünür olmuştur.[58]

[54] Yüzer, A. Ş., & Giritlioğlu, C. (2003), Sanayi Alanları Yeni Düzenleme Stratejileri: İstanbul Örneği, İTÜ Dergisi Seri A: Mimarlık, Planlama, Tasarım, 2(1),ss. 119–127.
[55] Temurçin, K., Aldirmaz, Y.(2017), İstanbul İlinde Sanayi: Tarihsel Gelişim, Yapısal Değişim, Mekânsal Dönüşüm, SDÜ Yayınevi.
[56] Mesut D.(2013), Geçmişten Günümüze İstanbul'da Sanayileşme Süreci ve Son 10 Yıllık Gelişimi, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı 27, ss.511-550.
[57] Ayik, Uğurcan & Avcı, Sedat. (2018), İstanbul'da Sanayisizleşme: Coğrafi Bir Bakış, Asos Journal, ss.505-523.
[58] Mesut D.(2013), Geçmişten Günümüze İstanbul' da Sanayileşme Süreci ve Son 10 Yıllık Gelişimi, Marmara Coğrafya Dergisi, Sayı 27, ss.511-550.

1990'larda artan nüfus baskısı ve imalatın bu yeni sanayi bölgelerinde de konut alanları ile iç içe geçerek kent içinde kalması, 2000'li yıllardan itibaren bu alanlar için de yeni desantralizasyon kararlarını gündeme getirmiştir. Bu dönemdeki desantralizasyon politikaları, 1980'lerdeki çevresel ve mekânsal gerekçelerden farklı olarak, neoliberal politikalar çerçevesinde şekillenmiştir. Amaç yalnızca kirletici sanayinin kent dışına çıkarılması değil; aynı zamanda merkezde değerlenen sanayi arsalarının gayrimenkul geliştirme ve finansal yatırım alanlarına dönüştürülmesidir. Bu bağlamda 2012 yılında yürürlüğe giren 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun, özellikle büyük parsellere sahip kent içi imalat alanlarının yüksek yoğunluklu konut ve karma kullanımlı projelere dönüşümünü teşvik eden bir araç haline gelmiştir. Böylece desantralizasyon, sanayinin fiziksel olarak taşınmasından ziyade, kentsel rantın yeniden dağıtımını hedefleyen bir dönüşüm mekanizmasına evrilmiştir. Ancak sanayinin merkezden uzaklaştırılması her zaman mümkün olmamaktadır. Yerleşik işgücü, oluşmuş tedarik ağları ve mekânsal yakınlık avantajları firmaların yer değiştirmesini zorlaştırmaktadır. Nitekim 2022–2024 yılları arasında Bağcılar'da yürüttüğümüz araştırmaya göre[59] imalat firmaların yaklaşık %70'i bölgede kalmak istemektedir. Üstelik bu firmalar artık yalnızca üretim yapmamaktadır.

Özellikle 2000'lerden sonra birçok işletmenin Ar-Ge ve tasarım faaliyetlerine yöneldiği görülmektedir. İhracat ağırlıklı çalışan firmalar, düşük maliyetli üretim yapan ülkelerle rekabet edebilmek için müşterilerine tasarım ve geliştirme hizmetleri sunmaya başlamıştır. Dolayısıyla imalat bölgelerinde yalnızca mekânsal yapıda değil üretimin niteliğinde de bir dönüşüm yaşanmaktadır.

Dr. Öğr. Üyesi G. Pelin OLCAY

2000'li yıllarla birlikte küreselleşme dinamikleri İstanbul ekonomisi üzerinde belirgin etkiler yaratmış fakat yaşanan bu süreç kentte klasik küresel kent örneklerinde gözlenen biçimde imalat sanayinin yüksek katma değerli hizmet sektörleri lehine tamamen tasfiye edildiği bir post-endüstriyel dönüşümle sonuçlanmamıştır. Her ne kadar 2009 yılında 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planında büyük sanayi bölgelerinin kent ile uyumlu bir şekilde, bütüncül bir bakış açısıyla önerilse de, plan bu yönde uygulanmamıştır.[60]

2010 yılı sonrasında İstanbul'da imalat sanayi konum ve nitelik olarak değişim gösterse de varlığını korumaya devam etmiştir. Büyük sanayi işletmelerinin İstanbul'un çevresindeki alanlara taşınması ile oluşan boşluk kentte küçük ve orta büyüklükteki işletmelerin kurulması ile tamamlanmıştır. Aynı zamanda, sanayi yapısında Ar-Ge ve inovasyon temelli sektörlerin görece ağırlık kazandığı gözlemlenmektedir.[61] Dolayısıyla, bir yandan imalat faaliyetlerinin önemli ölçüde sürdüğü diğer yandan da üretim süreçlerinin planlandığı, finansmanının sağlandığı ve küresel değer zincirleriyle ilişkilendiği bir koordinasyon ve yönetim merkezi işlevini güçlendirmiştir. Kent, hem üretim mekanı hem de sermaye, bilgi ve karar alma süreçlerinin yoğunlaştığı çok katmanlı bir ekonomik merkez niteliği taşımaktadır.[62]

[59] Olcay, G. P., & Tarakçı, S. (2022), Kentlerdeki imalat sanayi bölgelerinin sürdürülebilir gelişim ve dönüşüm modeli: İstanbul Bağcılar ilçesi örneği [TÜBİTAK projesi]. İstanbul Kent Üniversitesi.
[60] Onur, A. C., & Alp, J., (2018), 2000 Sonrasında İstanbul'da Konut Ağırlıklı Dönüşen Sanayi Alanları Üzerine Bir Değerlendirme, İstanbul I. Konut Kurultayı, ss.104.
[61] İSO, (2015), İSO, Türkiye'nin 2023 Hedefi İçin Gerekli 18 Sanayi Stratejisini Açıkladı, Basın Bülteni.
[62] Alim Arlı, "İstanbul'un Uzun Asrı: Dünya ve Türkiye Ölçeğinde", Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi, C.1.

Merkezdeki sanayi yerini hizmet ve konuta bırakırken, İstanbul'da imalat faaliyetleri Bağcılar, İkitelli ve Sancaktepe gibi çeper bölgelerde yoğunlaşarak kentin mekânsal yapısını yeniden şekillendirmiştir.

Çeper ve kent ayrımının giderek belirsizleştiği İstanbul, bölgesel ölçekte çok karakterli bir mekânsal yapıya evrilmiştir. Kent merkezindeki eski fabrika alanları zamanla alışveriş komplekslerine, finans merkezlerine ve konut projelerine dönüşürken,[63] kentsel işlevlerde de belirgin bir yeniden yapılanma gerçekleşmiştir. Bu süreçte Tarihi Yarımada ticaret ve turizm faaliyetleriyle öne çıkmış, Beşiktaş ve Şişli gibi merkezi iş alanı olarak tanımlanan bölgeler ise büyük ölçüde sanayi faaliyetlerinden arındırılmıştır. Buna karşılık Bağcılar, İkitelli ve Sancaktepe gibi ilçelerde imalat sanayi en önemli ekonomik faaliyetlerden biri haline gelmiştir.[64]

Dünyadaki sermaye birikim rejimleriyle sanayi coğrafyası doğrudan ilişkilidir. 19. yüzyılda veya sanayi öncesi kentlerin üretimle ilişkisi manufaktür dediğimiz küçük zanaatlarla sınırlıydı. Büyük üretimse su kaynağından türetilen enerjisi ihtiyacı nedeniyle kentin çeperindeydi. Örneğin Bursa'da ipekçilik geleneksel olarak Uludağ'dan gelen o çayların kenarında kurulmuştu. Buhar enerjisiyle gelen sanayi devrimi kent sanayi coğrafyasındaki bu doğaya olan bağımlılığı çok az değiştirebildi. Büyük sanayi tesisleri çeperde olmaya devam ettiler. İstanbul'da tersane, darphane-i amire, feshane, şimdi Bilgi Üniversitesi'nin kullandığı santral, Kadir Has Üniversitesi'nin kullandığı tütün fabrikası bunlardan bazıları. Bir tane şaftın döndüğü, kasnaklara bağlı olan kayışlarla enerjinin makineye aktarıldığı, işçinin de elindeki vitesle makineyi çalıştırıdığı bir sistem vardı. Vitesin bırakıldığında şaftın sürekli dönmeye devam ettiği bu sistemde işçinin makineyi çalıştırması veya susturması söz konusu değildi.

Sanayi coğrafyası esas ikinci sanayi devriminden sonra değişmeye başlamıştır. Elektrik kullanımıyla -elektrikli dikiş makinesini kullanmak gibi- makinenin hızına artık işçi karar verebilir hale geldi. Bu imalatın çok daha ince ayarlarla yapılabilmesine imkân tanıyordu. Ancak işçilerin katkısı yine sınırlıydı. Bir otomobil fabrikasında işçi sadece direksiyonu takıyordu. Araba bütün fabrikayı geziyordu. Elektrik enerjisinin üretimde kullanılması aynı zamanda eski sanayi mimarisini de tamamen değiştirdi. Bu fabrikaların çok büyük alan kullanmaları, işçiler dururken bandın önlerinden geçmesi gerekir. Fordizm denen bu üretim biçiminde fabrikayı şehrin içerisinde yapmak çok anlamlı değildir, çünkü inanılmaz büyüklükte arazi gerektirir ve şehirde böyle bir arazi çok pahalıdır. Onun için bant tipi üretime geçen (İstanbul'daki Arçelik fabrikası gibi) tesisler kentin dışına çıkıyorlar.

Fordizm denen bu üretim biçimi sadece bir bant üretimi değil aynı zamanda emeğin de yeniden üretimiyle ilgili, refah devleti de dediğimiz çok kapsamlı bir rejim. İşçilerin aldıkları ücretler, sigortalar, sendikalar bu üretim biçimiyle doğrudan ilişkili. 1980'li yılların başına gelindiğinde enerji fiyatlarının artışıyla şirketlerin karlılıkları düştü ve özellikle batı metropollerinde şeyler büyük şirketler sanayi kuruluşlarını emeğin ucuz ve örgütsüz olduğu başka memleketlere taşıdılar.

Prof. Dr. Murat Güvenç

[63] Ayik, U. & Avci, S. (2020), Spatial Reflections of Industrialization and Deindustrialization Processes in Büyükdere Street (Istanbul-Turkey), Coğrafya Dergisi, S.40., ss.203-217.
[64] Sayin, O. (2022), İstanbul: Sanayisizleşmeyen Bir Küresel Kent, Journal of Economy Culture and Society, 65, ss.329-349.

İSTANBUL'DA SANAYİSİZLEŞMEDEN ARTA KALAN: MERKEZKAÇ EĞİLİMİNE DİRENÇ

Küresel kent araştırmalarında 20 yıldır düzenli bir şekilde yer alan İstanbul'un, literatürde sanayisizleşmeyle ilgili kimi varsayımlarla çelişen bir gelişim sergilediği de gündeme getirilmektedir.[65] Hâkim literatür, gelişmiş hizmet sektörünün küresel şehirlerde yoğunlaştığını ve imalat mekânlarının gelişmekte olan ülkelere kaydığını belirtmektedir. Bu durum, dünya kentleşmesinde kontrol ve komuta işlevi gören kentlerin farklı coğrafyalarda ortak özellikler sergilemesine neden olmaktadır. Bu özelliklerden bazıları sanayi sektörünün farklı coğrafyalara taşınarak bu kentlerdeki ağırlığının azalması, küresel işleyişte ulusal hiyerarşinin dışında bağlantılar kurmalarıdır. Başka bir ifadeyle, imalat faaliyetleri bu kentlerden uzaklaşırken; finans, bankacılık, medya ve tasarım gibi çeşitli hizmet sektörleri hızla yoğunlaşarak sanayi sonrası kent niteliğini belirginleştirmektedir.

Bununla birlikte, bu niteliklere yakınsayan kentlerin Küresel Güney'de çoğalması, literatürdeki temel varsayımların çeşitlenmesine yol açmıştır.[66] Küresel Güney'de, küresel kent ağlarına dâhil olduğu varsayılan birçok metropolde imalat faaliyetleri varlığını sürdürmektedir. Kavramın tarihsel kökenine örnek oluşturan Batı metropollerine benzer biçimde, bu kentlerde de merkezi iş alanlarının geliştiği açıktır. Ancak sanayi, hizmet sektörünün mekânsal yoğunlaşmasına bağlı olarak kira değerleri artmış olsa da metropolü bütünüyle terk etmemekte; daha çok kent çeperlerine doğru yer değiştirmektedir. Öte yandan, ihracata dayalı sanayileşme politikalarının belirleyici olduğu Küresel Güney bağlamında, söz konusu metropollerin imalat sektörleri açısından ulusal hiyerarşilerden ne ölçüde özerkleştiği ve ulusal ekonomilerin küresel pazarla kurdukları bağlantının başlıca noktası oldukları durumdan ne düzeyde uzaklaşabildikleri tartışmaya açıktır. İstanbul özelinde bu tartışmayı yürüten bir çalışmaya göre, imalat sanayi metropolün merkezinden taşınsa da çeperlerde öbeklenmektedir. Diğer yandan ağır sanayinin metropolden taşınarak boşalttığı alanlar ise küçük ve orta ölçekli sanayi kuruluşları tarafından doldurulmaktadır.[67] Dolayısıyla, İstanbul, küresel kentler hiyerarşisinde önemli bir konumda olmakla birlikte, söz konusu konumun ve ülke ekonomisinin yapısal özelliklerinin etkisiyle bütünüyle sanayisizleşmiş bir metropoliten alana dönüşmemektedir.

> "2009 tarihli 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında bölge organize sanayi alanı olarak bir "iz" şeklinde yer alsa da ticaret alanı olarak tanımlanmıştı; ancak plan hiçbir zaman yürürlüğe girmedi. Çünkü planda ne Kuzey Marmara Otoyolu ne de Yavuz Sultan Selim Köprüsü yer alıyordu ve bölgedeki fiilî gelişmeler plan kararlarıyla örtüşmüyordu. Bu nedenle plan kadük kaldı. O dönem OSB yönetiminde yer alan aktörler, "buradan çıkarılacağız" endişesiyle plana itiraz ediyordu. Dönemin İBB başkanı Kadir Topbaş kimsenin zorla çıkarılmayacağını, gitmek isteyenin kendi rızasıyla gideceğini ifade ediyordu. Zamanla bölgenin arsa değerleri olağanüstü arttı; hatta Dudullu OSBi için "İstanbul'un en pahalı organize sanayi bölgesi" nitelemesi yapılmaya başlandı. Bu değer artışı, alanın ileride konut gelişimine açılacağı ve büyük ölçekli toplu konut yatırımcılarının bölgeye yöneleceği yönündeki beklentileri de beraberinde getirdi.
>
> Firma 12, Dudullu OSB

[65] Sayın, Ö. (2022), İstanbul: Sanayisizleşmeyen Bir Küresel Kent, Journal of Economy Culture and Society, (65), ss.329-349.
[66] a.g.e
[67] a.g.e

2004-2017 arası sektörlerin gayri safi yurtiçi hasıla (GSYİH) payıyla istihdam payı karşılaştırıldığında, sanayi ve hizmet sektörlerinin GSYİH paylarında neredeyse hiç değişiklik olmadığı, istihdamdaysa sanayideki düşüşün 2020'lere yaklaşırken ancak %30'lar seviyesine indiği ortaya çıkmıştır.[68] Bu oransal düşüş, istihdam sayılarında düşüş anlamına gelmemektedir; hatta aksi geçerlidir (2004'te yaklaşık 1,5 milyon olan sanayi istihdamı, 2017'de 1,8 milyona ulaşmıştır. Kayıt dışı istihdam da göz önünde bulundurulmalıdır). Üstelik hizmet sektörünün GSYİH'de artan ağırlığını karakterize eden alt sektörlerin perakende ve toptan ticaret olduğunu, bunun da yine sanayisizleşen küresel kent literatüründe öne çıkarılan sektörler olmadıklarını belirtmek gerekmektedir. Benzer şekilde hizmet sektörü istihdamının temel aktörleri üst düzey yöneticiler, profesyonel hizmetlerden ziyade satış elemanı, büro çalışanı ve müşteri hizmetleri çalışanları gibi alt kollardır.[69]

Günümüzde, artan maliyetler ve planlama kararlarına rağmen İstanbul'da imalatın varlığını sürdürmesi dikkat çekicidir. Bu noktada temel soru şudur: Desantralizasyon politikalarına rağmen imalat neden İstanbul'da kalmaya devam etmektedir? Bu soruya yanıt vermeden geliştirilen planlar kararları çoğu zaman amacına ulaşmamaktadır. İmalatın dinamiklerini anlamadan yapılan müdahaleler, üretim alanlarını dönüştürmek yerine belirsizlik üretmektedir. Bugün yerel yönetimlerin temel aracı çoğunlukla imar planları üzerinden ruhsat sınırlaması getirmek ve firmaların zaman içinde bölgeyi terk etmesini beklemek şeklinde işlemektedir. Oysa bu yaklaşım yeterli değildir. Bu üretim alanlarının geleceği, yalnızca plan kararlarıyla değil; firmalar, çalışanlar, tedarikçiler ve diğer tüm yerel aktörlerle birlikte, katılımcı bir süreç içinde değerlendirilmelidir. İmar planı kararlarına dayalı bir yaklaşım yeterli ve dönüştürücü olamamaktadır. İmalat alanlarının geleceği, sadece mekânsal düzenlemelerle değil, üretimin niteliğini ve rekabet kapasitesini gözeten bütüncül kentsel politikalarla ele alınmalıdır. Bu noktada merkezi yönetim ve yerel yönetimler tarafından imalat bölgelerine yönelik daha iyi tasarlanmış kentsel politikaların geliştirilmesi kritik önem taşımaktadır. Üretim alanlarının altyapı ihtiyaçlarından finansmana erişimine, teknoloji dönüşümünden çevresel standartlarına kadar çok boyutlu araçların tanımlanması gerekmektedir. Ayrıca belirtmek gerekir ki, imalat alanlarının dönüşümü her zaman imalattan hizmet sektörüne geçiş anlamına gelmek zorunda değildir. Bu bölgelerde üretim, Ar-Ge ve tasarım odaklı bir yeniden yapılanma da mümkündür. Nitekim bazı bölgeler hâlâ güçlü bir üretim ekosistemine sahip olup kentin sosyal ve ekonomik yapısına önemli katkılar sunmaktadır. Öte yandan, imalattan dönüşen alanların çoğunlukla konut alanlarına evrilmesi ciddi bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Planlı imalat bölgelerinin dahi zamanla konut alanına dönüşmesi, kentin üretim kapasitesinin aşınmasına yol açmaktadır. Bu durum yalnızca ekonomik değil, uzun vadede stratejik bir kayıptır.

Sonuç olarak, İstanbul'daki sanayi alanlarının geleceği, üretimi dışlayan değil dönüştüren politikalarla ele alınmalıdır. Doğru araçlar tanımlanmadığında üretim faaliyetleri plansız biçimde sürmekte ve giderek hem sektör hem de kent için sürdürülemez hale gelmektedir. Daha temiz, daha katma değerli ve teknoloji odaklı üretim biçimlerini destekleyen, katılımcı ve bütüncül bir sanayi politikası yaklaşımına ihtiyaç vardır. Aksi halde, pek çok Avrupa ülkesi yeniden sanayileşmeyi tartışırken İstanbul üretim kenti olma niteliğini sessizce kaybetme riskiyle karşı karşıya kalacaktır.

Dr. Öğr. Üyesi G. Pelin OLCAY

[68] Sayın, Ö. (2022), İstanbul: Sanayisizleşmeyen Bir Küresel Kent, Journal of Economy Culture and Society, (65), ss.329-349.
[69] a.g.e.

İstanbul hem ülke dış ticaretinin yarısını üstlenmekte, hem de ülkenin düşük teknoloji ihraç eden, yüksek orta-yüksek teknoloji ithal eden dış ticaret kapısı olması nedeniyle ulusal dış ticaret açığında önemli pay sahibidir. Metropolde yüksek teknolojili ürün ihracatı artsa da tüm ihracattaki oranı istenen seviyede olmadığı geçtiğimiz yıllarda altı çizilen bir hususdu.[70] 2010'ların başından itibaren sektörel kuruluşlar ve kamu kurumları gelecek projeksiyonlarını İstanbul'un sektörel ve coğrafi olarak ihracatını rahatlıkla çeşitlendirebilme kabiliyetine dayandırmaktadır. Ayrıca sektörel çeşitliliğin teknoloji yoğun ve gerekli işgücü niteliğine sahip alt kollara yönlendirilmesi gerektiği de belirtilmektedir.

İstanbul, sanayi ve hizmet sektörlerinde ülkede öncü rolünü sürdürüyor, üretim, katma değer ve inovasyon göstergelerinde tek başına Türkiye'nin yaklaşık yarısını üstleniyor.

İstanbul, Türkiye ekonomisinin genel olarak sürükleyici bölgesi konumundadır. Metropoliten alan, doğrudan yabancı yatırımlar, çok uluslu şirketlerin bölge ofisleri ve yerli firmalar için Türkiye'nin ekonomik peyzajında hâlâ ilk tercih edilen merkezlerden biridir. Bu kapsamda Sayın, İstanbul'da sanayisizleşme sürecinin, literatürde küresel kentler için tarif edilen biçimde gerçekleşmemesi birden fazla yapısal nedene dayandığını ifade etmektedir.[71] Uluslararası yatırımların ülkenin başlıca ekonomik merkezi olan bu metropole yönelmeye devam etmesi ve altyapı olanaklarının görece gelişkinliği, imalat sektörüne yönelik yabancı yatırımların metropol sınırları içindeki OSB'lerde sürmesini mümkün kılmaktadır. Ayrıca pazara yakınlık ve ulaşım maliyetleri açısından Anadolu'da yükselen sanayi odaklarına kıyasla sağladığı göreli avantaj, özellikle tekstil ve gıda gibi sektörlerde kentin küresel üretim hiyerarşisindeki alt yüklenici firmalara ev sahipliğini korumasını sağlamaktadır. Bu çerçevede ekonomik yapının iç kompozisyonu yıllar içinde değişmiş ve hizmet sektöründe belirgin bir artış yaşanmış olsa da sanayi sektörü açısından da ülke genelinde öncü rolünü sürdürmektedir. Zira İstanbul, üretimden elde edilen kâr, yaratılan net katma değer ve patent sayıları gibi inovasyon başta olmak üzere birçok ekonomik göstergede tek başına ülke toplamının yaklaşık yarısını oluşturmaya devam etmektedir. Bununla birlikte, doğrudan yabancı yatırımcı firmalar İstanbul'da konumlanmayı tercih etseler de bu tercihin çoğunlukla bölgesel pazara erişim arayışıyla ilişkili olduğu ifade edilmektedir.[72]

İSO 500'e göre İstanbul üretimde, giyim, kağıt, matbaa, kimya, petrol ürünleri, seramik, cam ve çelik gibi 11 sanayi sektöründe yoğunlaşıyor.

En büyük sanayi kuruluşlarının önemli bir kısmının genel merkezlerinin İstanbul'da konuşlanması, kenti ülkenin hem küresel ekonomiyle temel bağlantı noktası haline getirmekte, hem de ülkenin diğer bölgelerindeki ekonomik faaliyetler için bir komuta-kontrol merkezi olarak değerlendirilmesine dayanak oluşturmaktadır.[73] İSO 500 listesini temel alarak firma merkezlerinin Türkiye'deki mekânsal yoğunlaşmasını inceleyen bir çalışmaya göre İstanbul, giyim, kağıt, matbaa, kimya, petrol ürünleri, seramik ve cam, çelik gibi 11 endüstrinin kümelendiği bir bölge olarak öne çıkmaktadır.[74]

[70] Yeldan, E., Taşçı, K., Voyvoda, E., & Özsan, M. E. (2013), Orta gelir tuzağından çıkış: Hangi Türkiye? Cilt 2: Bölgesel Kalkınma ve İkili Tuzaktan Çıkış Stratejileri, Türkonfed, İstanbul.

[71] Sayın, Ö. (2022), İstanbul: Sanayisizleşmeyen Bir Küresel Kent, Journal of Economy Culture and Society, (65), ss.329-349.

[72] Kleiner-Schäfer, T., & Liefner, I. (2021), Innovation Success in an Emerging Economy: A Comparison of R&D-oriented Companies in Turkey. Growth and Change, 52(2), pp.963-989.

[73] Ersoy, A. (2016), Exploring Economic Development Through Headquarters: The Spatial Distribution of Turkey's Large Industrial Enterprises and Its Implications for Urban Systems. The Professional Geographer, 68(1),pp. 138-148.

[74] a.g.e.

İmalat sanayinin Türkiye'nin gelenekselleşmiş sanayi merkezlerinden (İstanbul, Ankara ve İzmir), Anadolu kentlerine doğru kaydığı belgelenmiş bir olgudur. Ancak İstanbul sanayisinin bu desantralizasyonunun 'Anadolu Kaplanları'[75] olarak anılan Gaziantep veya Denizli gibi illerden ziyade metropolün çeperindeki bölgelere kaydığı tespit edilmektedir.[76] İstanbul'da bulunan İSO 500 listelerindeki firma sayısının 1997-2019 arasında belirgin bir düşüş gösterdiği tespit edilmiştir. İstanbul'dan sanayi desantralizasyonu sonucu Marmara Bölgesi, bölgesel olarak sanayileşmeyle karşı karşıya kalmıştır.[77] Önde gelen sanayi kuruluşlarının genel merkezlerindeki yeni yer seçimi örüntüleri de İstanbul'un çeperindeki Tekirdağ ve Kocaeli'nin öne çıktığını göstermektedir.[78]

Türkiye'nin diğer bölgelerinde imalat sanayinin ağırlığı artmakla birlikte, bu üretim kapasitesi büyük ölçüde İstanbul metropoliten alanıyla paylaşılmaktadır. Emek üretkenliği açısından Kocaeli'den Ankara'ya uzanan kent kuşağı, İstanbul ile birlikte Türkiye'nin öne çıkan üretim bölgelerinden birini oluşturmaktadır. Üretimin bölgesel çeşitliliği ve karmaşıklığı incelendiğinde de İstanbul'un 2002–2019 döneminde tüm istatistiki bölgeler arasında ilk sıradaki konumunu koruduğu görülmektedir.[79] Türkiye genelinde geleneksel sanayi kentlerinde imalat sanayi istihdamında bir gerileme yaşansa da İstanbul bu düşüşe rağmen lider konumunu sürdürmektedir. 2022 verilerine göre Marmara Bölgesi, İstanbul'un merkezinde yer aldığı bir üretim ağıyla, güney ve doğu alt bölgeleriyle birlikte Türkiye'nin en önemli sanayi ve istihdam kümelenmesini oluşturmaya devam etmektedir.[80]

2022 yılı verilerine göre İstanbul, Marmara Bölgesi'ni kapsayan üretim ağı ile Türkiye'nin en önemli sanayi ve istihdam merkezi olarak liderliğini koruyor.

2000 sonrası illerin sektörel uzmanlaşma endekslerine göre ise Tekirdağ'dan Ankara'ya kadarki kentler (İzmir, Adana, Mersin ve Samsun gibi Türkiye'nin tarihsel olarak sanayileşmiş diğer bölgeleriyle birlikte) ülke çapında endüstriyel çeşitliliği barındırmaktadır. Sektörel uzmanlaşma ağırlıklı olarak 'Anadolu Kaplanları' olarak anılan yeni geç sanayileşen kentler için geçerlidir.[81] Ancak sanayi istihdamındaki büyümenin, bölgelerin belirli bir alanda uzmanlaşmasından mı yoksa sektörel çeşitliliğe sahip olmasından mı kaynaklandığına dair net bir kanıt bulunmamaktadır. İrfan Kaygalak'ın çalışmasında ortaya koyduğu üzere, 'Anadolu Kaplanları' olarak anılan kentlerden bazıları uzmanlaşmış olmalarına karşın istihdam artışı sağlayamamıştır. Bu duruma karşılık Kocaeli'nin sektörel çeşitliliğiyle birlikte sanayi istihdamındaki ağırlığını artırdığı ortaya çıkmıştır. İstanbul'un ise sahip olduğu çeşitlenmiş çeşitlenmiş endüstriyel peyzajına karşılık sanayi istihdamında dönem dönem payının düştüğü veya durağan kaldığı görülmektedir.[82] Öte yandan İstanbul, yüksek ve orta-yüksek teknolojili sanayilerini de hinterlandındaki bölgelerle paylaşarak bir kümelenme eğilimi sergilemektedir.

Son on yılda yükselen maliyetler ve mekânsal kısıtlar, İstanbul'un üretim ağırlığını çevre illere kaydırmış; kent hâlâ Türkiye'nin en büyük sanayi merkezi olsa da ulusal üretimdeki payı düşmüştür.

[75] Konya, Yozgat, Denizli, Corum, Aksaray ve Gaziantep gibi iller 1980'lerden sonraki sanayileşme dinamikleri nedeniyle bu kategoride ele alınmaya başlanmıştır. Farklı iller de bu kategoriye eklenebilmektedir. Kavramın erken dönemlerinde ilk ele alınma şekli için bkz. Demir, Ö., Acar, M., & Toprak, M. (2004). Anatolian tigers or Islamic capital: Prospects and challenges. Middle Eastern Studies, 40(6), 166-188.

[76] Kaygalak, İ. (2018), Localization and Specialization Tendency of Manufacturing in Turkey, International Journal of Geography and Geography Education, 38, pp.171-186.

[77] a.g.e

[78] Erdem, U., & Kılıç, S. E. (2024), Spatial Trends of Capital Concentration in Türkiye: An Analysis of the Top 1000 Industrial Firms, ICONARP International Journal of Architecture and Planning, 12(1), pp.444-462.

[79] Çınar, I. T., Korkmaz, I., & Baycan, T. (2022), Regions' Economic Fitness and Sectoral Labor Productivity: Evidence from Turkey, Regional Science Policy & Practice, 14(3), pp.575-599.

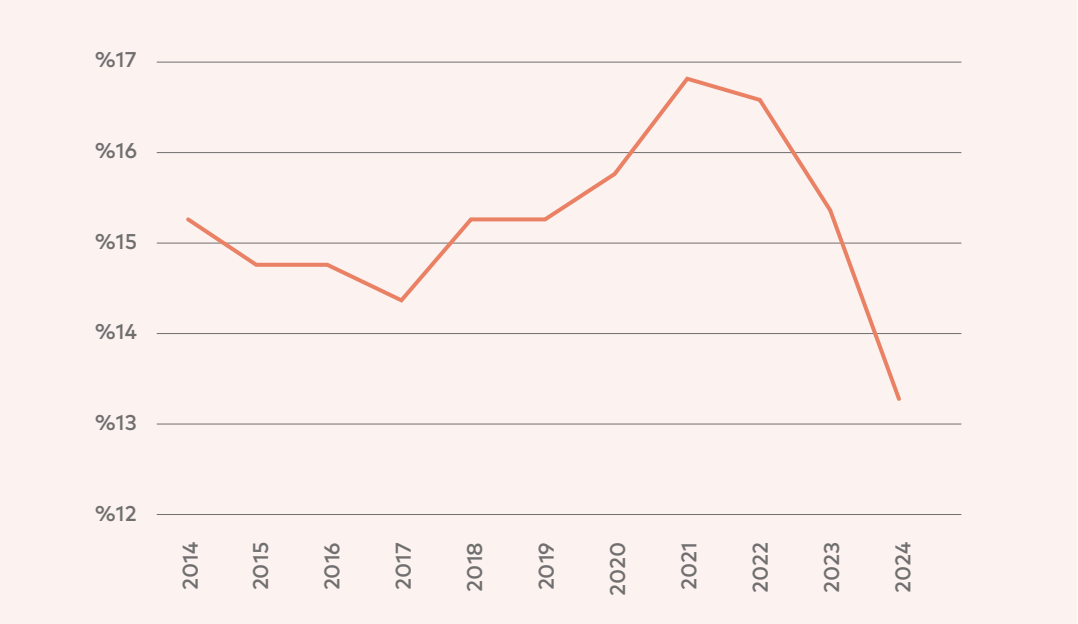
[80] Elburz, Z. (2024), Türkiye'de İmalat Sanayi Coğrafi Yoğunlaşması ve Değişimi, Kent Akademisi, 17(6), ss.2585-2604.

[81] Kaygalak, İ. (2018), Localization and Specialization Tendency of Manufacturing in Turkey, International Journal of Geography and Geography Education, 38, pp.171-186.

[82] a.g.e

İstanbul'un teknoloji yoğunluklu üretim hızındaki bu yavaşlama, kentin sadece bölgesel hinterlandıyla kurduğu ilişkinin bir sonucu değil, aynı zamanda yapısal bir dönüşümün de işaretidir. Metropolün yüksek maliyetler, mekânsal kısıtlar ve sanayisizleşme süreçleriyle karşı karşıya kalması, katma değerli üretimin çevre illere ve Anadolu'nun yükselen merkezlerine kaymasına zemin hazırlamıştır. Bu durum, İstanbul'un bir üretim merkezi olarak sahip olduğu mutlak gücün, yerini daha parçalı ve yayılmış bir endüstriyel yapıya bırakmasına neden olmuştur. Dolayısıyla, İstanbul'un sanayi coğrafyasındaki bu değişim, kentin ülke genelindeki imalat ağırlığının yeniden tanımlanması sonucunu doğurmaktadır. Her ne kadar İstanbul'un sanayi coğrafyası, tarihsel olarak Türkiye imalatının merkezi olma özelliği üzerinden şekillenmiş olsa da; son on yılda kentin ulusal imalat içindeki ağırlığında belirgin bir gerileme yaşanmıştır. 2010'ların ortasında Türkiye imalat sanayi katma değerinin dörtte birinden fazlasını üreten İstanbul, bugün hâlâ en büyük üretim merkezi olmayı sürdürmektedir. Ulusal üretim içindeki payı ise daha sınırlı bir düzeye gerilemiştir. Bu eğilim, üretimin Anadolu'daki diğer sanayi merkezlerine yayılmasıyla birlikte İstanbul'un göreli konumunun zayıfladığını göstermektedir (Şekil 1).

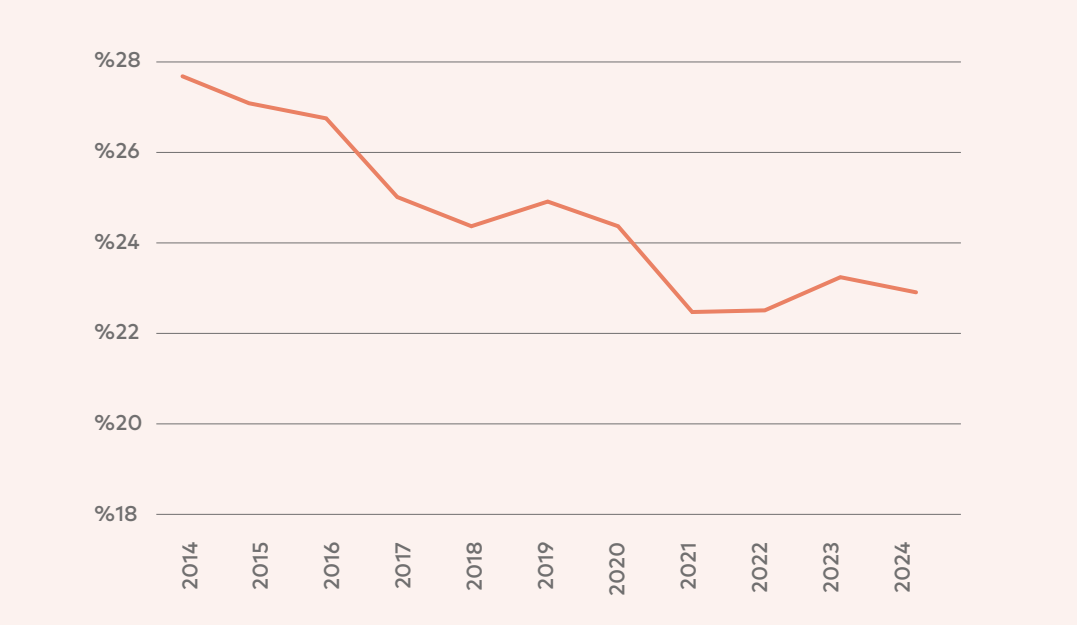
Şekil 1. İstanbul GSYİH'sı İçinde İmalat Sanayisinin Payı (%)



Kaynak: TÜİK Bölgesel Hesaplar

İstanbul'un Türkiye imalat sanayi katma değeri içindeki payı son on yılda belirgin biçimde gerilemiştir. 2014 yılında yaklaşık %28 düzeyinde olan pay, dalgalı bir seyir izlemekle birlikte genel olarak aşağı yönlü bir eğilim göstermiş ve 2021 sonrası dönemde %23 bandının altına gerilemiştir. 2024 itibarıyla İstanbul'un ulusal imalat içindeki ağırlığı, on yıl öncesine kıyasla belirgin ölçüde zayıflamış durumdadır. Bu eğilim, üretimin coğrafi olarak çeşitlendiğini ve İstanbul'un imalattaki göreli merkez konumunun aşındığını göstermektedir (Şekil 2).

Şekil 2. İmalat Sanayi GSYİH'sı İçinde İstanbul'un Payı (%)



Kaynak: TÜİK Bölgesel Hesaplar

İstanbul bugün klasik anlamda bir "sanayi kenti" olmaktan uzaklaşmış; ancak imalat faaliyetlerinin bütünüyle dışlandığı bir yapıya da dönüşmemiştir. Kentte üretim hem mekânsal olarak daha çevresel alanlara yönelmekte hem de sektörel olarak daha seçici bir yapıya evrilmektedir. Mevcut imalat yapısını anlamak, bu dönüşümü sektör kompozisyonu ve mekânsal dağılım üzerinden birlikte ele almayı gerektirmektedir.

İstanbul'da toplam sanayi istihdamının beşte birinden fazlasını oluşturan giyim sektörü, kentin tekstil ve hazır giyim geleneğini hâlâ lider konumda sürdürdüğünü gösteriyor.

Yukarıda da belirtildiği üzere İstanbul'un Türkiye toplam üretimi içindeki payı incelendiğinde kimya ve taş sanayisi, metal eşya ve makine imalatı, dokuma ve gıda sanayisinin öne çıktığı görülmektedir. Sektörel açıdan bakıldığında, İstanbul'daki imalatın önemli bir kısmının hâlâ emek-yoğun ve geleneksel üretim kolları etrafında şekillendiği görülmektedir. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın 2020 tarihli İstanbul Sanayi Durum Raporu'na göre,[83] istihdamın sektörel dağılımında giyim eşyalarının imalatı açık ara öne çıkmakta; toplam sanayi istihdamının yaklaşık beşte birinden fazlasını tek başına oluşturmaktadır. Bu durum, İstanbul'un tarihsel olarak tekstil ve hazır giyim ekseninde gelişen üretim mirasının günümüzde de belirgin biçimde sürdüğünü göstermektedir. Hazır giyim ve tekstili; fabrikasyon metal ürünleri, makine ve teçhizat, gıda ürünleri ile kauçuk ve plastik ürünleri imalatı izlemektedir. Elektrikli teçhizat, kimya, kâğıt ve deri ürünleri gibi alanlar da önemli istihdam yaratmaktadır. Bu kompozisyon, İstanbul sanayisinin büyük ölçekli ağır sanayiden ziyade; orta teknoloji düzeyinde, tedarik zincirlerine entegre ve çoğu zaman küçük ve orta ölçekli işletmelerden oluşan bir yapıya dayandığını göstermektedir. Ancak, İstanbul'un imalat yapısını yalnızca istihdamın yoğunlaştığı sektörleri temel alarak analiz etmek büyük ölçekli sanayi kuruluşlarının sektörel profilinin farklı bir katman sunması sebebiyle eksik bir yaklaşım olacaktır.

[83] T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. (2021). 2020 Yılı Faaliyet Raporu. https://www.sanayi.gov.tr/plan-program-raporlar-ve-yayinlar/faaliyet-raporlari/mu2602011615

İstanbul'da üretim yapan firmalar içinde ana metal sanayi öne çıkıyor. Gıda ürünleri ve kimyasalların imalatı da sektörel dağılımda diğer önemli üretim alanlarını oluşturuyor.

2024 yılı İSO 500 listesinde İstanbul Sanayi Odasına kayıtlı 144 firmanın bulunması, kentin en büyük sanayi kuruluşları ekosisteminde güçlü bir kurumsal ağırlık taşımaya devam ettiğini göstermektedir. Bu firmaların sektörel dağılımında ana metal sanayi öne çıkmakta; onu gıda ürünleri ve kimyasalların imalatı izlemektedir. Diğer metalik olmayan mineral ürünler, motorlu kara taşıtları, elektrikli teçhizat, eczacılık ürünleri, fabrikasyon metal ürünleri, kâğıt ile kauçuk-plastik sektörleri de belirgin bir yoğunluk oluşturmaktadır. İlk on sektör, toplam 144 firmanın büyük bölümünü kapsamaktadır (Tablo 1).

Tablo 1. İlk 500'de Olup İSO'ya Kayıtlı Firma Sayısı ve Oranları

	İlk 500'de olup İSO'ya kayıtlı firma sayısı	%
Ana metal sanayii	24	16.7%
Gıda ürünlerinin imalatı	20	13.9%
Kimyasalların ve kimyasal ürünlerin imalatı	12	8.3%
Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	11	7.6%
Motorlu kara taşıtı, treyler ve yarı treyler imalatı	11	7.6%
Elektrikli teçhizat imalatı	9	6.3%
Temel eczacılık ürünlerinin ve eczacılığa ilişkin malzemelerin imalatı	8	5.6%
Fabrikasyon metal ürünleri imalatı (makine ve teçhizat hariç)	7	4.9%
Kağıt ve kağıt ürünlerinin imalatı	6	4.2%
Kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	6	4.2%
İçeceklerin imalatı	4	2.8%
Mücevherat, bijuteri eşyaları ve ilgili ürünlerin imalatı	4	2.8%
Ağaç, ağaç ürünleri ve mantar ürünleri imalatı (mobilya hariç)	3	2.1%
Bilgisayarların, elektronik ve optik ürünlerin imalatı	3	2.1%
Giyim eşyalarının imalatı	3	2.1%
Tekstil ürünlerinin imalatı	3	2.1%
Elektrik, gaz, buhar ve havalandırma sistemi üretim ve dağıtımı	2	1.4%
Kayıtlı medyanın basılması ve çoğaltılması	2	1.4%
Kok kömürü ve rafine edilmiş petrol ürünleri imalatı	2	1.4%
Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve ekipman imalatı	1	0.7%
Metal cevherleri madenciliği	1	0.7%
Mobilya imalatı	1	0.7%
Tütün ürünleri imalatı	1	0.7%
TOPLAM	**144**	**100%**

Kaynak: İstanbul Sanayi Odası (2024)

İSO 500'ün il 50 sırasındaki yoğunlaşma daha belirgin hale gelmektedir.[84] Bu aralıkta yer alan ve İstanbul Sanayi Odasına kayıtlı 22 firmanın dağılımında ana metal sanayi ile motorlu kara taşıtları ve elektrikli teçhizat sektörleri öne çıkmakta; diğer sektörler daha sınırlı sayıda firma ile temsil edilmektedir. Bu tablo, büyük ölçekli İstanbul bağlantılı sanayinin ağırlıkla metal, otomotiv ve elektrikli teçhizat ekseninde kümelendiğini; daha geniş ölçekte ise gıda, kimya, mineral ürünler, ilaç ve ambalaj gibi kolların bu çekirdeği tamamladığını göstermektedir (Tablo 2).

Tablo 2. İlk 50'de Olup İSO'ya Kayıtlı Firma Sayısı ve Oranları

	İlk 50'de olup İSO'ya kayıtlı firma sayısı	%
Ana metal sanayii	6	27.3%
Motorlu kara taşıtı, treyler ve yarı treyler imalatı	4	18.2%
Elektrikli teçhizat imalatı	3	13.6%
Ağaç, ağaç ürünleri ve mantar ürünleri imalatı (mobilya hariç)	1	4.5%
Bilgisayarların, elektronik ve optik ürünlerin imalatı	1	4.5%
Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	1	4.5%
Gıda ürünlerinin imalatı	1	4.5%
İçeceklerin imalatı	1	4.5%
Kağıt ve kağıt ürünlerinin imalatı	1	4.5%
Kok kömürü ve rafine edilmiş petrol ürünleri imalatı	1	4.5%
Mücevherat, bijuteri eşyaları ve ilgili ürünlerin imalatı	1	4.5%
Tütün ürünleri imalatı	1	4.5%
TOPLAM	**22**	**100%**

Kaynak: İstanbul Sanayi Odası. (2024). Türkiye'nin 500 büyük sanayi kuruluşu 2024. https://www.iso500.org.tr/500-buyuk-sanayi-kurulusu?yil=2024

İstihdam kompozisyonu ile büyük ölçekli firma kompozisyonu birlikte değerlendirildiğinde, İstanbul'da imalatın tek bir biçimde azalmadığı; farklı ölçeklerde ve farklı sektörlerde yeniden kümelendiği görülmektedir. Emek-yoğun ve kent dokusuna gömülü üretim kolları ile sermaye-yoğun ve kurumsal ağırlığı yüksek sektörler aynı coğrafya içinde eş zamanlı olarak varlığını sürdürmektedir.

Bu yapının mekânsal karşılığı ise parçalı ve çok merkezli bir üretim coğrafyasıdır. Üretim faaliyetleri, tarihsel merkez alanlardan çeper ilçelere ve OSB'lere doğru kayarken; bazı sektörler kentsel doku içinde varlığını sürdürmeye devam etmektedir. Dolayısıyla İstanbul'un mevcut imalat sanayisi, hem ölçek hem sektör hem de mekân bakımından farklılaşmış bir yapıya sahiptir. Bu farklılaşma, kentin sanayi alanlarının bugünkü dağılımını ve geleceğe ilişkin tartışmaları anlamak açısından belirleyici bir çerçeve sunmaktadır.

[84] İstanbul Sanayi Odası. (2024). Türkiye'nin 500 büyük sanayi kuruluşu 2024. https://www.iso500.org.tr/500-buyuk-sanayi-kurulusu?yil=2024

Geçmişte "azman sanayi kenti" tabirimdeki sıfat İngilizcedeki overgrown'un karşılığıydı. Buradaki "azman", sadece büyük olmayı değil, dönüşemeden, adeta bir balon gibi şişmeyi temsil eder. Azmanlaşmak; sanayicilerin ve sanayinin desantralize olma (kentten uzaklaşma) konusunda isteksiz davrandığı, desantralizasyonun mekânsal bir öngörüye dayanmadan, yalnızca teşviklerden yararlanmak için İstanbul'un il sınırının hemen dışına (Çerkezköy veya Gebze'ye) taşınmaktan ibaret kaldığı bir yapıya işaret eder. Bu durum İstanbul'da, konut alanları ile sanayi işyerleri arasında hiçbir boşluk bırakmayan, Çatalca'dan Çayırova'ya kadar kesintisiz devam eden ve şehircilikte "yağ lekesi büyüme" olarak adlandırılan sağlıksız bir kent formu yaratmıştır. Bu anlamda İstanbul'da fordist ve esnek üretim biçimini kent bölge içinde bir arada barındıran ikili bir sanayi coğrafyası olduğu söylenebilir.

İstanbul'un yaşanabilir gerçek bir metropol olabilmesi için planlamacıların bu gerçeği ciddiye alması gerekir. Metropolün içindeki OSB'lerde yer alan binlerce imalathanenin dışına aniden taşınmasının imkânsızlığı da bu durumu kanıtlamaktadır. Eski anlayışla "bütün sanayiyi kentin dışına atıyorum" demek de çok yanlış bir yaklaşımdır. Sanayiyi çalışma gruplarına, sektörlere bölüp sektörlerden çalışma raporları toplayıp o raporları sentezlemek, o sentezden de bir plana gitmek şeklindeki anlayışı değiştirmek, geliştirmek, daha çağdaşlaştırmak gerekir. Kentten uzaklaşabilecek fordist sanayiler ile kentte kalmak zorunda olan sanayilerin iyi ayırt edilmesi, desantralize olabileceklerin teşvik edilmesi, kentte kalacak olanların ise doğru planlanması gerekir.

Prof. Dr. Murat Güvenç

İstihdam başta olmak üzere, üretim kapasitesi, ihracat ve üretimin örgütlenme şekli gibi nicel ve nitel verilerle planlı alanlarda toplanan bu imalathanelerin metropolün içinde ve çeperinde kümelenme eğilimlerini keşfetmek ve değerlendirmek mümkündür. Ancak araştırmanın sınırları ve kamuya açık verilerin kısıtları bu türden keşfedici analizler yapmaya imkan vermemektedir. Yine de Bölge Müdürlüklerinden edinilen veriler üzerinden, İstanbul'daki 7 OSB'de faaliyet gösteren fabrikaların sektörel bazda dağılımını karşılaştırmak mümkündür.

İstanbul'daki OSB'lerde yaklaşık 22.000 fabrika faaliyet gösteriyor; "diğer imalatlar" sektör grubu İstanbul'daki OSB'lerde faaliyet gösteren imalathanlelerin yaklaşık %15'ini oluşturuyor.

İstanbul'daki OSB müdürlüklerinden alınan verilere göre metropol genelindeki Organize Sanayi Bölgelerinde toplam 22.000'e yakın fabrika faaliyet göstermektedir. Sektörel dağılım incelendiğinde, Avrupa yakasında İkiteli, Anadolu yakasında ise Dudullu OSB'nin ağırlıklı olarak ev sahipliği yaptığı yaklaşık 3.000 işletmenin "Diğer İmalatlar" başlığı altında yoğunlaştığı görülmektedir. Tıbbi ve dişçilikle ilgili araç ve gereçlerin imalatından takı ve mücevher üretimine, spor malzemelerinden oyuncak imalatına çeşitli sektörleri kapsayan bu sektör grubu, İstanbul'daki OSB'lerde faaliyet gösteren imalathanlelerin yaklaşık %15'ini oluşturmaktadır.

Farklı çeşitlerin bir arada bulunduğu sektör grubunu görece daha tanımlı sektörler takip etmektedir. 24 sektör içinde Fabrikasyon Metal Ürünleri İmalatı (2.778), Makina ve Ekipmanların Kurulum ve Onarımı (2.301), Deri ve İlgili Ürünlerin İmalatı (2.241), Kauçuk ve Plastik Ürünlerin İmalatı (2.075), Ana Metal Sanayi (1.545), Başka Yerde Sınıflandırılmamış Makina ve Ürün İmalatı (1.519) ve Tekstil Ürünlerinin İmalatı (1.439) öne çıkan sektörler arasında yer almaktadır. Betimleyici tablolar, metal, tekstil, kimya ve makine gibi ana imalat kollarının yanı sıra hizmet odaklı imalat dışı birimlerin bölge bazındaki sayısal dağılımını ortaya koymaktadır. İncelenen 7 OSB içinde NACE Rev.2 sınıflamasında 1 basamak düzeyinde toplamda 24 farklı imalat kolu yer almaktadır. Özellikle İkitelli OSB ve Dudullu OSB, farklı sanayi işkollarındaki firmaların kurduğu sanayi siteleri ve kooperatiflerin zaman içinde birleşmesiyle oluşmaları nedeniyle yoğun, geniş ve oldukça çeşitli bir sektörel yapı sergilemektedir.

OSB'lerde farklı uzmanlık alanları ve sektörel çeşitlilik birarada bulunuyor. Birlik OSB sektörel çeşitliliğin görece en sınırlı olduğu OSB olsa da 10 farklı sektörde faaliyet gösteren 85 fabrikaya sahiptir.

Bununla birlikte, OSB'lerin isimleri belirli sektörlerde uzmanlaşmayı çağrıştırsa da, pratikte tüm bölgelerde belirli ölçüde sektörel çeşitlilik görülmektedir. Sektörel çeşitliliğin görece en sınırlı olduğu Birlik OSB'de dahi NACE 1 düzeyinde 10 farklı sektörde faaliyet gösteren 85 fabrika bulunmaktadır. Benzer şekilde Tuzla Deri OSB'de, deri ve ilgili ürünlerin imalatı dışında faaliyet gösteren 22 farklı sektörden işletme yer almakta; Kimya OSB'de ise kimyasalların ve kimyasal ürünlerin imalatı dışında 15 farklı sektörde faaliyet gösteren firmalar bulunmaktadır.

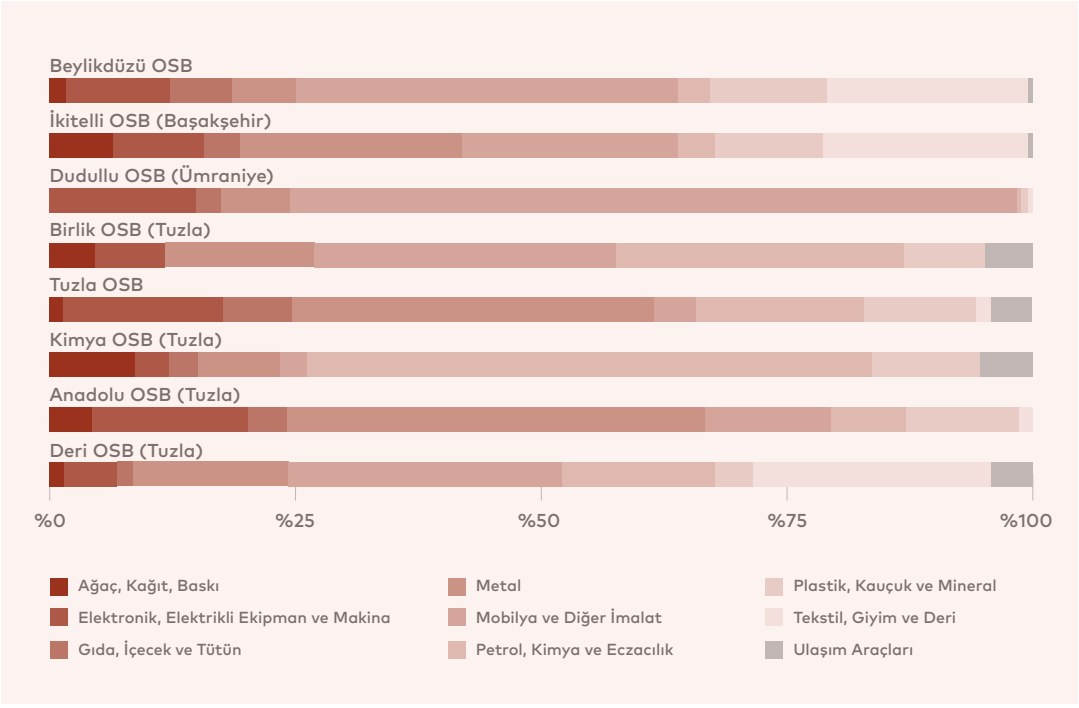


Birlik OSB, 2026

İstanbul'daki OSB'lerde imalat sanayisi kapsamındaki sektörel dağılımı bir arada gözlemleme imkânı sunmaktadır (Şekil 1). Buna göre, Başakşehir'deki İkitelli OSB "Metal" (3.823 fabrika), "Mobilya ve Diğer İmalat" (3.778 fabrika) ve "Tekstil, Giyim ve Deri" (3.543 fabrika) başta olmak üzere ulaşım araçları dışındaki neredeyse tüm imalat sektörlerinde faal büyük bir sanayi havzasıdır. İkitelli'nin hacminden kaynaklı bu genel hakimiyetini, özellikle "Mobilya ve Diğer İmalat" (1.854 fabrika) ile "Elektronik, Elektrikli Ekipman ve Makina" (374 fabrika) alanlarında ciddi bir yoğunluğu bulunan Ümraniye'deki Dudullu OSB izlemektedir. Genel hacimlerin ötesinde tablo, alan bazlı sektörel kümelenmeyi de sergilemektedir. İstanbul'daki diğer büyük OSB'lerle (özellikle İkitelli ve Dudullu) karşılaştırıldığında, Tuzla havzasında belirli sektörlerde açık bir kümelenme (ihtisaslaşma/yoğunlaşma) olduğu görülmektedir. Her ne kadar Tuzla'daki 5 OSB'deki firma ve fabrika sayıları Beylikdüzü, İkitelli ve Dudulu OSB'lerin kapasitesine yaklaşamasa da İstanbul'un doğusundaki bu havzanın komşu il olan Kocaeli'de Şekerpınar'dan Gebze'ye, Dilovası ve İzmit'e uzanan bir sanayi koridorunun parçası olarak değerlendirmek mümkündür.

Başakşehir İkitelli OSB'de daha çok metal,mobilya ve diğer imalat, tekstil, giyim ve deri fabrikaları yer alırken, Ümraniye Dudullu OSB'de daha çok mobilya ve diğer imalat, elektronik, elektrikli ekipman ve makina fabrikaları yer almaktadır. Tuzla OSB'leri ise ulaşım aracı üretiminde önemli bir kümelenme merkezi olmanın yanı sıra kimya ağırlıklı sanayide de ihtisaslaşmıştır.

Şekil 3. Sektör Gruplarına Göre İstanbul'daki OSB'lerdeki Fabrika Sayılarının Dağılımı



Tüm OSB'ler genelindeki toplam 112 ulaşım aracı fabrikasının **49'u (yaklaşık %44'ü)** Tuzla bölgesindeki OSB'lerde yer almaktadır. Özellikle Deri OSB (30 fabrika) ve Kimya OSB (9 fabrika) bu alanda öne çıkmaktadır. Bu da Tuzla'yı ulaşım araçları imalatında tüm İstanbul'a kıyasla olarak en belirgin kümelenme merkezi haline getirmektedir. Tuzla'daki tersanelerin imalat etaplarının bir bölümünü kuzeyindeki bu OSB'lere taşımış olması bu kümelenmenin nedenlerinden biri olarak irdelenmeye değerdir. Tuzla OSB'leri kimya ağırlıklı sanayide dikkate değer bir odak noktasıdır. Birlik OSB'de 25, Deri OSB'de 117, Tuzla OSB'de 24, Kimya OSB'de 98 ve Anadolu OSB'de 12 olmak üzere Tuzla havzasında bu sektörde toplam 276 fabrika bulunmaktadır. Bu sayı, Tuzla'yı İkitelli'den sonra kimya ve eczacılık alanındaki en büyük sanayi havzası yapmaktadır. Ancak yukarıda da belirtildiği üzere fabrika sayısının İkitelli'den az olmasıyla üretim, istihdam ve ihracat kapasitesi arasında doğru orantı olması gerekmemektedir. İkitelli'nin devasa metal sanayisi hacmi (3.823 fabrika) genel tabloyu domine etse de, Tuzla bölgesinin kendi iç dinamiklerinde Metal sektörü çok güçlü bir ağırlığa sahiptir. Deri OSB'de 120, Anadolu OSB'de 67 ve Tuzla OSB'de 52 fabrika ile Tuzla bölgesinde toplam 266 metal fabrikası kümelenmiştir. Tekstil, Giyim ve Deri Sektöründe Tuzla bölgesindeki 187 fabrikanın ezici çoğunluğu (183 fabrika) doğrudan Deri OSB'de toplanmıştır, bu da havzada bir kümelenme olduğunu göstermektedir.



Dudullu OSB, 2026

İSTANBUL'DA PLANLI SANAYİ ALANLARI: SİTE VE KOOPERATİFLERDEN OSB'LERE

Türkiye'de OSB'lerin gelişim süreci incelendiğinde, özellikle 2010'ların ikinci yarısına doğru yatırım ve gelişme hızında belirli bir yavaşlama dikkat çekmekteydi.[85] Yıllık programlarda yer almasına rağmen etüt, kamulaştırma veya proje aşamasında kalan birçok OSB'de yatırımların ağır ilerlediği; parsellerin satış ve tahsisinin yapılmasına karşın üretim tesislerinin kurulmasının gecikebildiği yakın tarihli araştırmalarda kayıt altına alınmıştır. Bu durum, büyük ölçüde Türkiye'de sanayileşme dinamiklerinde yaşanan yapısal dönüşümlerle ilişkilendirilmektedir. Ara ve yatırım mallarında ithalat payının artması, sanayiye yönelik teşvik politikalarının zayıflaması, özelleştirme süreçlerinin hızlanması ve özel sektörün yatırım tercihlerinin finans ve bankacılık gibi alanlara yönelmesi, sanayi yatırımlarının niteliğini ve mekânsal dağılımını etkilemiştir. Ayrıca kümelenme politikalarının yeni sanayi stratejilerinde daha belirleyici hale gelmesi ve sanayi kredilerinin giderek dış kaynaklara dayandırılması da bu süreci şekillendiren faktörler arasında yer almaktadır. Bu gelişmeler doğrultusunda sanayi bölgelerinin finansman yapısında da önemli değişimler yaşanmıştır. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın doğrudan kredi desteklerine dayalı model yerine, özel kaynaklarla finanse edilen OSB modellerinin teşvik edilmesiyle birlikte OSB'lere yönelik destek ve teşvik yaklaşımı belirgin biçimde yön değiştirmiştir.[86]

OSB ve diğer sanayi kümelerinin bölgesel teşvikinde 1960'lardan itibaren verilen tartışmalı kararlar, bölgesel eşitsizlikleri azaltmak bir yana Tekirdağ-İstanbul-Kocaeli-Sakarya aksında ve Bursa'da başta olmak üzere Marmara Bölgesinde yoğunlaşmaya neden olmuştur. İstanbul'un 40 senedir içinden geçtiği sanayisizleşme dalgaları ve kendi idari sınırlarında imalatın sektörler arasındaki payının düşmesi, güncel durumda metropolün Türkiye'deki ağırlığını korumasını engellememiştir. 1980 sonrası ithal ikâmecilikten ihracat odaklı sanayi politikalarına geçişin ve kamuya ait üretime dönük kurumların özelleştirilmesinin başat olduğu tarihsel bağlam, imalat sektöründe yeni yer seçimi eğilimleri doğurmuştur. OSB yatırımları düzensiz ve dağınık yerleşen sanayi kuruluşlarının bir plan dahilinde kümelenmesini sağlasa da bir yanda bazı metropollerin kaldıramayacağı sayı ve büyüklükteki bu organizasyonlar sosyal ve (başta mal ve insan akışını kaldırmayan) teknik altyapı yetersizliklerine neden olmuş, bazı bölgelerde de atıl yatırımlar halini almıştır.[87]

> Son 20-30 yıldır Türk sanayisi gelişmekte olan bir sanayi. Hala da gelişimine devam etmeye çalışıyor. Şirketler büyüyerek yoluna devam etmek istiyor. Ama buradaki en büyük engellerden biri büyümeyle beraber doğan alan ihtiyacı. Ama bu alan ihtiyacını giderebilmek için artık İstanbul'daki arazi fiyatları, buradaki yapılaşma maliyetleri artık buna çok elverişli olmuyor. Dolayısıyla bizim artık çevremizden de gördüğümüz, bizim de yaşadığımız, büyüme olacaksa sanki biraz daha İstanbul'dan kopma mecburiyeti hissediliyor. Dolayısıyla biz de bir girişimimizi yeni kurulan Sakarya'daki bir OSB içinde yapmak durumunda kaldık.
>
> Firma 9, Tuzla OSB

> Şimdi plan yapıldığı zaman da biliyorsunuz arsalar değer kazanıyor. Yani arsa oluyor. Tarladan arsaya geçiyor. Arsa işte imarlı da bir yer olunca buralarda daha düzenli binalar yapılmaya başlandı. 2000'li yıllara geldiğimizde de dendi ki böyle bu şehrin içinde sanayi olmaz.
>
> Firma 12, Dudullu OSB

[85] Bayülken, Y. (2017), Organize Sanayi Bölgeleri, Küçük Sanayi Siteleri ve Teknoparklar, Yayın No: MMO/675, Ankara.
[86] a.g.e.
[87] Özden, E. Ö. (2016), Kalkınma Aracı Olarak Organize Sanayi Bölgelerini Yeniden Kurgulamak, Megaron, 11(1), ss.106-124.

Firma 9 ile yapılan görüşme, firmaların mekânsal tercihlerinin sabit ve tekil bir karar olmaktan ziyade, üretim ölçeği ve sermaye birikim süreçlerine bağlı olarak dönüşen dinamik bir strateji olduğunu göstermektedir. Özellikle İstanbul gibi yüksek arsa değerleri ve yapılaşma maliyetlerinin belirleyici olduğu metropoliten alanlarda, büyüme eğilimindeki firmalar için mevcut konum giderek sınırlayıcı bir faktöre dönüşebilmektedir. Bu bağlamda artan alan ihtiyacı, yalnızca fiziksel bir genişleme gereksinimi değil; aynı zamanda maliyet yapısının yeniden düzenlenmesini zorunlu kılan yapısal bir baskı olarak ortaya çıkmaktadır. İstanbul'daki mekânsal doygunluk ve yüksek yatırım maliyetleri, firmaları daha düşük arsa maliyetleri ve genişleme imkânı sunan çevre kentlerdeki OSB'lere yöneltmektedir.

Bununla birlikte, farklı bölgelere taşınma eğilimi, metropol sınırları içinde kalan imalatçıların kompozisyonunu da değiştirmiştir. Bu merkezkaç ve tersi yönde kuvvetlerin farklı sektörler için farklı karşılıkları olmuştur. 2008'e kadarki sektörel büyüme eğilimlerini inceleyen bir çalışmaya göre, imalat İstanbul'da tedricen büyümeye devam etmiştir.[88] Yani, hizmet ve inşaat sektörlerinin gerisinde kaldığı bir tarihsel bağlamda da varlığını sürdürmüştür. Yine düşük teknolojili imalat sanayinin ağırlığı 1980'den 1990'lara doğru orta ve yüksek teknolojiye sahip imalatla giderek eşitlenmiş, 1990'ların sonundan itibaren metropoldeki imalat coğrafyasında baskın hale gelmiştir.[89] Yine de ülkenin sanayi coğrafyası değerlendirildiğinde imalat sektöründeki en önemli yoğunlaşmanın hala İstanbul'un kent sınırlarında olduğunu söylemek mümkündür.



İkitelli OSB, 2026

[88] Doğruel, A. S., & Doğruel, F. (2018). Two Phases of Deindustrialization Policies in İstanbul, Journal of Research in Economics, 2(2), 186-207.
[89] a.g.e.



Dudullu OSB, 2026

İstanbul örneğinde sanayi ile kentsel gelişim arasındaki ilişkinin kopmadığını; aksine, dönüşerek yeni mekânsal ve ekonomik örgütlenme biçimleri içinde varlığını sürdürdüğünü göstermektedir. Dolayısıyla sanayisizleşme tartışmalarını yalnızca üretimin kent merkezinden uzaklaşması üzerinden değil, üretimin metropol içindeki yeniden konumlanma dinamikleri ve kentsel büyüme ile kurduğu süreklilik ilişkisi üzerinden değerlendirmek gerekmektedir. Bu araştırma kapsamında, üretimin metropol ölçeğinde aldığı mekânsal biçimleri anlamak adına OSB'lerin konumu, işleyişi ve kentsel mekânla kurduğu çok katmanlı ilişki incelenecektir.

İstanbul ve Marmara bölgesi, Türkiye'nin en önemli üretim havzası olmaya devam etmektedir. Ancak, 1980'lerden bu yana İstanbul'a biçilen küresel kent vizyonu sanayinin desantralizasyonunu gündeme getirmiştir. Sanayi desantralizasyonu bir başka deyişle sanayinin merkezden çepere kayması, sanayisizleşmeden farklı bir anlam içermektedir. Sanayisizleşme batı kaynaklı literatürde kentlerin yapısal değişimine işaret etmekte, imalat sanayinin hem toplam istihdam içindeki payının hem de katma değer payının azalması ile açıklanmaktadır. Teknolojik gelişmelere bağlı olarak işgücünde azalma dünyanın pek çok kentinde görülebilir, ancak üretimin GSYİH içindeki payının azalması daha yapısal sorunlara işaret etmektedir. Küreselleşme, uluslararası yeniden işbölümü, üretimin parçalanması ve sermayenin ucuz işgücü talebi ile doğuya yönelmesi ile batıdaki eski sanayi kentleri sanayisizleşme sürecini yaşamıştır. Bu kent ve bölgelerde (Detroit, Manchester, Liverpool gibi) fabrika kapanmaları ve artan işsizlik, sanayisizleşme sürecinin en vurucu hali olarak kendini göstermiştir. Öte yandan imalat sanayinin yerine hizmet ekonomisinin yükselişi de yine küresel ekonominin tezahürü olarak ortaya çıkmıştır. Özellikle dünya ekonomisinde öncü rolü üstlenen küresel kentler, finans ve diğer üretici hizmetlerde uzmanlaşma gösterirken, diğer yandan 21. yüzyılın bilişsel ekonomisi bağlamında bilgi, yenilik, teknoloji ve kültür endüstrilerinin öne çıktığı bilgi temelli kent vizyonlarını uygulamaya koyan kentlerin sayısı da artmıştır. Bu hakim anlatıya karşın, imalat sanayinin payının düşmesi üretimin ortadan kalktığı anlamına gelmemektedir. Dünya nüfusu artarken, daha fazla mal üretiminin olması kaçınılmazdır. Ancak üretim küresel ölçekte yeniden örgütlenmiş, hem yatay hem de dikeyde fonksiyonlar açısından parçalanmış, yer değiştirmiş ve küresel değer zincirleri oluşturmuştur. Dolayısıyle hızla artış gösteren hizmetler, işbölümünün karmaşıklaşması, bilgi ve teknolojiye dayalı rekabetin artması nedeniyle, esasen üretimden kopmak bir yana, finans, tasarım, Ar-Ge, yönetim ve lojistik faaliyetleri nedeniyle doğrudan üretimle ilişkili bir gelişme göstermiştir.

Sanayinin neden İstanbul'da yer seçtiği ve yığılmanın dezavantajlarına rağmen burada ya da yakın bir coğrafyada kalma isteğini anlamak zor olmasa gerek. İstanbul'un pek çok açıdan sahip olduğu cazibe, sanayi için de önemini korumaktadır. Hem sahip olduğu nüfus nedeniyle iç pazar potansiyeli, hem de dış pazarlara yakınlığı en önemli gerekçelerden biri olurken, nitelikli ve niteliksiz işgücüne erişim avantajı, üretim açısından kentin sunduğu çeşitlilik, birbirini destekleyen sektörel kümelerin varlığı gibi pek çok neden sanayi için merkezcil faktörler olmaktadır. 2009 İstanbul Çevre Düzeni Planı, 2023 yılında %32 olan sanayi sektörünün %25'e düşeceği, hizmetler sektörünün ise % 60'dan % 70'e çıkacağını öngörmüştür. Ancak üretim coğrafyası açısından İstanbul'a il sınırları içinde bakmak, büyük resmi görmeyi zorlaştırmaktadır. O nedenle, üretim ilişkileri ve üretim dışı ilişkiler açısından İstanbul'u özellikle doğu-batı eksenindeki komşu illeri (Kocaeli, Tekirdağ, Bursa) ile birlikte kent-bölge olarak ele almak gerekir. Böyle bir ele alışta, her ne kadar imalat sanayi İstanbul merkezden uzaklaşsa da özelllikle komşu illerde yoğunlaştığı ve İstanbul'un bölgedeki üretimi yöneten bir role sahip olduğu görülmektedir. İstanbul Planlama Ajansı verilerine göre, 2000–2020 arasında İstanbul'da sanayi alanları %30 oranında azalmıştır. Örneğin, Kağıthane'deki küçük ve orta ölçekli üretim tesislerinin büyük kısmı komşu il ve ilçelere (Çerkezköy, Gebze) taşınmıştır (İPA, 2021). Ancak bu azalış, aslında sanayinin yer değiştirmesi ve mekânsal olarak yeniden konumlanmasının bir sonucudur.

Bu sürecin temel belirleyicilerini tartışmaya açmadan önce, küresel kent vizyonunun gerek merkezi gerek yerel yönetimler, sermaye ve büyük ölçüde akademi tarafından ortaklaşılan bir vizyon olduğunu hatırlamak önemli olacaktır. Bu vizyonun kim için ne anlam ifade ettiği belki ayrı bir tartışma konusu olabilir. 1980'lerden günümüze

İstanbul'un küresel kent vizyonu, devlet-sermaye işbirliğinde Harvey'in sermayenin ikincil çevrimi anlatısına göre yeni birikim süreci için üretim alanlarını rant getirisi yüksek işlevlere (Ofis, residans, AVM gibi) dönüştürmüş ve dönüştürmeye devam etmektedir. Dolayısıyla, buradaki temel etmenlerden biri kent merkezinde üretimden elde edilen katma değerin önüne geçen değerli arsaların varlığı ve kentsel ranttır. Ayrıca, üst ölçekli planlarda İstanbul'un çok merkezli gelişimi çerçevesinde merkez işlevleri önerdiği alanları, 1/5.000 ölçekli planların da imalat sanayiden dönüşecek alanlar olarak belirlediği görülmektedir. Özellikle Büyükdere aksı ve Basın ekspres yolu plan kararları ile yüksek imar haklarına sahip olarak dönüşmüş alanlara örnektir. 2009 İstanbul Çevre Düzeni Plan kararları, kent merkezindeki sanayi alanlarında işlev değişikliği önerirken, Hadımköy, Esenyurt gibi bölgelerde sanayinin daha fazla büyümeden sağlıklaştırılmasını, mevcut OSB alanlarının da kapasitelerinin dolmasını öngörmektedir. Özellikle yakın dönemde sanayinin boşalttığı Kağıthane, Zeytinburnu ve Kartal gibi bölgeler, İstanbul'un sanayileşme ve kentleşme sürecinde sanayi ile işçi sınıfının konut alanlarının iç içe geçtiği alanlar olarak gelişmiştir. Dolayısıyla, sanayinin kent içinden çıkışı yalnızca mekânsal bir değişim değil; aynı zamanda sosyal ve ekonomik ilişkilerde dönüşümü ifade eder. Bu süreç, bir yanı ile orada yer seçmiş olan sanayinin bulunduğu coğrafyaya gömülü üretim ilişkileri, diğer yanı ile de konut-işyeri ilişkisinin çözülmesini bir sorun alanı olarak gündeme getirmektedir. Ayrıca sanayide çalışan işgücünün bu süreçten nasıl etkilendiği konusu çoğunlukla ihmal edilmiş ve bu konuda daha fazla çalışma yapılması gereği ortaya çıkmıştır.

Güncel duruma bakıldığında, İstanbul'da bir yandan özellikle küçük ölçekli sanayinin halen kent içinde atölyeler şeklinde konumlanmaya devam ettiği, diğer yandan sanayinin yapısal dönüşümünü yüksek teknolojili imalat lehine tam olarak gerçekleştiremediği anlaşılmaktadır. Halen gerek KOBİ'lere yönelen yabancı sermaye, gerekse ihracatçı firmalar açısından İstanbul'dan fazla uzaklaşılamadığı bilinmektedir. Ayrıca, yeni sanayi yer seçimi taleplerinin İstanbul'un çeper ilçelerinde (Tuzla örneği) devam ettiği de bilinmektedir. Günümüz ülke ekonomisi baskılanmış kur ile, reel üretimi çok zorlamakla birlikte, imalat sanayinin üretim organizasyon ve iş modellerindeki değişim, İstanbul'un sahip olduğu bilgi altyapısı (üniversiteler, teknoparklar, beşeri sermaye gibi avantajlar) İstanbul'daki sanayinin yapısal dönüşümü için fırsatları barındırmaktadır. Bu fırsatlar, İstanbul için imalat sanayi başlığı ötesinde, birbirleri ile ilişkili alt sektörlerin oluşturduğu çoklu kümeler olarak ele alınmalıdır.

Ocak 2026'da Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı yanısıra; Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın sanayi odaları ile birlikte, sanayinin Anadolu'ya yayılması için yeni OSB'lerin kurulması ve bu yönde uygulanacak teşviklere ilişkin duyuruları, İstanbul sanayisi için yeni bir gündem oluşturmuştur. Bu yeni politika, 1999 Kocaeli depremi sonrası ülkenin en önemli üretim havzası olan Marmara'da sanayinin yoğunlaşmasının getirdiği risklerin tartışmaya açıldığı günleri hatırlatmakta, aradan geçen çeyrek yüzyılda bu konuda etkin politikaların neden izlenemediği sorusunu da akla getirmektedir. Öte yandan, pandemi sonrası tedarik zincirlerindeki kırılmalar ve artan dünya ticaret savaşlarının, gelişmiş ülkeleri yeniden sanayileşmeye yönlendirdiği de bilinmekte ve bu konuda ülkelerin izlediği politikalar dikkat çekmektedir. Dünyada ve Türkiye'de sanayiye ilişkin bu yeni evre, sanayisizleşme anlatılarının ortaya çıktığı batı ülkelerinden ve evrensel model olarak öne sürülen küresel kentlerden farklı süreçler ve deneyimleri ortaya koyan İstanbul için de önemlidir. Bu bağlamda, İstanbul'u bir yandan deprem riskine karşı gerekeni yaparak, diğer yandan küresel ve bölgesel üretimin güçlü ilişkileri ve dönüşüm fırsatlarını değerlendirerek geleceğe hazırlamak önemli bir misyondur.

Prof. Dr. Ferhan Gezici

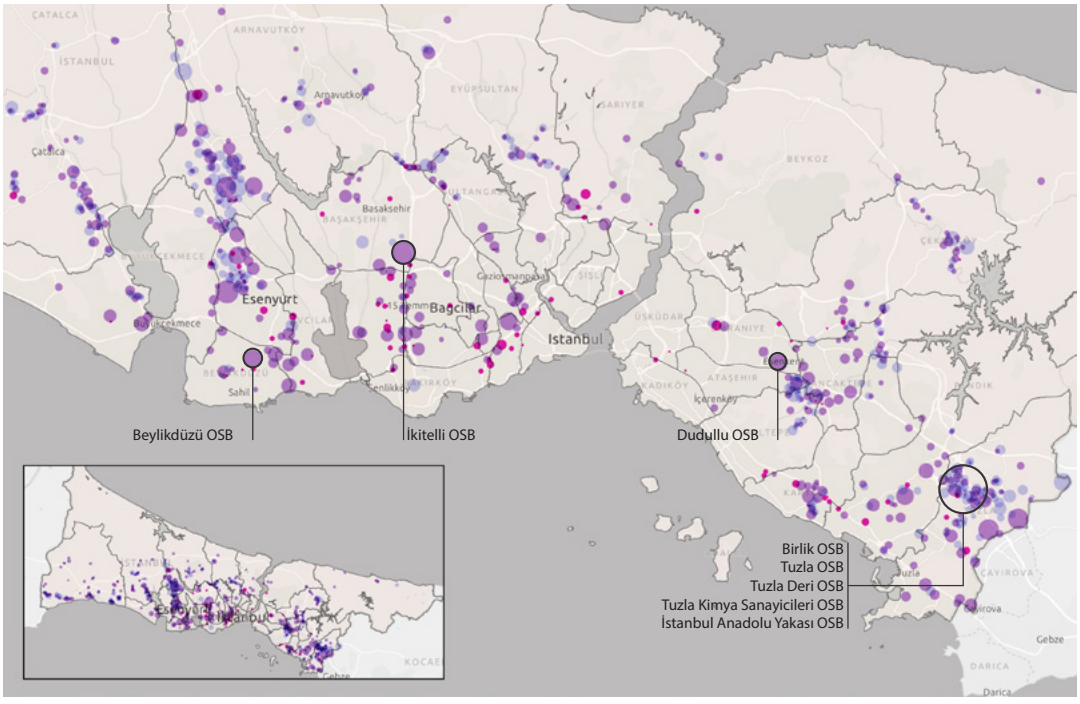
İstanbul'un Organize Sanayi Bölgeleri

Sahip olduğu altyapı olanakları, pazara yakınlık, nitelikli işgücü ve ulaşım koşulları sebebiyle İstanbul ve çevresi sanayinin geliştiği önemli merkezler haline gelmiştir. İstanbul, sanayi tesislerinin yer seçiminde tercih edilmekte ve bu gibi nedenlerle en çok göç hareketine maruz kalan şehir olmaktadır. Yanı sıra, sanayinin yarattığı kirlilik, lojistik hareketlilik, kent merkezlerindeki arsaların fiyatlarının yüksek olması, güvenlik riskleri gibi nedenlerle sanayi tesisleri kent dışına doğru yönlendirilmektedir. Sanayi faaliyetleri nüfusun dağılışında, ekonomik faaliyetlerin çeşitlilik göstermesinde ve nüfusun iş bölümü paylaşımında etkili olarak kentleşmeye zemin hazırlamıştır. Sanayi, bu zemini hazırlarken aynı zamanda kent içindeki arazi dokusu üzerinde de etkili olmuştur.[90]

Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'nun devreye girmesiyle il sınırları içerisinde 430 binden fazla kişinin istihdam edildiği, 8'i faaliyette olan toplam 9 OSB bulunuyor.

OSB'lerin sayısı 1980'li yıllarla birlikte hızla artmıştır. İstanbul da bu bölgelerin yoğun olduğu illerin başında gelmektedir. Mekânsal yer tercihinde ulaşım ağlarına (otoyollar, limanlar, havalimanları) yakınlık hayati önem taşır. Örneğin İstanbul'daki OSB'ler (Tuzla, İkitelli, Dudullu vb.) TEM Otoyolu, havalimanları ve limanlara entegre noktalarda konumlanmıştır. Bu konumlanma, hammadde temini ve pazar erişimi için stratejik bir tercihtir. İstanbul'da 15.04.2000 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan 4562 sayılı "Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'nun devreye girmesiyle il sınırları içerisinde tüzel kişilik kazanan 8'i faaliyette olan toplam 9 OSB bulunmaktadır. Bu alanlarda, 430 binden fazla kişi istihdam edilmektedir.[91]

Harita 1. İstanbul'daki Organize Sanayi Bölgeleri



Kaynak: İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı analitik çalışmaları kapsamında hazırlanan 2016 ve 2025 arazi kullanım çalışmaları

[90] Tümertekin, E. (2014), İstanbul'da Sanayi Faaliyetlerinin Bünyesi ve Türkiye Sanayiindeki Yeri, İstanbul University Journal of Sociology, 2(16), ss. 105-125.

[91] Bu sayı, İkitelli ve Tuzla Deri OSB bölge yönetimi yetkilileriyle yapılan görüşmeler ile diğer OSB yönetimlerinden temin edilen istihdam temelli sektörel kompozisyon verilerinin birlikte değerlendirilmesi sonucunda tahmini olarak hesaplanmıştır.

- **Beylikdüzü Organize Sanayi Bölgesi,**

Beylikdüzü OSB, 1980'li yıllarda kurulan üç farklı sanayi kooperatifinin, 2000'li yıllardaki yasa sonrası birleşme kararı alarak tek bir çatı altında OSB'ye dönüşmesiyle 17.04.2002 tarihinde kurulmuştur.[92]

> İstanbul Beylikdüzü Organize Sanayi Bölgesi 2002 yılında kurulmuştur. Bizim bünyemizde üç tane sanayi kooperatifi bulunmakta: mermerciler sanayi sitesi, bakırcılar sanayi sitesi ve birlik küçük sanayi sitesi. Bunların ilk kuruluş yılları da 1980'li yıllardır. Daha sonra 2002 yılında da OSB kanunu çıkınca birleşmişler.
>
> Muhammet Divli, Beylikdüzü OSB Bölge Müdürü)

- **İkitelli Organize Sanayi Bölgesi,**

İkitelli OSB, 1990'lı yıllarda Tarihi Yarımada'nın turistikleşmesi ve sanayiden arındırılması hedefiyle bölgeden çıkarılan binlerce orta ve küçük ölçekli esnafın 37 farklı sanayi sitesi (kooperatif) kurarak oluşturduğu oldukça büyük bir yapıdır. 1990 yılında İkitelli Organize Küçük Sanayi Bölgesi Müteşebbis Teşekkülü sorumluluğunda çalışmalarına devam eden bölge, 03.10.2001 yılında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından, OSB Kanunun "Geçici 5. Maddesi" aracılığıyla sonradan OSB çatısı altına girmiştir.

> İkitelli OSB '94 yılından sonra Tarihi Yarımada'daki küçük esnafın ve sanayicinin bölgeden çıkarılması sürecinde keşfedilen bir alandır. Bölgenin turistik olması ve sanayiye uygun olmaması nedeniyle ayakkabıcılar, dökümcüler, plastikçiler buraya gelerek atölye blokları şeklinde yerleşmiştir.
>
> İhsan Özleyen, İkitelli OSB Bölge Müdürü

> Burası Bedrettin Dalan döneminde şehir içindeki ufak atölyelerin şehir dışına çıkarılmasıyla kurulduğunda 20m²'lik, 40 m²'lik küçük işletmeler halindeydi. Daha sonra 2004'te OSB oldu. Burada 30.000'den fazla işletme, 300.000'den fazla çalışan var. Sayısal anlamda Avrupa ve Orta Doğu'da böyle bir kuruluş yok. İHA'lar, SİHA'lar bile burada yapıldı.
>
> Firma 3, İkitelli OSB

- **Dudullu Organize Sanayi Bölgesi,**

Dudullu OSB, diğerlerinden farklı olarak sıfırdan bir kooperatif yerleşkesi veya planlı alan olarak değil, 1970'lerde önce büyük bir fabrikanın, ardından farklı sanayi sitelerinin bölgeye gelmesiyle oluşan dağınık "Fabrikalar Bölgesi"nin 1995'te OSB ilan edilmesiyle oluşmuştur. İlk olarak 1983 yılında sanayi alanlarını bir arada toplamak için kurulan bölgede, 1986 yılında İMES Sanayi Sitesi'nin açılması, 1987'de DES Sanayi Sitesi ve 1989'da KADOSAN Sanayi Sitesi'nin inşaatına başlanmıştır. Bu gelişmelerin ardından 1997'de Bölge Müdürlüğü kurulmuş ve 2001 yılında ise kanun kapsamında bölge tüzel kişiliğini kazanmıştır.

> Dudullu OSB'nin bulunduğu yerde ilk olarak motor firması olan Gamak kurulmuş 1960'larda, başka fabrikalar da bulunuyormuş alanda. Ardından İMES, DES ve KADOSAN sanayi sitelerinin de gelmesiyle birlikte fabrikalar bölgesi büyüyor ve yıllar içerisinde bir organize sanayi bölgesi kuruluyor.
>
> Murat Sedat Han, Dudullu OSB Bölge Müdürü

[92] Olğaç, İ., & Doğan, M. (2022). Beylikdüzü Organize Sanayi Bölgesi'nin Mekânsal Etkileri, Ankara University Journal of Social Sciences, 13(1), ss.78–93. Erişim Adresi: https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/3556975, Erişim Tarihi: 23.12.2025

1986 yılında Sınırlı Sorumlu Mermerciler Organize Küçük Sanayi Sitesi Yapı Kooperatifi adıyla kurulmuş, ardından OSB Kanunu kapsamında 13.10.2000 tarihinde tüzel kişiliğe kavuşmuştur. 18.10.2011 tarihinde ise Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından "İstanbul Anadolu Yakası Organize Sanayi Bölgesi" olarak isimlendirilmiştir. Bölge, başlangıçta mermer sanayicilerinin kurduğu bir kooperatif olarak faaliyete geçmiş olsa da zamanla karma bir yapıya dönüşmüştür.

> Bizim organize sanayi bölgemiz 2000 yılında organize sanayi bölgeleri kanunu çıkınca 4562 sayılı kanun bu kanunla birlikte organize sanayi ilan edilmiş. Aslında 1986 yılında mermerciler kooperatifi diye kurulmuş. Daha sonrasında bölgede mermerciler azalınca, karma bir organize sanayi bölgesi yapısı haline gelince, 2011 senesinde isim değişikliği oluyor.
>
> Ayla Dev, Tuzla Anadolu Yakası OSB Bölge Müdürü

- **Birlik Organize Sanayi Bölgesi,**

1989 tarihinde S.S. Boya Vernik ve Hammaddeleri Üretici ve Satıcıları Toplu İşyeri Yapı Kooperatifi olarak kurulmuştur. 15.09.1995 tarihinde ise boya ve vernik üreticilerinin bir araya gelerek Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü'nden kooperatif adına satın alınan bu bölge, 2000 yılında Boya Vernik Organize Sanayi Bölgesi olarak tescil edilmiştir. İlk zamanlar tek bir sektörde faaliyet gösteren ve ihtisas OSB niteliğinde iken daha sonra birçok farklı sektörü bünyesine katarak karma bir OSB haline gelmiştir. Bu nedenle 2012 tarihinde ismi "Birlik Organize Sanayi Bölgesi" olarak değiştirilmiştir.

> Birlik OSB'de kooperatiften dönüşmüş. 1980'lerde boya ve vernik kooperatifi olarak kurulmuş. Ardından kooperatif adına Arsa Ofisi'nden yer temin edilmesiyle birlikte bu bölge boya vernik organize sanayi bölgesi haline gelmiş. Yıllar geçtikçe karma bir yapıya sahip olunması sebebiyle de adı değiştirilmiş ve bugünkü halini almıştır.
>
> Handan Cömertpay, Birlik OSB Bölge Müdürü

- **Tuzla Organize Sanayi Bölgesi,**

S.S. Tekstil Yapı Kooperatifi adı altında faaliyetine başlayan sanayi alanının 2000 yılında yürürlüğe giren 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'nun ardından bölgenin yasal statüsü değişmiş ve 2002 yılında 19 sicil numarası ile resmi olarak Organize Sanayi Bölgesi ilan edilmiştir. 2002 yılında yolların açılması, atıksu ve yağmursuyu hatlarının yapılması ve elektrik tedariği için trafoların kurulması gibi temel altyapı hizmetleri tamamlanmıştır. Bu süreç bittikten sonra katılımcılara yapı ruhsatı verilmeye başlanmış ve sanayi tesisleri bu sayede kurularak günümüzdeki 143 firmalık kapasiteye ulaşılmıştır.

- **Deri Organize Sanayi Bölgesi,**

İstanbul Deri OSB'nin kökleri, Fatih Sultan Mehmet döneminde dericilerin sur dışına, Kazlıçeşme'ye gönderilmesine dayanmaktadır. Sanayinin Tuzla'ya taşınmasıysa 1968 yılındaki II. Kalkınma Planıyla kararlaştırılmıştır. İlk olarak Tuzla ilçesinde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın kredi desteğiyle kurulan İstanbul Kazlıçeşme Organize Deri Sanayicileri Derneği, 1982 yılında İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi Müteşebbis Teşekkülü öncülüğünde imzalanan sözleşmeyle İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi olarak kurulmuştur.[93] 2000 yılında ise Kanun kapsamında tüzel kişiliğe kavuşmuştur.

[93] Olğaç, İ. (2025), İstanbul İlinde Yer Alan Organize Sanayi Bölgelerinin Mekânsal Etkileri, Uluslararası Anadolu Sosyal Bilimler Dergisi, 9(1), ss.19–36. Erişim Adresi: https://doi.org/10.47525/ulasbid.1583892, Erişim Tarihi: 26.01.2026

> İstanbul'daki en eski sanayi sektörü deri sanayi. Fatih İstanbul'u fethettiği zaman sur içinde bulunan dericilerin artık şehir içinden çıkmasını planlıyor. Vezire görev veriyor. Dericiler için su çok önemli. Vezir de onun için Kazların çöktüğü böyle kazların gittiği yere bakıyor. Burada sulak bir arazi buluyor. Bu bugünkü Zeytinburnu'ndaki arazi o Kazlıçeşme dediğimiz yere deri sanayinin taşınmasına karar veriliyor. İstanbul'un fethinden sonra Fatih Sultan Mehmet deri sanayini oraya taşıyor. Bu aslında deri sanayinin ilk taşınması. 1453'ten 1980'lere kadar deri sanayi orada bulunuyor. Ancak yıllar içerisinde İstanbul'un nüfusunun artması, büyümesiyle beraber 1968 yılında II. Kalkınma Planında Zeytinburnu'ndaki deri sanayinin Tuzla'ya taşınması konusu konuşuluyor. Ancak 1980-84'lere kadar bir şey duyulmuyor. Ardından Tuzla'ya taşınılıyor ve 1982 yılında İstanbul Deri OSB kurulmuş oluyor. Her ne kadar deri ihtisas gibi isimlendirilse de yıllar içerisinde karma bir OSB haline geldik.
>
> Erdem Düzel, Tuzla Deri OSB Bölge Müdürü

- **Tuzla Kimya Organize Sanayi Bölgesi,**

Tuzla Kimya OSB'nin kuruluşu, 1980'li yıllarda Seyrantepe'de kimyagerlerin ve boya üreticilerinin bulunduğu bölgede yaşanan ölümlü bir patlama sonrası, sanayicilerin daha güvenli bir alana (Şekerpınar/Tepeören) taşınma kararına dayanmaktadır. İlk olarak 1986 yılında Kimyacılar Toplu İşyeri Yapı Kooperatifi olarak kurulan bölge 2001 yılında tüzel kişilik kazanarak Tuzla Kimya Sanayicileri Organize Sanayi Bölgesi olmuştur.

> Burası da 1985'te kurulmuş bir kooperatifin uzantısı. Yani daha önceden Seyrantepe'de lokasyon olarak küçük küçük kimyagerlerin, kimyacıların, boya üretim yerlerinin bulunduğu yaklaşık 20-30 tane küçük işletmenin bulunduğu bir bölgeydi. Orada 80'li yıllarda önemli bir patlama olması nedeniyle daha organize bir yerde bu boya vernik üreticilerinin toplanmasının faydalı olduğuna karar verilmiş ve 'Kimya Sanayicileri Kooperatifi' adı altında bu alanda yerleşim başlamıştır.
>
> Kemal Baltepe, Tuzla Kimya Sanayicileri OSB Bölge Müdürü

- **İstanbul Biyoteknoloji İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (henüz tamamlanmadı)**

Biyoteknoloji OSB (Vadisi), İstanbul'daki diğer OSB'lerin aksine kooperatif geçmişine dayanmayan, doğrudan 2000 yılındaki 4562 sayılı kanuna göre sıfırdan planlanarak "OSB olarak kurulan" ilk ihtisas bölgesidir. OSB kurulmasına yönelik talepler 2018 sonunda sektörden gelmiştir.

> OSB olarak kurulan ilk OSB'yiz biz. Kanunu 2000 yılında çıkmış olmasına rağmen diğer OSB alanlarının tamamı 2000 yılından önce de fiilen vardı. Biz ise daha yeni altyapı aşamasındayız. Dr. Ercan Varlıbaş'ın öncülüğünde hayata geçirilmek için ilk adımlar atıldı. İhtisas OSB kurmak adına ilk resmi talep yapıldığında başvuru dosyamızda 48 tane firma vardı. Dolayısıyla sektörden de destek gören bir adım atılmış oldu.
>
> Çağlar Kahraman, İstanbul Biyoteknoloji İhtisas OSB Bölge Müdürü

OSB'ler şehir merkezlerinden uzak noktalarda konumlansalar da günümüzde sanayi faaliyetleri, yerleşmelerde nüfus yoğunluğuna ve farklı ekonomik faaliyetlere yol açmakta ve bu durum kentsel yerleşimde yoğunlaşmaya zemin hazırlamaktadır.[94] Bölgelerin bir kısmı, hızlı ve plansız kentleşme sonucu zamanla konut alanlarının ortasında kalmıştır, bu durum, sanayi ve konut alanlarının iç içe geçmesine neden olmuştur. İstanbul örneğinde, OSB'lerin gelişimiyle birlikte 1990-2023 yılları arasında orman, mera ve tarım alanları azalırken; yerleşim, sanayi ve ticaret alanlarını kapsayan yapay sahalar %12,78'den %25,02'ye yükselmiştir.[95] Bu durum, tarımsal arazi niteliği taşıyan alanların sanayi alanlarına dönüşmesine ve beraberinde yeni konut alanlarının ortaya çıkmasıyla OSB'lerin sadece kendi sınırlarını değil, çevrelerindeki konut ve ticaret alanlarını da dönüştüren bir çekim merkezi yarattığını göstermektedir.[96]

Türkiye'de sanayi mekânlarının kurumsal ve mekânsal örgütlenmesi tekil bir planlama sürecinin ürünü değildir. OSB Bölge Müdürleri ile yapılan görüşmelerde de belirtildiği gibi, İstanbul'daki OSB'lerin büyük bir kısmının başlangıçta kooperatif modeliyle, yerel girişimlerin ve üretici birlikteliklerinin inisiyatifiyle şekillenen kimi sanayi alanları, zaman içinde hukuki ve yönetsel dönüşümler geçirerek 'OSB' statüsü kazandığı görülmektedir. Aynı zamanda kooperatif kökenli OSB'lerin kurulmasında ve firmaların bu alanda yer almasında tanışıklık ve ihtiyaçların ortak olması da öne çıkan bir etmendir.

> Kooperatiflerde genelde bir arkadaş çevresi, iş bağlantısı veya yakın arkadaşlık durumu var. Birbirlerini tanıyorlar ve kooperatif mantığıyla birbirlerine öncülük ediyorlar. İhtiyaçları ortak olduğu için bu imkânları kullanarak bu tip yerleri oluşturmuşlar.
>
> Firma 7, Birlik OSB

> OSB'nin kuruluşunda başkanın kimya mühendisi olması etkili olmuş. Bölge ilk kurulduğunda üniversiteden arkadaşlarına teklif götürmüş ve çoğu da gelip yatırım yapmış. Şu an bölgede yaklaşık kırk kadar işletmenin bu arkadaşlık ilişkileri üzerinden burada olduğu söyleniyor. Zamanla işi büyütenler akrabalardan, arkadaşlardan ya da eski ortaklıklardan tanıdıklarını da buraya getirmiş. Yan OSB'den ayrılıp burada yeniden kurulan firmalar da var. Yani bölgede ciddi bir tanışıklık ağı olduğunu söyleyebiliriz. Kiracılıkta bile tanıdık tercih ediliyor.
>
> Tuzla Kimya Sanayicileri OSB Bölge Müdürlüğü Çalışanı

İstanbul'daki organize sanayi alanlarının önemli bir bölümünün bu tarihsel gelişim çizgisini izlemesi, metropolde sanayi üretiminin yalnızca planlı müdahalelerle değil, aynı zamanda tabandan gelişen kurumsal pratiklerin dönüşümüyle de biçimlendiğini göstermektedir. Bu süreç, OSB'lerin günümüzdeki mekânsal dağılımını ve kentsel gelişimle kurduğu ilişkiyi anlamak açısından kritik bir arka plan sunmaktadır.

> İkitelli OSB, 1994-1995 yıllarında, Tarihi Yarımada'daki küçük esnafın ve sanayicinin bölgeden çıkarılması sürecinde keşfedilen bir alandır. İkitelli OSB, kendine has bir yapıya sahiptir. Bünyemizde 37 tane farklı Sanayi Sitesi (Kooperatif) barındırırız. Bölgenin turistik olması ve sanayiye uygun olmaması nedeniyle ayakkabıcılar, dökümcüler, plastikçiler buraya gelerek atölye blokları şeklinde yerleşmiştir.
>
> Iknur Kaplan - İkitelli OSB İdari İşler Müdürü

[94] Tümertekin, E. ve Özgüç, N. (2005), "Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma", 8. Baskı, Çantay Kitabevi, İstanbul.
[95] Olğaç, İ. (2025), İstanbul İlinde Yer Alan Organize Sanayi Bölgelerinin Mekânsal Etkileri, Uluslararası Anadolu Sosyal Bilimler Dergisi, 9(1), ss.19–36., Erişim Adresi: https://doi.org/10.47525/ulasbid.1583892, Erişim Tarihi: 26.01.2026
[96] Özcan, K., Gündoğar, R. (2015), Organize Sanayi Yatırımlarının Mekânsal Gelişim Süreçlerine Etkileri: Tuzla (İstanbul) Örneği. Türk Coğrafya Dergisi, 64, ss.11-18. ; Eyüboğlu, E. (1998), Tarihsel Süreç İçinde Şehirsel Biçimlenmeyi Yönlendiren Etmenler ve İstanbul Örneği, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

OSB'lerin Kurumsal ve Mekânsal Çerçevesi

Sanayi alanlarını ülke geneline yaymak amacıyla özellikle 1960'lı yıllardan itibaren uygulamaya konulan OSB'ler, şehirlerin gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Sanayi faaliyetlerinin planlı biçimde, farklı üretim kollarını bir araya getiren mekânsal düzenlemeler içerisinde örgütlenmesini ifade eden OSB'ler, başlangıçta planlı şehirleşmeyi desteklemek ve sanayi kuruluşlarını belirli alanlarda toplamak amacıyla kurulmuştur.[97] Zamanla bu hedeflere ek olarak, bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılması, istihdamın artırılması ve çevrenin korunması gibi çok boyutlu kalkınma amaçlarını da üstlenmiştir.[98] OSB'lerin yer seçimleri, Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği kapsamında belirlenmektedir.[99] OSB'ler, sanayi türlerinin belirli bir plan dâhilinde yerleştirilmesi ve geliştirilmesi esasına dayanarak, sınırları onaylanmış arazi parçalarının imar planları doğrultusunda sanayi kullanımına tahsis edilmesiyle kurulmaktadır. Bu yapı, sanayinin yerel ölçekte örgütlenmesini ve yerel sanayi odaklarının gelişimini teşvik ederken, bölgesel ölçekte sanayinin düzensiz yayılımını sınırlandırarak planlı gelişim ve mekânsal düzenin sağlanmasına katkı sunmaktadır.[100]

Birleşmiş Milletler Sınai Kalkınma Örgütü (UNIDO), OSB'leri "bir grup üretici tarafından, bazen ortak tesislerle birlikte kullanılmak üzere, yolların, ulaşımın ve kamu hizmetlerinin sağlanmasıyla kapsamlı bir plana göre geliştirilmiş ve parsellere bölünmüş bir arazi parçası" olarak tanımlamaktadır.[101] Bu kapsamda OSB'lerle, kendiliğinden oluşan sanayi bölgeleri yerine yüksek standartlarda işletilebilen, düzenli yol sistemi, yeşil alanları ve çevresiyle uyumlu işletmeleri içeren, yüksek verimlilikle çalışan bir sınai topluluk oluşturulması amaçlanmıştır.[102] OSB'lerin zaman içinde gelişmesi ve ilgili kanunun sunduğu yasal çerçevenin etkisiyle, kuruluş aşamasında kentleşme politikasının bir aracı olarak kurgulanmış, günümüzde sanayi politikalarının uygulanmasında stratejik bir konuma gelmiştir. Bu çerçevede, OSB'lerin sahip oldukları işlevleri etkin biçimde yerine getirmesi ve sayı ile nitelik bakımından ülke genelinde yaygınlaştırılması, Türkiye ekonomisinin önümüzdeki dönem gelişimi açısından büyük önem taşımaktadır.[103]

2000 yılında çıkarılan OSB Kanunu'yla önemli sayıda yetki OSB yönetimlerine devredilmiştir. OSB yönetimlerinin sahip olduğu ve üstlendiği temel yönetsel görevleri arasında izin ve ruhsatlandırma, altyapı hizmetlerinin yönetimi, yatırım ortamının iyileştirilmesi ve denetim yer almaktadır. OSB yönetimleri, fabrika inşaatlarının projelendirilmesi, inşaat aşamasındaki izin ve ruhsatların verilmesi konularında yetkilidir. 2005 yılında yapılan bir düzenleme ile "İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatı" (gayrisıhhî müessese ruhsatı) ve "Gıda Sicil Belgesi" verme yetkileri de OSB yönetimlerine devredilmiştir. Bu yetki devri sayesinde OSB'ler, kendi yetki alanlarına giren idari süreçleri tek elden yürüterek yatırımcılara altyapısı hazır sanayi arsaları sunmakta ve sanayi yatırımlarının önündeki bürokratik engellerin azaltılmasında önemli bir işlev üstlenmektedir.

OSB'lerin yönetim yapısı altında faaliyet sürdürmek firmaların belediye veya bakanlık gibi kamu kurumlarıyla ilişkilerin bir kısmını bu mekânsal ünitenin yönetim erkine havale etmekte, böylelikle bürokratik işlemleri tek merciden sürdürebilmektedirler.[104] OSB Bölge Müdürleriyle yapılan görüşmelerde ortak vurgu, 2000 yılında yürürlüğe giren 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'nun bir milat olduğudur. Bu kanun, OSB'lere tüzel kişilik kazandırmış ve bürokrasiyi azaltarak sanayiciye kendi bölgesi içerisinde hızlı çözüm avantajı sağlanmıştır. Bu kapsamda yönetim şeması **"bir belediyecilik hizmeti yürütüyoruz"** cümlesiyle özetlenmiştir.

---

[97] Mutluer, M. (2003), "Türkiye'de Yeni Gelişen Sanayi Odakları: Denizli Gaziantep-Çorum",Ege Coğrafya Dergisi, 12, İzmir.
[98] Doğan, M., (2013), Geçmişten Günümüze İstanbul'da Sanayileşme Süreci ve Son 10 Yıllık Gelişimi, Marmara Coğrafya Dergisi, (27), ss.511-550.
[99] T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (2019), Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği, Mevzuat No. 31245, Resmî Gazete No. 30674, 2 Şubat 2019. Erişim Adresi:https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=31245&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5., Erişim Tarihi: 22.12.2025
[100] Mutluer, M., (2003), Türkiye'de Yeni Gelişen Sanayi Odakları: Denizli, Antep, Çorum, Ege Coğrafya Dergisi, (12), 1ss. 3-27.
[101] UNIDO (2019), International guidelines for industrial parks. UNIDO Press.
[102] Onal, G. (1998), Organize Sanayi Bölgeleri. Öneri Dergisi, 2-9, ss.21-23., Erişim Adresi: https://doi.org/10.14783/maruoneri.680581, Erişim Tarihi: 08.01.2026
[103] Çağlar, E. (2006), Türkiye'de Yerelleşme ve Rekabet Gücü: Kümelenmeye Dayalı Politikalar ve Organize Sanayi Bölgeleri, Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu Kitabı, TEPAV Yayını, Ankara, ss.305-316.
[104] Cansız, M., Kurnaz, Z., & Çağlar, E. (2019), 2023'e Doğru Türkiye'de Organize Sanayi Bölgelerinin Dönüşümü, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı; Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı.

> Kanunun amacı tek durak ofis yani sanayi gibi bir sektörün mevzuatın içinde yorulmadan tek bir adreste hızlı bir şekilde çözebilmesini sağlamak için organize sanayi bölgeleri kurulmuş. Belediyenin bu OSB sınırları içindeki bütün belediyecilik hizmetleri bölge yönetimi tarafından sağlanıyor. Nedir bu? Suyu sağlıyor, atık suyu topluyor, elektriği sağlıyor, doğalgazı sağlıyor, yolları yapıyor, çimlere park, bahçe, temizlik hepsini bünyede bulunduruyor.
>
> Erdem Düzel, Tuzla Deri OSB Bölge Müdürü

> Burayı mini bir kasaba belediyesi farz edin. O kasabada ne ihtiyaç varsa elektriği satıyoruz, suyu satıyoruz, ruhsat veriyoruz, denetliyoruz, güvenliği sağlıyoruz.
>
> Kemal Baltepe - İstanbul Tuzla Kimya Sanayicileri OSB Bölge Müdürü

> Aslında biz bir belediyecilik hizmeti yürütüyoruz. Atık suyunu, yağmur suyunu biz inşa ediyoruz. Yolun üst yapısı, asfaltının yapılması, peyzaj düzenlemeleri, ağaçların bakımı, kedi köpeklerin bakımına kadar her şeyiyle biz ilgileniyoruz.
>
> Ayla Dev - İstanbul Anadolu Yakası OSB Bölge Müdürü

Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliğine göre[105] OSB'ler, sanayi parsellerinin yanı sıra, bölgenin işleyişini desteklemek üzere ortak kullanım alanları, hizmet ve destek alanları ile teknoloji geliştirme bölgeleri ile donatılmış bütüncül mekânsal yapılar olarak öne çıkmaktadır. Ortak kullanım alanları, OSB'nin amaçlarına uygun biçimde faaliyet göstermesini sağlamak üzere planlanan; OSB mülkiyet ve tasarrufunda bulunan sosyal, idari ve teknik hizmet alanları, altyapı alanları ve park alanlarını kapsamaktadır. Bu alanlar, sanayi faaliyetlerinin sürdürülebilir, düzenli ve etkin biçimde yürütülmesine hizmet etmektedir. Dolayısıyla OSB'ler, yalnızca üretim mekânları değil; sanayi, altyapı, hizmet ve sosyal donatıların birlikte planlandığı, mal ve hizmet üretimini destekleyen entegre yerleşim alanları olarak tanımlanmaktadır.

Telekomünikasyon, elektrik, doğal gaz ve su gibi altyapı hizmetlerinin dağıtımı doğrudan OSB yönetimlerinin yetkisindedir. OSB'ler toplu alım güçlerini kullanarak bu girdileri daha ucuza temin edip girişimcilere daha uygun maliyetle sunabilmektedir. Bu kapsamda OSB yönetimleri, bürokratik süreçleri hızlandırma etkisine sahiptir. Örneğin, OSB içindeki firmalar yapı ruhsatını ortalama 40 günde alırken, dışarıdaki firmalar için bu süre ortalama 80 gündür; benzer şekilde elektrik ve su bağlantı süreçleri de OSB içinde, dışarıya kıyasla yaklaşık iki kat daha hızlı gerçekleşmektedir. Ek olarak, OSB yönetimleri, verdikleri izin ve ruhsatlara ilişkin denetimlerin ve yenilemelerin yapılmasında da etkin rol oynamaktadır.[106]

OSB'ler, parselasyon, yol, kanalizasyon, drenaj, su ve elektrik gibi temel altyapı hizmetlerine ek olarak, ihtiyaçlara göre geliştirilen haberleşme, itfaiye, sağlık ve güvenlik gibi sosyal hizmetlerle donatıldıktan sonra sanayi faaliyetlerine tahsis edilebilir ve işletilebilir hâle gelen bütüncül alanlardır.[107] Bu bölgeler, sanayicilere imar durumu çözülmüş ve altyapı bağlantıları tamamlanmış hazır sanayi arazileri sunarak yatırım sürecini fiziki açıdan kolaylaştırmaktadır. Dolayısıyla, OSB'lerin kontrolsüz ve hızlı kentleşmenin önüne geçmek için mekân düzenleme aracı olarak kullanıldığını söylemek mümkündür.[108]

> İtfaiye binasının mülkiyeti OSB'ye ait ancak işletme İBB tarafından yapılıyor.
>
> Erdem Düzel, Deri OSB Bölge Müdürü

[105] T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (2019), Organize Sanayi Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği, Mevzuat No. 31245, Resmî Gazete No. 30674, 2 Şubat 2019, Erişim Adresi:https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=31245&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5, Erişim Tarihi: 22.12.2025.
[106] Çağlar, E. (2006), Türkiye'de Yerelleşme ve Rekabet Gücü: Kümelenmeye Dayalı Politikalar ve Organize Sanayi Bölgeleri, Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu Kitabı, TEPAV Yayını, Ankara, ss.305-316.
[107] Uğur, A., Aliağaoğlu, A. (2013), Şehir Coğrafyası, Nobel Akademik Yayıncılık.
[108] Çağlar, E. (2006), Türkiye'de Yerelleşme ve Rekabet Gücü: Kümelenmeye Dayalı Politikalar ve Organize Sanayi Bölgeleri, Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu Kitabı, TEPAV Yayını, Ankara, ss.305-316.

> Üç OSB olarak ortaklaşa yaptığımız bir itfaiye birimimiz var. Birimimiz yanda Birlik OSB içinde konuşlanmakta. Biz Anadolu OSB, Kimyacılar OSB ve Birlik OSB olarak oranın reorganizasyonunu ve ihtiyaçlarını karşılıyoruz.
>
> Kemal Baltepe, İstanbul Tuzla Kimya Sanayicileri OSB Bölge Müdürü

> OSB'mizin içerisinde Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen, yer tahsisini bizim yaptığımız 3 araçlık bir itfaiye ekibi var. İBB'ye bağlı. Bu bizim için de çok önemli. En azından burada doğabilecek yangınlara ilk elden, hemen İBB tarafından müdahale edilebilmekte.
>
> Muhammet Divli, Beylikdüzü OSB Bölge Müdürü



Tuzla OSB Arıtma Tesisi, 2026

Ek olarak, özellikle yüksek katma değerli ve teknoloji odaklı üretim yapan sektörler için İstanbul'un sunduğu kentsel ve sosyal imkânlar (eğitim, sağlık, yaşam standartları) vazgeçilmez görülmektedir. Biyoteknoloji OSB Bölge Müdürü Çağlar Kahraman, neden İstanbul'u seçtiklerini küresel ölçekteki rekabetle ve insan kaynağıyla açıklamaktadır. "Biyoteknolojinin de İstanbul dışında bir yerde olma şansı yoktu". Kahraman, beyaz yakalı ve yabancı çalışanları çekebilmek için kentsel donatıların şart olduğunu belirterek yurtdışından gelen uzmanın ailesi ve kendisi için uygun düzeyde yaşayabileceği alanları tercih ettiğini belirtmektedir.

Firmalar için OSB'de bulunmanın çeşitli pozitif yanları bulunmaktadır. Araştırma kapsamında görüşme yapılan firmaların OSB'ye geçme veya OSB'de yer almalarında birden fazla neden vardır. Ölçek büyütme ihtiyacı, sektörel kümelenme avantajı, altyapı güvenliği, mülkiyet edinme talebi ve uzun vadeli üretim stratejileri gibi çok katmanlı motivasyonlar barındırmaktadır. Aynı zamanda OSB'de bulunmak işgücüne ve tedarikçilere erişim, bölgedeki rakip firmalarla fiyat kıyası yapmak açısından teorik olarak zamansal ve mekânsal avantajlar sağlamaktadır.

Mahalle aralarında sürdürülen üretimin enerji kapasitesi ve mekânsal sınırlılıklar nedeniyle ölçek büyütmeye izin vermemesi, OSB'lerin sunduğu güçlü enerji altyapısı ve planlı genişleme olanaklarını cazip hale getirmiştir. Özellikle enerji yoğun üretim yapan işletmeler için kesintisiz ve yeterli güç temini, yalnızca teknik bir gereklilik değil, büyümenin ön koşulu olarak değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, aynı sektörde faaliyet gösteren firmaların bir arada bulunması tedarik, yan sanayi ve bilgi paylaşımı açısından ek avantajlar üretmektedir.

> En temel sebep altyapı ve enerji ihtiyacıdır. İkitelli OSB ilk kurulduğunda buralarda işletme altyapısı çok müsaitti. Daha önce mahalle aralarında üretim yapılıyordu; ama enerji yetmiyordu ve tesisler büyümeye engel oluyordu. OSB'lerin özellikle güçlü enerji altyapısı ve büyümeye müsait alanlara sahip olması firmayı buraya çekti. Bu bölgede "İPKAS" dediğimiz plastikçiler sanayi sitesinin oluşması bizim için avantajdı örneğin; çünkü elektrik sektöründe de olsak ana üretim kalemimiz plastik işleme bizim. Özetle buraya geçiş tamamen altyapı ve sektörel kümelenme nedeniyle oldu. Ayrıca o dönemde burası daha kırsal bir bölge olduğu için işçi bulmak çok daha kolaydı.
>
> Firma 4, İkitelli OSB

Anlatılar, OSB tercihinin çoğu zaman kriz anında alınmış zorunlu bir karar değil; geleceğe dönük öngörülerle kurgulanmış stratejik bir yönelim olduğunu göstermektedir.

> Bu tamamen planlı bir durumdu; kurucularımız arsa yatırımını bir OSB'den yapmak istediler. Çünkü şehir içinde bürokratik işlemler, elektrik altyapısı, kanalizasyon ve atık su gibi konularda çok sorun yaşandığını gördük. Bir de bizim işimiz sesli ve çevresel etkileri olan bir iş, şehir içinde yapılması çok zor. Enerji sürekliliği ve disiplinli ortam gibi avantajları da düşünerek bu öngörüde bulunmuşlar ve bence çok da doğru yapmışlar; şu an OSB'de olmaktan çok memnunuz. Ayrıca konut baskısı da vardı; "Buralara evler yapılırsa bizi burada barındırmazlar, yatırımımız boşa gider" diye düşünerek burayı tercih etmişler.
>
> Firma 9, Tuzla OSB

Ölçek büyütme ve kurumsallaşma ihtiyacı bu motivasyonların başında gelmektedir. Bir firmanın ifadesiyle, "Yer yetmiyordu, alan yetmiyordu. Kurumsal bir yapıya dönüşürken makine üretimlerini seri üretim halinde yapabilmek için yere ihtiyacımız vardı." sözleri, üretim organizasyonunun seri ve standartlaşmış bir yapıya evrilmesiyle birlikte mekânsal kapasitenin belirleyici hale geldiğini ortaya koymaktadır. Bu tür durumlarda OSB'ler, geniş parsel yapısı ve planlı altyapısı sayesinde büyümenin mekânsal karşılığını sunmaktadır.

Buna karşılık bazı firmalar için belirleyici unsur pazar erişimi olmuştur. Farklı bir ilden İkitelli OSB'ye geçen firmayla yapılan görüşmede, üretim mekânının yalnızca maliyet değil, müşteri ve tedarik ağlarına yakınlık üzerinden değerlendirildiği de vurgulanmıştır.

> Burayı tercih etmemizin en temel sebebi piyasanın burada oluşu. Hatta Çerkezköy'den buraya gelmemizin sebebi de tam olarak buydu; piyasaya yakın olma ihtiyacı.
>
> Firma 9, Tuzla OSB

> Yan ürünler konusunda, fason işler gibi konularda tamamlayıcı olması adına OSB tercih ediliyor. Bir de gelecekle alakalı; OSB'de daha rahat üretim yapabilmek için, daha uzun vadeli ve daha rahat üretim yapabilmek için OSB alanlarını tercih ediyorlar.
>
> Firma 10, Tuzla OSB

Bu anlatılar İstanbul'un yalnızca hizmet sektörünün yoğunlaştığı bir merkez olmadığını; aynı zamanda üretim için ağ temelli avantajlar sunan bir ekonomik düğüm noktası olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda İstanbul'da firma olmanın sağladığı avantaj, fiziksel konumdan ziyade, kentin sunduğu kurumsal, ticari ve sembolik sermaye ile de ilişkilidir. Dolayısıyla üretim mekânını, salt maliyet hesaplarıyla değil, çok katmanlı ekonomik ve ilişkisel ağlar içinde konumlanan stratejik bir tercih olarak değerlendirmek mümkündür. Ek olarak, benzer sektörden firmaların OSB içerisinde bir arada yer alma durumlarının da firmalar için avantaj sağladığı şeklinde yorumlanmaktadır. Kimya sektöründe faaliyet gösteren bir firmanın "Bölgenin tamamen kimya sektörü oryantasyonuna sahip olması bizi buraya çekti" ifadesi, OSB'lerin yalnızca arsa temin edilen alanlar değil, aynı sektörden firmaların bir aradalığı sayesinde bilgi, tedarik ve yan sanayi ilişkilerini güçlendiren üretim ekosistemleri olduğunu göstermektedir.

Altyapı güvenliği ve yönetsel muhataplık da OSB tercihini belirleyen temel unsurlardandır. Yukarıda belirtilen enerji sürekliliği yanında, atık yönetimi ve bürokratik işlemlerdeki düzenlilik, şehir içi üretim alanlarına kıyasla önemli bir avantaj sunmaktadır. Bunlar üretim süreçleri için planlı sanayi alanları güvenli bir zemin oluşturmaktadır.

> OSB'nin en büyük yararı kamuyla sanayi arasında çok güzel bir köprü kuruyor. Kamunun o bürokratik anlaşılmaz kısmını bizim için anlaşılır hale getiriyor. Taleplerimizi kamuya iletiyor ya da bizim yapmamız gerekenleri bize daha kolaylıkla anlatabiliyor. Hizmeti ayağımıza getiriyor. Zaten 24 saat bize yetmiyor. Buradan bir notere gitmek vakit kaybı, bir faaliyet belgesi çıkarmak vakit kaybı ama bizim OSB'mizde hepsi mevcut. O yüzden OSB'lerin yeri çok önemli.
>
> Firma 1, İstanbul Anadolu Yakası OSB

> OSB içerisinde 24 saat aktif bir revirin olması, acil bir durumda hemen müdahale edilebilmesi büyük bir artı. Ayrıca kendi parselimizde olmayan konferans salonu, restoran gibi ortak alanları kullanabilmek, misafirlerimizi oralarda ağırlayabilmek OSB içinde olmanın getirdiği güzel imkanlar.
>
> Firma 8, Birlik OSB

> OSB'de ya da çoklu iş yerlerinin olduğu yerde olmanın faydaları; işte güvenlikten faydalanıyorsunuz uygun rakamlara veyahut da OSB elektriğinden faydalanıyorsunuz. Burada çok kısa zamanda ihtiyaçlarımızla ilgili ulaşabilirlik çok kolay oluyor.
>
> Firma 2, İkitelli OSB

> OSB, gerçekten altyapı olarak düzenli oluyor. Çöpünüz bile düzenli alınıyor. Yani karşınızda bir muhatabınız oluyor. Bir sıkıntı, problem olduğu zaman Bölge Müdürlüğü'ne ulaşabiliyorsunuz. Problemleri, sıkıntıları söyleyebiliyorsunuz ve hemen çözülüyor.
>
> Firma 7, Birlik OSB

Bütün bu anlatılar birlikte değerlendirildiğinde, OSB'ye geçiş veya OSB'de bulunma kararlarının büyüme, kurumsallaşma, altyapı güvenliği, sektörel ortaklaşma, mülkiyet güvencesi ve kentsel baskılardan korunma gibi unsurların kesişiminde şekillenen çok boyutlu bir mekânsal yeniden konumlanma olarak değerlendirmek mümkündür.

> En başta 24 saat kesintisiz üretim yapabilme şansınız var. Şehir içinde akşam 6'dan sonra gürültüden şikayet gelir, sizi orada barındırmazlar ama burada böyle bir engel yok. Ayrıca bürokrasinin tek elden yürümesi ve altyapının (elektrik, kanalizasyon vb.) düzenli olması büyük avantaj.
>
> Firma 9, Tuzla OSB

OSB'lerde Faaliyetin Ekonomik, Sosyal ve Mekânsal Karşılıkları

Metropoldeki imalatın kayda değer bir bölümüne ev sahipliği yapan 8 OSB'den 7'sinde faaliyet gösteren firmalarda gerçekleştirilen görüşmeler doğrultusunda, bu bölgelerdeki ekonomik faaliyetin kökenleri ve mevcut durumuyla ilgili kimi bulguları değerlendirmek mümkün. Saha çalışmasında örneklemin kısıtları nedeniyle nihai ve genelgeçer kanılardan kaçınmak gerekmektedir. Aşağıda paylaşılan değerlendirmelerin derinlemesine ve farklı detaylara odaklanacak araştırmalarla teyit edilmesi veya yanlışlanması gerekmektedir. Yine de OSB'lerin iç işleyişiyle ilgili güncel araştırmaların kısıtlı olması göz önünde bulundurulduğunda, İstanbul parantezinde edinilen gözlemlerin gelecekteki araştırmalara bir temel oluşturma imkânı vardır. İmalatçıların geçmişi ve OSB'lerdeki kümelenme örüntüleri kimi ortaklık ve farklılıklarını sergilemektedir. Kentin ulaşım şebekesindeki konumlarının yarattığı imkan ve kısıtlar hem mal ve insan dolaşımını, imalatın ölçeğini ve çalışanların bu bölgelerdeki gündelik hayatını şekillendirmektedir.

İstanbul OSB'lerinde Görüşülen İmalatçıların Genel Nitelikleri

İstanbul'daki OSB'lerde faaliyet gösteren imalatçı firmalar arasında yürütülecek yaygın ve derinlikli bir araştırma, firmaların gelişim süreçlerini, mevcut durumlarını ve olası dönüşüm yönelimlerini anlamak açısından önemli bir katkı sağlayacaktır. Firmaların mevcut üretim yapılarının ve imalat sektörüne girmeden önce yürüttükleri ekonomik faaliyetlerin bugünkü konumlarını nasıl şekillendirdiği; İstanbul'un sanayi coğrafyasında benzer ekonomik gelişim hikâyelerinin belirli alanlarda kümelenme eğilimi gösterip göstermediği incelemeye değerdir. Bu çalışma kapsamında 13 sanayiciyle yapılan görüşmelerden elde edilen bilgiler doğrultusunda, söz konusu dinamiklere ışık tutabilecek bazı sanayici profilleri tanımlamak mümkündür. Bu tür sosyo-ekonomik profillerin ortaya konulması, İstanbul'daki sanayi mekânlarının dönüşüm süreçlerinde belirleyici rol oynaması beklenen firma ve sektör örgütlerinin karakterini anlamaya da katkı sağlayacaktır.

Görüşmeciler arasında, başlangıçta tedarikçi, ithalatçı veya fason üretici olarak faaliyet gösterirken zaman içinde bu ürünlerin doğrudan imalatına yönelen ve ölçeklerini kademeli biçimde büyüterek üretimlerini OSB'lere taşıyan firmaların bulunduğu görülmektedir. Bu grupta yer alan firmalar, çoğunlukla **esnaf ve zanaatkârlık temelli faaliyetlerden sanayi üretimine geçiş yapan** bir gelişim hattı izlemektedir. Örneğin 1980'lerde Beyoğlu'nda elektrikli ürünlerin pazarlamasıyla faaliyetlerine başlayan bir firmanın, 2000'lerin sonlarında İkitelli'de bu ürünlerin imalatına yöneldiği; başka bir firmanın ise 1980'lerin sonunda fason elektrikli ürün üretimiyle başlayarak ölçeğini önce Kartal'a, ardından Dudullu'ya taşıyarak büyüttüğü görülmektedir. Benzer biçimde, 1990'larda Üsküdar'da bant üretimiyle faaliyetlerine başlayan bir firma, üretimini önce Maltepe'ye, ardından 2017 yılında İstanbul Tuzla OSB'ye taşıyarak endüstriyel serigrafi alanına doğru genişletmiştir. Buna ek olarak, Kapalıçarşı'daki esnaf, sarraf ve zanaatkârların 1970'lerde kurduğu ortak girişimle bakır işleme sanayisine yönelen Sarkuysan'ın üretiminin bir bölümünü 2008 yılında Gebze'den Tuzla'ya taşıması da bu gelişim hattını yansıtan örnekler arasında yer almaktadır.

Bir diğer grup ise çıraklıktan ustalığa ve oradan sanayi tesisi sahipliğine uzanan bir gelişim seyri izleyen; **geleneksel üretim biçimlerinden makineleşmiş imalata geçen** firmalardan oluşmaktadır. Bu grupta, Bayrampaşa'daki atölyelerde ustalaştıktan sonra İkitelli Sanayi Sitesi'nde müşterilerine makine parçaları üretmeyi sürdüren işletmeler ile Kartal'daki atölyelerde imalat tezgâhtarlığından başlayarak önce Dudullu'ya, ardından Tuzla'da daha sonra OSB statüsü kazanacak sanayi sitelerine taşınarak metal hortum üretimine yönelen firmalar yer almaktadır. Görüşmeciler arasında ayrıca, faaliyetleri kuşaklar boyunca devam eden ve sektörle özdeşleşmiş mekânsal hatlar boyunca gelişen örnekler de bulunmaktadır. Bolu Gerede'den Kazlıçeşme'ye ve sonrasında Tuzla Deri OSB'ye uzanan üretim geçmişiyle Cevahir Deri de bu kategori içinde değerlendirilebilecek firmalardan biridir.

> Bizim sektörde hikayeler genelde benzerdir; küçük bir atölyeyle, bir girişimcilik ruhuyla başlayıp ölçeklenen firmalar hepsi. Öyle üniversiteden yeni mezun olmuş gençlerin kurduğu yapılardan ziyade, daha alaylı kesimden gelen, tırnaklarıyla kazıyarak buralara gelmiş sanayiciler çoğunlukta.
>
> Firma 9, Tuzla OSB

Görüşmelere dayanarak ortak gelişme seyrine sahip olduğu öne sürülebilecek gruplardan biri de **mühendislikten imalatçılığa geçenlerdir.** Makine mühendisliği birikimiyle önce Kartal'daki atölyelerde, sonrasında Tuzla'da ismi Anadolu Yakası OSB olacak sanayi kooperatifinde hidrolik pres üretimine geçiş yapan, 1990'larda kimya mühendisliği birikimini kimyasal hammadde üreten fabrika kuruluşuna aktaran örnekler bu gruba dahildir. Görüşmelerde özellikle kimya endüstrisinin imalat ayağındaki firmaların bu örneğe benzer geçmişe sahip olduğu belirtilmiştir. Yani kimya sektörünün girişimciler açısından atölyelerde çıraklıktan veya toptan-perakende ticaretten üretime geçişi zorlaştıran, üretimdeki karmaşıklığın tahsil gerektiren özellikleri olduğu anlaşılmaktadır. Son olarak, Dudullu OSB'de elektrikli motor üretimi yapan Gamak'ın gelişim seyri de bu gruba dâhil edilebilir. Firmanın kurucusunun Eskişehir'deki un fabrikalarında karşılaşılan elektrik motoru arızalarının Türkiye'de yetkili bir merkezde tamir edilememesi üzerine Almanya'da bu alanda eğitim alması ve sonrasında elektrik motoru üretimine yönelmesi, mühendislik bilgisinin imalat girişimciliğine dönüşmesine örnek teşkil etmektedir.

> Kimya OSB kurulduğunda üniversite arkadaşlarının hepsine bu teklifi götürmüş. Gelin parsel alalım, gelin arsa alın. OSB'de 40'a yakın böyle arkadaşı var. İşte bizim arkada Bostancı kimya var, kendi sınıf arkadaşı. İşte bizim inşaat mühendisi Feyzullah Bey mahalle arkadaşı. yaşlar hep böyle 75 üstündeler. ... Akraba olan da var, üniversite arkadaşı olan da var. Bir de kiracıyla mal sahibi de hep tanıdık oluyor. ... Yani genelde tanıdık kiracılık gibi bir sistem var.
>
> Firma 9, Tuzla OSB

Görüşülen firmaların çoğunluğu **tek imalathanede faaliyetlerini yürütmektedir.** İçlerinden üç firmanın farklı sanayi havzalarında birden fazla üretim tesisi varken çeşitli nedenlerle kapasitesini tek tesise indirdiğini not düşmek gerekmektedir. Bunlardan ikisi İkitelli OSB'de konuşlanan, makine ve plastik kalıp üretimlerini geçmişte biri Çerkezköy'deki sanayi havzasına, diğeri Edirne'ye genişletmiş, ancak İstanbul'un lojistik altyapısı ve tek noktadan üretimde karar kılmışlardır. Firmaların tesislerini tek noktada tutmaları kapasite daralması anlamına gelmemektedir. Görüşmecilerden üçü hem Türkiye'nin çeşitli illerinde hem de yurtdışında distribütörlük ağlarıyla pazarlarını genişletmektedir. Birden fazla konumda imalatını sürdüren firmalardan ikisi de içinde bulundukları **sanayi havzasında farklı parsellerde imalat kapasitelerini genişletmiştir.** Mutlusan İkitelli'de, Bimeks de Tuzla OSB'de üretimlerinin farklı aşamalarına ev sahipliği yapan ikinci tesislerini açmıştır. **Farklı sanayi havzalarına yayılan firmalar** da görüşmeciler arasında bulunmaktadır. Metal boru üreten Turconn imalatının bir kısmını Tuzla havzasında başka bir parsele genişletirken, İstanbul'daki sanayi parsellerinin maliyetleri nedeniyle artan üretim ölçeklerinin bir kısmını Sakarya'da yeni kurulan OSB'ye taşımıştır. Yine köklü deri imalatçılarından Cevahir Deri Tuzla'daki üretimini sürdürse de geleneksel dericilik merkezi ve aile şirketinin kökeni olan Bolu Gerede'de Deri İhtisas OSB'ye üretiminin bir ayağını taşımayı planlamaktadır. Son olarak, Sarkuysan şirketler grubu olarak yalnızca Gebze sanayi havzasındaki üretimlerinin bir ayağını Tuzla'ya taşımamış, Türkiye'de Bilecik'ten Avrupa'da Bulgaristan'a, Amerika'da Georgia ve New York'a dokuz alt firmayla deniz aşırı bir üretim ağına ulaşmıştır.



Birlik OSB, 2026

Görüşülen firmaların yarıya yakını üretim aşamalarından bir bölümünü başka firmalara taşere etmektedir. Bu, imalatı delege etme biçiminde de, OSB'lerdeki parsellerin kısıtlı depolama imkânları nedeniyle lojistik firmalarına stoklama amaçlı teslim etme şeklinde de olabilmektedir. Örneğin İkitelli'deki bir firma ürünlerinin montaj ve ambalaj aşamasını İstanbul'un batısındaki sanayi havzalarındaki firmalardan talep etmekte, benzer şekilde Tuzla'daki bir metal boru imalatçısı ürüne özel kaplama aşamasını su arıtma şartlarını yerine getiremediği için OSB'lerin dışında faaliyet yürüten firmalara taşere etmektedir. İmalat sanayisinin kaplama ve ambalajlama ayağını üstlenen firmaların OSB'lerin kira, enerji ve su arıtımı gibi altyapı maliyetlerini karşılayamadığı için OSB havzalarının eşiğinde konuşlandıkları anlaşılmaktadır.

> Hem OSB içinde hem OSB dışında çalıştığımız taşeron firmalar var. OSB dışındakiler içindeki firmalara göre sayıca daha fazla, ancak üretimimizin %90'ını kendimiz yapıyoruz ancak %10'luk bir kısmı taşeron firmalara veriyoruz. Taşere ederkense; işlediğimiz plastiği ve metali montesi için fasonumuza sevk ediyoruz, onlar bize tamamıyla montajlı ve ambalajlı biçimde geri gönderiyor. Bu fason işçilikler OSB dışında; Arnavutköy, Hadımköy veya Tekirdağ tarafına kaymış durumda çünkü OSB içinde hem kira hem enerji maliyetleri çok yüksek.
>
> Firma 4, İkitelli OSB

> Taşeron demeyelim de kaplama işlerini dışarıda yaptırıyoruz, kendi bünyemizde kaplama tesisimiz yok. Kaplamacıların çoğu da maalesef OSB'lerde değil, OSB dışı yerlerde faaliyet gösteriyor. Çünkü OSB'lerin istediği o disiplinli arıtma şartlarını, ön arıtma tesisi kurma zorunluluklarını her firma karşılayamıyor. OSB'ler de "çalışamazsın kardeşim" deyince bu firmalar dışarı itiliyor.
>
> Firma 9, Tuzla OSB

Görüşmecilerin yarısından fazlasının imalatını ihracat rekabeti belirlemektedir. İki firma ihracat pazarındaki daralmadan dolayı ya iç pazara yöneldiklerini ya da hedef coğrafyalarını değiştirmek zorunda kaldıklarını aktarmıştır. Görüşülen firmalardan ikisi ihracat ağırlıklı bir üretim yaptıklarını belirtmiştir. Firmalar ihracat kanallarında İstanbul'un sağladığı farklı lojistik alternatiflerden faydalanmaktadır. Avrupa'ya ihracatta karayolu (Halkalı gümrüğü vb.), deniz aşırı ticarette Avrupa yakasındaki firmalar Ambarlı veya Haydarpaşa limanlarını, Anadolu yakasındaki firmalar Haydarpaşa ve İzmit Körfezindeki limanları kullanmakta, kimi durumlarda havayolu imkânlarına da başvurmaktadır. İhracat yapılan ülke ve coğrafyalarsa oldukça çeşitlidir.



Kimya OSB, 2026

Mekânsal Dağılım ve Kümelenme Pratikleri

İstanbul'daki OSB'lerin mekânsal dağılımına bakıldığında, kentin doğu ve batı çeperlerinde belirli kümelenmelerin oluştuğu görülmektedir. Anadolu Yakası OSB Bölge Müdürü Ayla Dev Tuzla'daki yoğunluğa dikkat çekmektedir: "Tuzla'da faaliyette olan 5 tane OSB var ve şimdi Biyoteknoloji Organize Sanayi Bölgesi de kurulma aşamasında." Özellikle Tuzla bölgesi, kentin doğu sınırında geniş bir alana yayılmış sanayi kümelenmesi yaratmıştır. Her bölgenin kendi içerisinde ve çevresiyle etkileşimi bazı konularda ortaklaşsa da farklı yapılara sahip olduğu görülmektedir.

İstanbul sanayi alanlarının gelişimi, tarihsel olarak kent merkezindeki (Tarihi Yarımada, Haliç, Kazlıçeşme, Seyrantepe) üretim alanlarının desantralizasyonu politikalarına dayanmaktadır. Araştırma kapsamında yapılan görüşmeler, bir zamanlar "şehir dışı" kabul edilen bu alanların, bugün kentin büyümesiyle konut ve ticaret alanları tarafından kuşatıldığını ve bu durumun potansiyel olarak değerlendirilecek özellikleri olsa da ağırlıklı olarak çeşitli sorunların ortaya çıkmasına neden olduğunu belirtmektedir. Dudullu, İkitelli ve Beylikdüzü OSB'leri bu durumun önemli örneklerinin başında gelmektedir. Tuzla'da yer alan OSB'ler ise görece kent merkezinden daha uzak bir konumda planlanmış olmakla birlikte, metropoliten yayılma dinamiklerinden bütünüyle bağımsız değildir. Beylikdüzü OSB Bölge Müdürü Muhammet Divli ve diğer OSB alanlarında yer alan firmalar bu dönüşümü şu sözlerle ifade etmektedir:

> "Biz buraya 1988'de geldiğimizde E-5 bile yoktu, burası tarlaydı. Kuş uçmaz kervan geçmezdi. Şimdi konutlar ve rezidanslarla çevriliyiz. Ön tarafa şimdi büyük bir residence yapılıyor. Kapatılmış çerçeveler. Sonra deniyor ki 'Ya işte burada sanayinin ne işi var?

Muhammet Divli, Beylikdüzü OSB Bölge Müdürü

> "Burası İstanbul'un en pahalı organize sanayi bölgesi. Hala da öyle... bu çevrede hiç ev yokken otoyol da yoktu zaten... Karşı tarafta da birtakım evler vardı. Derken belediyeler güçlendi. Ümraniye Belediyesi yeniden kuruldu. 1990'lı yıllardaydı, belediye olarak Üsküdar'an ayrıldı, bugün kent içerisinde kalmış oldu sanayi bölgesi.

Firma 12, Dudullu OSB

> "İstanbul'da ticaretin merkezinde olmak bir avantaj, bunu kimse inkar edemez. Maliyetlerin artması ve İstanbul'un çok hızlı biçimde büyüyor olması ise dezavantaj. Büyük bir alan İstanbul'un deri sanayi için ayrılmışken hem yerleşimin hem de diğer sanayi bölgelerinin ortasında kaldık diyebiliriz.

Firma 13, Tuzla Deri OSB

Bu anlatılar, OSB'lerin zaman içinde kentsel büyüme dinamikleri tarafından nasıl dönüştürüldüğünü göstermektedir. Başlangıçta kent çeperinde, düşük yoğunluklu ve büyük ölçüde boş alanlar olarak konumlanan OSB'ler, zamanla hem sanayi yatırımlarının artışı hem de konut gelişiminin yayılmasıyla kentsel dokunun içinde kalmıştır. İlk kurulduğu dönemde "şehir dışı" ya da "ıssız" olarak tanımlanan alanların, bugün yoğun konut bölgeleriyle çevrelenmiş olması, Türkiye'de planlama kararları ile fiilî gelişme süreçleri arasındaki makasın bir göstergesidir. Bu durum ise, başlangıçta kentin uzağında kurulan bu bölgelerin zaman içerisinde kentsel rantın ve konut gelişiminin genişleme dinamikleri sebebiyle sanayi alanlarının tartışmalı bir konu haline gelmesine neden olmaktadır. Sanayi, bir yandan kentin ekonomik omurgasını oluşturmaya devam ederken, diğer yandan artan konut baskısı ve arazi değerleri nedeniyle 'istenmeyen' bir kullanım olarak yorumlanmaktadır.

> Yaşam alanı bu tarafa doğru kaydıkça aslında buranın daha da gelişmesini sağlayacak, insanların buraya gelmesini kolaylaştıracak. Dudullu örneği güzel bir örnek; Dudullu dağlık bir yer, ulaşımı çok zordu insanlar gidemiyordu ama tam şimdi içinden metro geçiyor minibüsü otobüsü her şeyi var. İlerleyen süreçte Tuzla da böyle olacak. Dilovası da bu şekilde olacak. Bu yaşamımızı kolaylaştırırken aynı zamanda burayı daraltması gerekecek. Yaşam alanı oluştuğu için büyük fabrikalar yerini ufak tefek yeni fabrikalara bırakacak, alan bulunmaması doğal olarak tekrar taşınmayı öngörecek. Daha da ileri Gebze tarafına gidileceğini düşünüyorum.
>
> Firma 5, Tuzla Kimya Sanayicileri OSB

Öte yandan bu dönüşüm yalnızca mekânsal bir yayılma değil, aynı zamanda ekonomik bir ölçeklenme sürecine de işaret etmektedir. Başlangıçta düşük doluluk oranlarına sahip olan OSB'ler, özellikle 2000'li yılların ikinci yarısından itibaren hızla dolmuş; küçük ve dağınık üretim alanlarından gelen işletmeler burada daha geniş mekânlara geçerek büyüme imkânı bulmuş, kurumsallaşmıştır. Yapılan görüşmelerde de belirtildiği üzere doluluk oranlarının %90'lara ulaşması, hem arsa değerlerini artırmış hem de genişleme olanaklarını sınırlandırmıştır. Aynı zamanda, sanayi alanlarının kiralık ve satılık değerlerindeki artış, üretim yatırımlarını zorlaştırıcı etki yaratmaktadır. OSB'lerde gözlenen mekânsal sıkışma, fiziksel bir kapasite sorunu olmanın dışında üretim ekonomisinin kentsel rant ve finansal getiri baskısı altında yeniden şekillendiğini ortaya koymaktadır.

> İkitelli artık konutların ortasında kaldı. Bu çevresel değişiklik maalesef yanlış politikaların sonucu. İkitelli OSB'nin otopark ve genişleme alanları maalesef müteahhitlere, konut firmalarına veya AVM'lere tahsis edildi. Şimdi etrafımız binlerce bina ile doldu, sanayinin genişleme alanı kalmadı ve arsaların metrekare fiyatı tahmin ediyorum 3.000-3.500 Euro seviyesine çıktı. O arsaları bu bedellerle satın alsan o parayı tekrar nasıl kazanacak ve üzerine bina yapacaksınız? Bu bedellerle sanayi üretimi yapmak imkânsız hale geliyor. İnsanlar üretimle uğraşmak yerine yüksek faiz oranları nedeniyle paralarını faize yatırmayı tercih ediyor; bu da üretim ekonomisi için büyük bir çarpıklıktır.
>
> Firma 3, İkitelli OSB

> Biz 2009'da buraya geldiğimizde buralar tamamen boştu, dutluktu yani. Yapılaşma oranı belki %20 seviyelerindeydi. Zaman içerisinde doldu; özellikle 2007-2008'den başlayıp 2017'ye kadar gelen o 10 yıllık süreçte ciddi bir atılım yapıldı ve doluluk %90'lara çıktı. Küçük dükkanlardan gelenler burada kendini ölçekleyip ferahladı.
>
> Firma 9, Tuzla OSB

Konut alanlarının sanayiye yaklaşması, teorik olarak çalışanların işyerine yakın bölgelerde ikamet etmesi durumunda ulaşım maliyetlerini azaltan ve gündelik yaşamı kolaylaştıran rasyonel bir mekânsal örgütlenme biçimi olarak değerlendirilebilirdi. Ancak yapılan görüşmeler, çalışanların önemli bir kısmının farklı ilçelerden, hatta çevre illerden günlük olarak bölgeye geldiğini göstermektedir. Bu durum, konut–sanayi yakınlaşmasının işgücü yerleşimi üzerinden değil, daha çok kentsel büyüme dinamikleri üzerinden gerçekleştiğini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla mevcut yakınlaşma, üretim süreçlerini destekleyen bütüncül bir mekânsal kurgu üretmekten ziyade, uzun vadede arsa değerlerini yükselten, sanayi alanları üzerinde dönüşüm baskısı oluşturan ve konut kullanıcıları ile üretim faaliyetleri arasında gerilim yaratan bir sürece işaret etmektedir. Bu durum, konut alanlarında yaşayan nüfusun sanayi faaliyetlerini trafik, gürültü ve çevresel etkilerden duyulan rahatsızlıklar üzerinden yorumlamasına neden olmaktadır. Bu durum OSB çevresinde yaşayan haneleri de etkilemektedir. Yoğun tır trafiği ve gün boyu süren araç hareketliliği, gürültü, hava kirliliği ve trafik sıkışıklığı gibi sorunları beraberinde getirerek yaşam kalitesini düşürebilmektedir.

> Burası ilk yapıldığında şehrin dışı, “dağ başı” gibiymiş ama zamanla etrafı Başakşehir gibi konut alanlarıyla dolmuş. Türkiye’de maalesef insanlar evini işine göre pek seçmiyor, çok ters bir yerleşim yapısı var. Ama yine de evlerin OSB’ye yakın olması büyük bir destektir ve mantıklı kullanılırsa çok avantajlı bir durumdur.
>
> Firma 2, İkitelli OSB

> OSB çevresinde 20 yıldır yaşayan ve burada 4 yıldır çalışan olarak şöyle diyebilirim ki. Sanayi bölgesinin yanında oturmak yakın çevreleri etkiliyor. Mesela evimin önünden tırlar geçiyor. Trafik hiçbir zaman bitmiyor. Bu nedenle birçok gecikme ile karşı karşıya kalınıyor.
>
> Firma 6, Tuzla Kimya Sanayicileri OSB

> Kent büyüdükçe sanayi ile iç içe kalıyor. Özellikle fabrikaların çevreye saldıkları duman fazlasıyla sıkıntılı oluyor. Mesela bu sanayi bölgesinde döküm atölyeleri ile yerleşim birimleri çok yakın. Her ne kadar dikkat edilse de insan sağlığını etkiliyor.
>
> Firma 11, Dudullu OSB



Anadolu Yakası OSB, 2026

Ulaşım, Trafik ve Kentle Kesişen Bağlar

Kentin içinde veya sınırında yer alan OSB'ler, İstanbul'un trafik yoğunluğuna hem maruz kalmakta hem de bu yoğunluğu artırmaktadır. Özellikle Beylikdüzü, İkitelli ve Dudullu OSB'leri bulunduğu konumlar itibariyle trafik ve araç yoğunluğunun sık yaşandığı alanlar olarak öne çıkmaktadır. Yapılan görüşmelerde de bu bölgelerin kentsel ulaşım ağlarıyla kurduğu ilişkinin artık yalnızca erişilebilirlik avantajı değil, aynı zamanda ciddi bir yapısal baskı unsuru haline geldiğini de göstermektedir. Dudullu OSB Bölge Müdürü Murat Sedat Han, Dudullu'nun yapısı gereği kent içi ulaşımla nasıl bütünleştiğine ve kentsel dolaşım sisteminin doğrudan parçası haline geldiğine işaret etmektedir.

> Burası her yere açık ve yolları da kamuya açık bir OSB. İnsanların OSB içerisinden çıkması yoğun saatlerde 1 buçuk saati buluyor.
>
> Murat Sedat Han, Dudullu OSB Bölge Müdürü

> Ulaşım imkanları aslında gelişmiş; metronun OSB kapılarında en az iki durağı var. Metrodan inenler için OSB'nin belediyeye devrettiği otobüslerle ring seferleri yapılıyor, insanlar İstanbulkart kullanarak bölge içinde tur atabiliyor. Ancak en büyük sıkıntı akşam saatlerinde; tam karşıdaki şehirler arası otobüslerin hareket saatleri bizim iş dağılımıyla çakışınca trafik kilitleniyor. Kadıköy yönüne gitmek isteyen biri bazen bölgeden bir saatte çıkamıyor. Eskiden ulaşım olmadığı için herkes servise alışmış; şimdi metro olsa bile insanlar "parasını ben vereyim metroyla git" deseniz de kabul etmiyor, illaki servis istiyor. İstanbul trafiğini asıl kilitliyen de bu yüzlerce servis aracı. Personel Gebze'den, Kavacık'tan, hatta karşı taraftan geliyor; yol bazen dura dura 2 saati bulabiliyor.
>
> Firma 12, Dudullu OSB

> Ulaşım aksları açısından otoyola yakın bir konumdayız. Yan yolların da dört-beş şeritli hâle getirilmesiyle öncesine kıyasla iyileşme sağlandı. Eskiden gidiş-gelişler daha sorunluydu. Ama buna rağmen sanayi bölgesi için yolların kapasitesinin daha da artırılması gerekiyor. Tır giriş-çıkışlarının yoğun olduğu Şekerpınar'daki kavşak önemli bir düğüm noktası. Yalnızca buradan günlük yaklaşık 15.000 araç geçiyor. Bunların içinde tırlar ve personel servisleri de var. Özellikle işe giriş-çıkış saatlerinde trafik belirgin biçimde artıyor.
>
> Firma 7, Birlik OSB

Tuzla bölgesindeki kümelenmeyse hem İstanbul'un hem de Kocaeli'nin trafik yükünü çekmektedir. Deri OSB Bölge Müdürü Erdem Düzel, bu durumu konum itibariyle hem İstanbul'u hem de Kocaeli'yi birbirine bağlayan bir noktada olmaları üzerinden değerlendirmektedir. Tuzla Kimya OSB Bölge Müdürü Kemal Baltepe ise bu yoğun hareketliliğini bölge içerisinde yer alan 5 OSB'nin varlığı ve gece 100 binden fazla kişiye hizmet eden bu alanların sabah saatlerinde 2 milyon kullanıcıya ulaşabildiğini belirterek insan yoğunluğunun gece gündüz farklılıkları üzerinden yorumlamaktadır. Özellikle son yıllarda bu yoğunluğun arttığına dikkat çekilmektedir.

> Son 1-2 yıldır inanılmaz bir seviyeye ulaştı. Tuzla merkezde 20 dakikalık yola 50 dakikada gitmeye başladım.
>
> Fatih Duman, Tuzla OSB Bölge Müdürü

> Yukarıda İTOSB var, İstanbul Tuzla Organize Bölgesi. Onlar da mesela bu yolu sabah akşam kullanıyorlar. Arka tarafta bizi birleştiren bir yolumuz var, ortak kullanıyoruz. Oranın da trafiği bayağı bir yoğun. O yol da taleple açıldı. İlk talep ettiğimizde açılması gerektiği üzerine istekliydik ama şimdi de keşke açılmasaydı diyorum. Çünkü inanılmaz bir trafik yoğunluğu var. Bir de güvenlik zafiyeti de doğuruyor bu. Yani orada Nizamiye'de güvenliğimiz var ama orada tek tarafta var yeni nizamiye kurmak içinse alan yok. O yüzden oldukça kontrolsüz bir geçişe sahip oluyoruz.
>
> Yıldıray Demirkıran, Birlik OSB Teknik İşler Müdürü

Yapılan görüşmeler, sanayi alanlarının kentle eklemlenmiş ama aynı zamanda kent trafiği tarafından baskılanan hibrit mekânlara dönüştüğünü; üretim sürekliliğinin artık yalnızca arsa ve yapı kapasitesiyle değil, kentsel dolaşım sisteminin taşıma kapasitesiyle de doğrudan ilişkili hale geldiğini göstermektedir. Trafiğe ek olarak konut ve kentsel yaşamdan uzak olması nedeniyle toplu taşımanın yetersiz kalmasının hem firmalar hem de çalışanlar açısından yapısal bir dezavantaj yarattığı ifade edilmektedir. Çalışanların günlük 1,5–2 saate varan servis yolculukları, emek gücünün fiziksel ve zihinsel yorgunluğunu artırmakta; bu durum doğrudan verimlilik, motivasyon ve iş sürekliliği üzerinde baskı oluşturmaktadır.

> Biz insanımızı çok yoruyoruz. En uzaktan gelen servisimizin buraya ulaşması 1 saat 45 dakika. Sabah 1 saat 45, akşam 1 saat 45 dakika yol çeken bir personelden ben verim bekliyorum; bu çok mantıklı bir yol değil. Tuzla'daki OSB'lerle Kocaeliyi bağlayabilecek bir metro veya hatlarıyla daha kısa zamanda gidilebilecekken saatler yollarda geçiyor.
>
> Firma 9, Tuzla OSB

> Firmanın konumu çalışanlar için çok zor. Servis dışında bir ulaşım yok. Trafik problemi mesela başlı başına büyük bir sıkıntı. Buraya bir raylı sistemin gelmesi trafiğin %80'ini %70'ini azaldır.
>
> Firma 5, Tuzla Kimya Sanayicileri OSB

Tuzla'da yer alan OSB'lerde çalışan profili, İstanbul'un il sınırlarını aşan geniş bir coğrafyaya yayılmış durumdadır. Anadolu Yakası'nda ağırlıklı olarak Maltepe, Kartal (Cevizli, Soğanlık, Yakacık), Pendik ve Tuzla çevresi başta olmak üzere; Kadıköy, Ümraniye, Sultanbeyli, Sancaktepe, Çekmeköy ve Ömerli gibi ilçelerden servislerle erişim sağlanmaktadır. Bölgenin Kocaeli il sınırına yakınlığı nedeniyle Gebze, Çayırova, Darıca ve Şekerpınar gibi yerleşimlerden de önemli bir çalışan nüfusu gelmektedir. Ancak İstanbul–Kocaeli arasındaki servis plakası kısıtlamaları, bazı firmaların Kocaeli tarafında ikamet eden işgücüne erişimini sınırlandırmakta; bu nedenle kimi işletmeler yalnızca sınır hattındaki mahallelerden (örneğin Şifa Mahallesi) personel temin edebildiklerini, bazıları ise Kocaeli'nden hiç çalışan alamadıklarını ifade etmektedir.

Avrupa Yakası'ndaki OSB'lerde ise çalışanlar ağırlıklı olarak Esenyurt, Avcılar, Küçükçekmece, Başakşehir, Bağcılar ve Esenler gibi yoğun konut alanlarından; batı yönünde ise Büyükçekmece ve Silivri'den gelmektedir. Ancak bu yakadaki OSB'lerde, Anadolu Yakasından farklı olarak, çalışanların önemli bir kısmı servis yerine toplu taşıma ağlarını kullanmaktadır. Bu durum ulaşımın firmaların işgücüne erişim kapasitesini belirleyen kritik faktörler olduğunu ortaya koymaktadır.

> İkitelli OSB'de, ulaşım işi aslında çok rahat çözülmüş durumda. Şehrin dışındaki Selimpaşa, Silivri gibi yerlerde ulaşım imkanı kısıtlı olduğu için mecburen servis aracı tutmanız gerekiyor ve bu da işletme için ciddi bir maliyet demek. Ama burası İstanbul'un tam içinde kaldığı için hiçbir trafik sorunu yaşamıyoruz; metroyla herkes istediği gibi gelip gidebiliyor. Zaten İkitelli OSB'de çalışan insanların neredeyse %95'i ulaşım için toplu taşımayı kullanıyor.
>
> Firma 2, İkitelli OSB

Ulaşımda raylı sisteme dayalı toplu taşımanın yetersiz kaldığı özellikle Tuzla gibi bölgelerde servis araçlarına bağımlı olması, çalışanların gündelik yaşam pratiklerini de kısıtlamakta; sağlık, bakım ve ailevi sorumluluklar gibi acil durumlarda mekânsal hareketliliği ciddi biçimde sınırlandırmaktadır. Özellikle kadın çalışanlar açısından bu durum, bakım yükümlülükleriyle üretim mekânı arasındaki gerilimi daha da görünür kılmaktadır.

> Sadece servis kullanabiliyoruz. Acil bir durum olduğunda çıkıp gidemiyoruz da. Yani bu hepimiz için geçerli. Kadın çalışanlarımız, özellikle anne olan kadın çalışanlarımız çocuğuyla ilgili bir sorun olduğunda da aniden çıkıp gidemiyorlar. Anca araç olan birisi olacak ya da şirkette bir araç ayarlanacak da öyle gidilebilir. Onun dışında ulaşım yok. Toplu ulaşım ciddi bir sorun. Çünkü, örnek veriyorum; bir çalışanımız sabahleyin hastaneye gitmek istiyor, daha sonra gelmek için araç bulamıyor buraya. Sadece Kartal Köprüsüne gitmesi gerekiyor ki oradan bir araçla gelebilsin. Onun dışında başka hiçbir ulaşım yok.
>
> Firma 10, Tuzla OSB

Firmalar açısından ise toplu taşıma eksikliği, servis organizasyonu ve acil durumlarda personel taşınması gibi ek maliyetler ve operasyonel yükler doğurmaktadır. İşverenin bireysel araç tahsisi yapma zorunluluğu ya da sevkiyat araçlarının personel taşımak için kullanılması, üretim süreçleriyle doğrudan ilişkili olmayan ek kaynak tahsislerini beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla bazı OSB'lerde toplu taşıma ağlarının yetersizliği, yalnızca bir erişim problemi değil; emek rejimini, üretim organizasyonunu ve gündelik yaşamı etkileyen çok katmanlı bir mekânsal eşitsizlik sorunu olarak ortaya çıkmaktadır. Toplu taşımada minibüs ve otobüs gibi alternatiflerin kısıtlı da olsa varlığını teslim eden firma yetkilileri raylı sistem eksikliğine dikkat çekmektedir. Raylı sistemin yalnızca İstanbul için değil Kocaeli taraflarındaki OSB'leri de besleyerek kurgulanması ihtiyacı görüşmelerde sıkça dile getirilmektedir. Ulaşım altyapısında yaşanan bu eksiklik sanayi alanlarını çalışanlar için yarı-izole üretim adalarına dönüştürmektedir.

> OSB'nin civarında olsa bile o erişim yok. Yani ona nasıl gelecek? Hadi sosyalleşmeyi bırakın, personel bana geliyor diyor ki: "Gün içinde benim 2 saat bir işim var, benim gidip işimi halletmem lazım." Buradan çıkmak 2 saat zaten. "Yok" diyoruz yani, "Kim götürecek seni? Nasıl gideceksin?". Ben sana özel araç tahsis edeceğim, şoförüm sevkiyatı bırakacak. Bunun için adam tutmam ve araba tutmam lazım. Öyle bir imkân söz konusu değil. Yardımcı oluyor muyuz? Çok elzem durumlarda tabii ki; adam hasta oluyor ya da evinde bir şeyi oluyor, evine kadar bırakıtıyoruz yeri gelince. Çünkü biliyoruz ki erişemeyecek o insan. Biz iki kişiden oluyoruz o durumda, bir de arabamızdan oluyoruz. Bu ulaşımsızlık maalesef bizi bu konuda zorluyor bu bölgede.
>
> Firma 9, Tuzla OSB

> Bu bölgenin önemli bir sorunu. Bölgemizin sorunu bence. Sadece bu OSB'nin değil; Birlik OSB, Kimyacılar, Mermerciler... O tarafta da bu sorunlar söz konusu. Onların yine belki minibüs hatları falan var aralarında, biraz daha iyi olabilir toplu taşıma ama bizde hiç yok. Bir otobüs var, onu da yani ben kimsenin kullanabildiğini daha görmedim. Öğrenciler dışında doğru düzgün kimse kullanmıyor.
>
> Firma 10, Tuzla OSB



Tuzla Deri OSB, 2026



Dudullu OSB, 2026

İşletmelerde vardiyalı çalışma düzeni, üretim teknolojisinin niteliğine ve firmanın faaliyet alanına göre farklılaşmaktadır. Değişken siparişlere göre çalışan firmalar genellikle tek vardiya sistemini tercih etmekte, yoğunluk durumunda fazla mesaiyle üretim sürekliliğini sağlamaktadır. Buna karşılık, sürekli ısıl işlem gerektiren üretimlerde sistemlerin dur-başlat yapmasının yüksek maliyet ve verim kaybı yaratması nedeniyle üçlü hatta dörtlü vardiya düzenine geçilmektedir; pazar günü dahil 24 saat kesintisiz üretim bu tür tesislerde teknik bir zorunluluk halini almaktadır. Vardiyalı çalışma, makine parkının etkin kullanımını artırarak kapasiteyi yükseltse de iş gücü planlamasını, çalışan sirkülasyonunu ve özellikle ulaşım organizasyonunu da doğrudan etkilemektedir.

Öte yandan firmalar, bölgenin otoyol bağlantılarına yakınlığını sevkiyat açısından önemli bir avantaj olarak değerlendirmektedir. Bu durum, çalışan hareketliliği ile mal ve lojistik akışlarının farklı mekânsal dinamiklerle işlediğini ortaya koymaktadır. Günlük işgücü dolaşımı yoğun saatlere sıkışarak kırılgan bir yapı üretirken; karayolu bağlantılarının güçlü olması, özellikle şehirlerarası ve bölgesel dağıtım ağları açısından firmalara rekabet avantajı sağlamaktadır. Dolayısıyla bu durum, OSB'lerin ulaşım altyapısına eklemlenmiş ama aynı zamanda bu altyapının kapasite sınırlarına bağımlı mekânlar olduğunu göstermektedir.

> "OSB'ye giriş kısmında, servis araçlarının kalkış saatlerinde, E5 hattında sıkışıklıklar olabiliyor. Ama onun dışında otobana yakın olmamız tabii bizim için bir avantaj. Bu bölgenin otobana yakın olması da avantaj oluyor sevkiyat konusunda.
>
> Firma 10, Tuzla OSB

Mekânsal Sıkışmışlık ve Genişleme İmkânsızlığı

İstanbul içerisindeki OSB'lerde faaliyet gösteren firmalar; kentin genişlemesi, artan maliyetler ve fiziksel alan yetersizliği nedeniyle ciddi bir mekânsal daralmayla karşı karşıya kalmaktadır. Firmaların büyüme arzusu ve personel ihtiyaçları ile sanayi bölgelerinin sunduğu fiziksel kapasite arasındaki çelişkiler, üretim bantlarının sıkışmasına, bölge ve firma parselleri içerisindeki sosyal alanların yok olmasına ve taşınma ile yerinde kalma arasında büyük ikilemler yaşanmasına yol açmaktadır. Dolayısıyla kentsel gelişimle çevrelenen OSB'ler için fiziksel olarak büyümek neredeyse imkânsız hale gelmiştir. Birlik OSB Bölge Müdürü Handan Cömertpay, "Solumuz Kocaeli il sınırı, sağımızda ise diğer OSB alanına dayalıyız, genişleyecek veya firmaların ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde büyüme imkanımız yok bu nedenle." diyerek bu durumu açıklamaktadır. Benzer şekilde Tuzla Kimya Sanayi OSB Bölge Müdürü Kemal Baltepe, alan darlığı nedeniyle büyüme fırsatlarını kaçırdıklarını ama taşınmanın da zor olduğunu belirtmektedir.

Parsellerin tam kapasiteyle dolmuş olması ve sanayi alanlarının çevresinin diğer OSB'ler ya da yoğun konut gelişimleriyle kuşatılması, firmaların mekânsal olarak genişleme imkânlarını büyük ölçüde sınırlandırmıştır. Bu durum, işletmeleri mevcut parselleri içinde üretim yapmaya zorlayan bir mekânsal sıkışma yaratmakta; yatay büyüme imkânı ortadan kalktıkça firmalar parçalı ve çoklu mekân kullanımına yönelmektedir. Yeni alan temin etme ya da bitişik parselleri satın alarak büyüme imkânı ise, artan arsa değerleri ve yapılaşma maliyetleri nedeniyle ekonomik açıdan rasyonel olmaktan çıkmaktadır. Sonuç olarak genişleme maliyetleri, üretimin sürekliliğini ve ölçek ekonomilerini desteklemek yerine, firmalar üzerinde sürdürülebilir üretim pratikleriyle çelişen düzeyde bir finansal baskı oluşturmaktadır. Böylece genişleme maliyetleri, üretimin sürekliliğini destekleyen bir unsur olmaktan ziyade, firmalar üzerinde sürdürülebilir üretim pratikleriyle çelişen bir finansal baskı üretmektedir. Bölge ayrımı gözetmeksizin tüm firmalar fiziksel genişlemede çeşitli zorluklarla karşılaştıklarını ifade etmektedir.

> "Bu binamız bize yeterli gelmediği için burada şube açılışı yaptık. Şubemizde üretim tesisleri var. Bandın esas kimyevi üretim yeri orası. Burada da makinelerle boy kesim yapıyoruz. İki tarafta da üretim bandı var aslında. Asıl üretim, sipariş hazırlık burada gibi düşünebilirsiniz. Ek olarak burada bir de serigrafi bölümümüz var. Mevcut alana sığamadığımız için ölçek büyütmeyi yaptık. O sığmama ya da yetersiz gelme durumunu zaten yaşıyorduk.
>
> Firma 10, Tuzla OSB

> "Şu an burada arsa metrekaresi 3.000-3.500 Euro civarında; bu bedelle sanayi üretimi yapmak çok zor." Ayrıca mevcut tesislerindeki sıkışıklığı, "5 katlı ve makineler artık iç içe girmiş durumda, hareket kabiliyeti azalıyor
>
> Firma 3, İkitelli OSB

> "Bir tane dükkan kirası bugün burada 125.000 Lira civarında. 100 metrekare bir yer 125.000. Yani adam 500 metrekare bir yer alayım dese ne yapıyor? 750.000 kira yapıyor. Bu da bir imalat üretimi yapan için çok pahalı.
>
> Firma 2, İkitelli OSB

Mekânsal sıkışma yalnızca fiziksel alan eksikliği değil; üretim organizasyonunun yeniden kurgulanmasını gerektiren yapısal bir dönüşüm anlamına gelmektedir. Anadolu Yakası OSB Bölge Müdürü Ayla Dev, bu yer yokluğu nedeniyle bazı sanayicilerin istemeyerek de olsa İstanbul dışına çıkmak zorunda kaldığını "İstanbul'da tabii genişleyebilecek alanlar kalmadığı ve olmadığı için mecburen gitmek zorunda kalıyorlar." sözleriyle ifade etmektedir. Ancak taşınma kararları, firmaların ölçeğine, üretim ve altyapı gereksinimlerine ve işgücüne erişim koşullarına bağlı olarak farklılaşmaktadır.

> İstanbul'dan OSB'lerin taşınma konusu konuşuluyor ama tabii ki mevcut OSB'ler için değil bu, sadece teşviklerle yeni kurulacak alanlar için geçerli. İstanbul dışına teşviklerinin artırılmasıyla alakalı bir durum. İstanbul'da artık gidecek yer kalmadı ki.
>
> Firma 7, Birlik OSB



Birlik OSB, 2026

Taşınma Tartışmaları, Ekonomik Durum ve Nitelikli İş Gücü Faktörü

İstanbul içindeki sanayinin taşınması gerektiği yönündeki kentsel tartışmalara OSB yöneticileri ve firmalar tamamlanmış devasa altyapı yatırımları ve nitelikli iş gücünün kaybedilme riski olmak üzere iki ana gerekçeyle karşı çıkmaktadır. İkitelli OSB Bölge Müdürü İhsan Özleyen, altyapı yatırımlarına işaret ederek taşınmanın rasyonel olmadığını savunmaktadır.

> OSB 7 milyon metrekarede bir yer. Bizim burada enerji yatırımımız 600 MW'lık. Bu kadar altyapı var, taşınması her şeyden önce çok ciddi bir maliyet.
>
> İhsan Özleyen, İkitelli OSB Bölge Müdürü

> Ben kendimi bildim bileli Tuzla OSB'nin taşınacağı söylenir. Şimdi ben bir sanayici olarak burada her yere yakın iyi bir lokasyondan taşınmak istemem tabii ki.
>
> Firma 1, İstanbul Anadolu Yakası OSB

> Buna stratejik olarak yönetim karar verir ama şu an için burası bize yetiyor. Tamamen taşınmak çok maliyetli bir iş; o yüzden yerimiz daralırsa komple gitmek yerine dışarıdan ek depo sahası tutmak çok daha pratik olur.
>
> Firma 7, Birlik OSB

Firmalar mevcut üretim alanlarına sığmakta giderek daha fazla zorlanmalarına rağmen, taşınma kararı yüksek finansal maliyetler ve ciddi riskler barındırdığı için temkinli bir biçimde ele almaktadır. İşletmelerin bu konudaki yaklaşımları genel olarak iki eğilimde toplanmaktadır. Birinci grupta yer alanlar, büyüme hedefleri doğrultusunda İstanbul içindeki arsa ve inşaat maliyetlerinin ulaştığı seviyeler nedeniyle şehir dışına yönelmeyi zorunlu bir strateji olarak görmektedir. Mevcut çok katlı ve sıkışık üretim yapılarında makinelerin iç içe geçtiğini, seri üretim için fiziksel kapasitenin yetersiz kaldığını belirten işletmeler, Trakya ya da Anadolu'daki yeni OSB'lerde arsa temin etmeye yönelmektedir. Ancak bu yönelim dahi inşaat ve finansman maliyetlerinin yüksekliği nedeniyle kademeli ve temkinli ilerlemektedir. Çoğu firma üretimi kısmen şehir dışına taşısa bile ticari ilişkiler, yönetim birimleri ve müşteri ağları nedeniyle metropolle bağını koparmak istememektedir.

> Trakya tarafı biraz serbest bölgeden dolayı çok fazla gelişti. Normalde tercihleri değildir. Çünkü bir firmayı buradan ben Kocaeli'ye taşımam demek birçok personelim burada bırakmam gibi bir şey olur. Çünkü yol çok uzak oluyor. Mecbur o taraftan eleman bulmam gerekiyor. Otomatik buradaki sanayiyi oraya taşıdığımız zaman burada bir işsizlik oluşacak. İnsanların tekrar iş bulması gerekecek. Olmaması herkes açısından daha iyi ama oraya doğru ilerliyoruz.
>
> Firma 5, Tuzla Kimya Sanayicileri OSB

> İstanbul sanayisi önce Karaköy Perşembe Pazarı gibi merkezlerde başlamış, sonra Bayrampaşa'ya, oradan da talep üzerine daha kurumsal bir yapı sunan İkitelli'ye akmış. Eskiden insanlar işini büyütmek için Çerkezköy veya Gebze gibi yerlere giderdi ama şu anki ekonomik şartlarda kimse işini büyütmüyor, sadece ayakta durma mücadelesi veriyor. İnsanlarda "daha büyük yere geçmemiz lazım" sözünün sadece bir ağız alışkanlığı haline geldiğini düşünüyorum. Eskiden bir dükkan boşalmadan kaporası verilirdi, "hava parası" vardı; şimdi ise tarihinde olmadığı kadar boş ve kiralık yer var. Ayrıca bir nesil sorunu var; babalar çocuklarını okutuyor ama çocuklar babalarının işini gelecek vaat etmediği için devam ettirmek istemiyor, bu da bir kopuş yaratıyor
>
> Firma 2, İkitelli OSB

> İkitelli OSB 6.500 dönüm üzerine kurulu. 10-15 sene öncesine kadar idare ediyordu ama şimdi firmalar büyüyor, arsalar ve binalar mahdut kalıyor. Bu yüzden süratle yenilerinin kurulması lazım. Kapaklı-Çerkezköy'de İkitelli gibi bir yer kuruldu, tapular dağıtıldı, orada 30 dönüm yer aldık. Tabi en küçük arsa 5000 metrekare, 10-20-30-50-100 dönüm olarak sanayicilere verildi. Ancak şu an para çok kıymetli, inşaat maliyetleri (demir, çimento, işçilik) çok pahalı olduğu için yatırım yapmak zor, işler duruyor. Sanayicilik ülkenin en cefakar insanlarının meydana getirdiği bir meslek, ancak dünyanın ve Türkiye'nin ekonomik açıdan geçirdiği sıkıntı da ortada.
>
> Firma 3, İkitelli OSB

İstanbul'un teknoloji, finans ve lojistik alanlarındaki merkezi konumu nedeniyle sanayinin bütünüyle kopması mümkün görülmemektedir. Ancak üretim faaliyetleri mekânsal olarak kısmen desantralize olsa bile, yönetim, tasarım, Ar-Ge ve ticari koordinasyon gibi yüksek katma değerli işlevlerin metropolde kalması gerektiğine dair görüşler de bulunmaktadır.

> İstanbul nüfus olarak doygunluğa ulaştı, bence büyüyen firmalar gitmeli. Ama İstanbul aynı zamanda teknoloji, finans ve lojistik merkezi; sanayi buradan tamamen kopamaz, kopmamalı. Belki üretim Anadolu'ya kaymalı ama yönetim ve ticari ayak burada kalmalı. İstanbul'da daha inovatif ve yüksek katma değerli işler kalacaktır; orta ve düşük teknolojili üretimler zamanla mecburen gidecek gibi duruyor.
>
> Firma 9, Tuzla OSB



Tuzla OSB, 2026

İkinci gruptaki firmalar ise mevcut ekonomik koşullar, yüksek faiz oranları ve belirsizlik ortamı nedeniyle taşınma fikrini rafa kaldırmaktadır. Yeni bir tesis kurmanın maliyetini karşılamanın mümkün olmadığını düşünen bu işletmeler, üretimi başka bir bölgeye taşımak yerine mevcut mekânda kalmayı, gerekirse dışarıdan depo kiralamayı ya da aynı OSB içinde ek bir birim açarak parçalı büyümeyi tercih etmektedir. Mevcut konumun sunduğu erişim, müşteri yakınlığı ve yerleşik iş ilişkileri, taşınma riskine kıyasla daha güvenli bir seçenek olarak görülmektedir.

> Tamamen sanayiye yönelik bir yer kurulmuş. Tuzla merkeze doğru giderken göreceksiniz zaten öyle bir zamanda kurulmuş firmalar, her tarafı evle çevrili. Orada imkan bulamıyor. Bu sefer çevresel faktörler, kirlilik, başka şikayetler oluyor. Bu sefer bu işin boyutları büyüdüğü zaman orada barınması tabii ki zor oluyor. Onlar bulundukları yerden gitmek zorunda. Ama örneğin yıllardır gidecek haberleri çıkan Dudullu OSB hala taşınmadı. Yerlerine alternatif yapıldı. Gebze Dilovası tarafından ufak ufak İMES kurdular, o tarafı da bir taraftan devam ettiriyorlar. Yani gidebildikleri yere kadar gitmeye çalışıyorlar.
>
> Firma 7, Birlik OSB

İstanbul'un belirli sektörlerde uzun yıllar boyunca sahip olduğu merkezî konum, pazara erişim, lojistik imkânlar ve müşteri ağlarına yakınlık sayesinde güçlü bir cazibe üretmiştir. Ancak zaman içinde artan maliyetler, çevresel yükümlülükler ve kentsel baskılar bu avantajların göreli etkisini zayıflatmıştır. OSB'lerin sektörel dağılımı da değişmiş, başlangıçta belirli alanlarda yoğunlaşan üretim alanları giderek daha karma bir yapıya dönüşmüştür. Karma kullanımın artması, sektörel ortaklaşmanın çözülmesi ve maliyet baskısının artması, bazı firmaların daha düşük maliyetli ve daha az baskı altında olan kentlere yönelmesine yol açmaktadır. Böylece İstanbul, sektörel cazibesini bütünüyle yitirmese de, değişen ekonomik ve mekânsal koşullar karşısında üretimin bir kısmını çevre merkezlere devreden bir dönüşüm süreci yaşamaktadır.

> Gerede deri sektörü için iyi olduğu yerlerden biri olsa da 2005 yılında İstanbul buranın bir basamak yukarısıydı. Nitekim İstanbul bir ilçeye göre pazara, havaalanına ve müşterilere daha yakın olan, ayakkabıcılara daha hızlı hizmet verebileceğimiz bir yer olarak öne çıkıyor, bu sebeple tercih ettik. Bugüne kadar böyleydi ve güzeldi; ancak artan işçi maliyetleri ve çevre yükü nedeniyle burası artık karma bir OSB yapısına dönüştü. Dericiden daha çok başka firmalar var maalesef. Firmalar da artık Bursa veya Gerede gibi bölgelere gitmeye başladı. Tabi burada etken birçok faktör var. Çevresel etkiler, artan işçi maliyetleri ve sektördeki karlılığın rekabet ve artan kapasiteler nedeniyle azalması gibi gerekçeler, haliyle üreticileri maliyetin daha düşük olduğu yerlere yöneltiyor.
>
> Firma 13, Tuzla Deri OSB

> Taşınacağımız yerin OSB olması şart değil çünkü bizim büyüklüğümüzde parselleri OSB'lerde bulmak çok zor. Gebze veya Dilovası tarafları lojistik ve nüfus yoğunluğu açısından avantajlı olabilir. Lojistik maliyetleri (köprü ve otopark ücretleri gibi) çok arttığı için ayrıca bu dengeyi de iyi kurmak, detaylı düşünmek zorundayız. Nakliye maliyetlerini düşürmek için katma değeri yüksek, hacmi küçük ama fiyatı pahalı ürünlere odaklanmaya başladık, ürünlerimizi bu yönde çeşitlendirdik.
>
> Firma 4, İkitelli OSB

İthalat ve üretim süreçlerinde hammaddeye yakınlık, firmaların yer seçimi kararlarında belirleyici bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Özellikle hammaddenin ağırlıklı, hacimli ya da taşıma maliyeti yüksek olduğu sektörlerde, üretim tesisinin tedarik kaynağına yakın konumlanması maliyetleri düşürmekte ve operasyonel verimliliği artırmaktadır. Bu durum, pazara ve finansal ağlara yakınlığı nedeniyle cazibe üreten İstanbul gibi metropollerin bazı sektörler açısından göreli avantajını azaltabilmektedir. Hammadde temin noktalarına daha yakın bölgeler, bazı sektörler tarafından düşük lojistik maliyetleri ve üretim sürecindeki zaman tasarrufu nedeniyle alternatif merkezler haline gelmekte; firmalar hammaddeye yakın alanları tercih edebilmektedir.

> Sektör çok geniş ve yıllar içerisinde evriliyor. Artık bazı firmalar ayakkabılık deriden çok kolajen ve jelatin üretimini ön plana çıkarıyor. Derinin yarma kısmından elde edilen kolajen; ilaç kapsüllerinden kozmetiğe, gıdadan cerrahi dikiş iplerine kadar birçok alanda kullanılıyor. Eskiden Türkiye'de jelatin fabrikası yoktu ve dünyada domuz jelatini daha ucuz ve hızlı üretildiği için tercih ediliyordu. Bilmeden jelibonlarda, yoğurtlarda ve pastalarda bunları tükettik. Ancak şimdi Türkiye'de sığır jelatini (helal jelatin) üreten 7-8 firma var ve bu ürünler bulyonlardan pastalara, jelibonlardan ilaçlara kadar her yerde kullanılıyor. Bu fabrikalar artık hammaddeye yakın olmak için İstanbul'dan Bursa veya Gerede gibi bölgelere taşınıyorlar.
>
> Firma 13, Tuzla Deri OSB

Firmalar için taşınma kararında en belirleyici unsurlardan bir diğeri ise nitelikli işgücüdür. Taşınma süreci yalnızca makinelerin, üretim bantlarının ya da fiziksel altyapının yer değiştirmesi anlamına gelmemekte; aynı zamanda yıllar içinde deneyim kazanmış, kurumsal bilgi birikimini taşıyan personelin kaybedilmesi riskini de içermektedir. Özellikle üretimin giderek yazılım, tasarım ve mühendislik temelli bir yapıya evrildiği sektörlerde beyaz yakalı çalışanların mekânsal tercihleri belirleyici olmaktadır. Kent çeperine ya da başka bir ile taşınma ihtimali, çalışanlar açısından artan ulaşım süresi ve yaşam düzeninin bozulması anlamına geldiğinden, birçok nitelikli personel böyle bir durumda işten ayrılmayı tercih edebilmektedir. Bu durum, firmaların yeni yatırım planlarını geri çekmesine dahi yol açabilmektedir.

> Taşınmak için yer bakıyoruz çünkü mevcut lokasyon bize yetmiyor. Yan parseli alıp tesisimizi 40.000 metrekareye çıkarsak da şartlar bizi zorluyor, bu lokasyon bize yetersiz. Ancak taşınmak büyük bir karar. Düzce gibi yüksek derecede teşvikli sağlanan ve halihazırda arazimiz de olan bir bölge, buraya gitmeyi düşündük mesela ama orada da personel bulma korkusu yaşıyoruz. Silivri ve Çerkezköy seçenekleri var ama oraya gidince de şirket sahipleri ve beyaz yaka her gün 4-5 saat yol gitmek istemiyor. Çerkezköy'e taşınıp 1 sene içinde geri dönen firmalar oldu. Belli bir refaha erişmiş insanlar her gün yolda 4-5 saat geçirmek ya da gidip oraya yerleşmek de istemiyorlar.
>
> Firma 4, İkitelli OSB

> Sanayi artık yazılıma ve tasarıma, yani klavye başında yapılan işlere dönüşüyor. Bizim Tuzla'da bir parselimiz vardı, oraya gitmeyi düşündük hatta inşaata başladık ama personelimizi kaybetme riskini görünce vazgeçtik. Çünkü personel şehir dışına gitmektense tazminatını alıp ayrılmayı tercih ediyor; yetişmiş personeli kaybetmek büyük bir risk. Şehir dışına çıkınca ulaşıma harcanan süre de çok artıyor.
>
> Firma 12, Dudullu OSB



Dudullu OSB, 2026

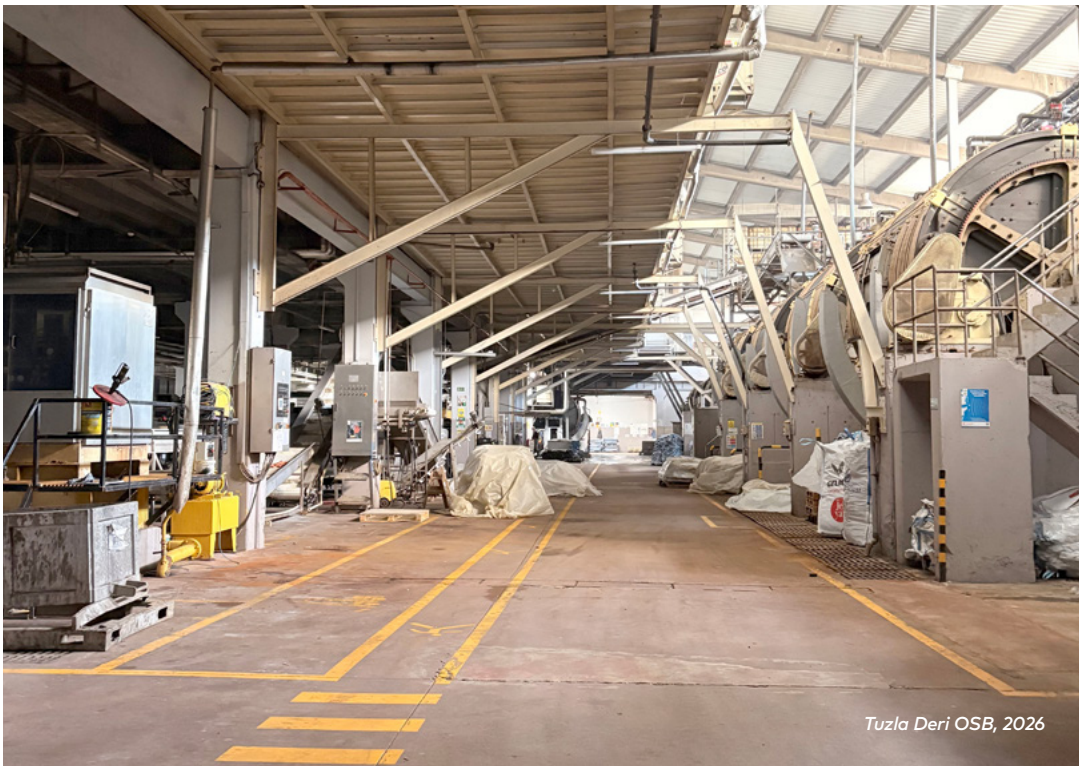
Ek olarak, sektörel farklılıklara bağlı olarak firmaların ihtiyaç duyduğu işgücü niteliği de değişmektedir. Standartlaştırılmış hammadde ve seri üretim süreçlerine dayanan sektörlerde belirli bir eğitim süreciyle çalışanların üretime adapte olması mümkünken, hammaddenin doğal, değişken ve ustalık gerektiren özellikler taşıdığı sektörlerde üretim süreci büyük ölçüde çalışan deneyimine bağlıdır. Dolayısıyla bazı sektörlerde kalifiye işgücü ihtiyacı, yıllara yayılan bir tecrübe birikimini zorunlu kılmakta ve bu durum hem üretim kalitesini hem de firmaların yer seçimi ve işgücü piyasasına bağımlılığını belirleyen temel unsurlardan biri haline gelmektedir.

> “Deri için bunu söylemek çok zor. Hammaddemiz olan deri doğal bir materyaldir; her hayvanın yaşı, kilosu ve ten rengi farklıdır; yani canlı yaşayan bir materyalle uğraşıyoruz. Bu iş tekstildeki veya kağıttaki, kartondaki gibi standart bir hammaddeyle yapılmadığı için çalışan insanın kesinlikle kalifiye olması, yılların tecrübesine sahip ve deriyi kullanmayı biliyor olması gerekir. Tekstilde de deneyim önemlidir ancak, deride oradaki gibi 3-5 günde eğitmek imkanlı değil, senelerin verdiği tecrübeye ihtiyaç var.
>
> Firma 13, Tuzla Deri OSB

Mevcut çalışanların ayrılması halinde sıfırdan kadro oluşturmanın maliyeti ve belirsizliği, birçok firmayı bulunduğu yerde kalmaya zorlamaktadır. Öte yandan imalat sektöründe ara eleman ve teknik personel bulma sorunu giderek derinleşmekte; genç kuşakların sanayi üretimine mesafeli durması hem mavi yakada hem de aile şirketlerinin devamlılığında kuşaklar arası bir kırılma yaratmaktadır.

> 6 aydan beri kendi işimizle alakalı eleman bulamıyoruz. Ülkede işsizlik olduğu iddiası gerçeklerle bağdaşmıyor; asıl sorun herkesin üniversite mezunu olup masa başı iş istemesi, kimsenin makinede çalışmak istememesidir. Gençlerimiz üretimde çalışmak yerine alışveriş merkezlerinde çalışmayı bir statü olarak görüyor. Eleman bulsan da bulduğun eleman işi öğreniyor, ekonomi bu durumdayken tabi başka firmadan yüksek maaş alırsa hemen oraya geçebiliyor. Tekrar birini bulma, işi öğretme mesaisi başlıyor, bu da verimliliği düşürüyor.
>
> Firma 3, İkitelli OSB

> Son yıllarda buralarda çok fazla fabrika kapatıp veya kiraya verip gidiyor. Eski nesiller işleri çocuklarına bırakıyor ama yeni nesil bu işi yapmak istemiyor. Ata yadigârı üretim kültürü her geçen gün azalıyor. Babasının işini devam ettiren çok az kişi kaldı, önceden böyle değildi.
>
> Firma 13, Tuzla Deri OSB

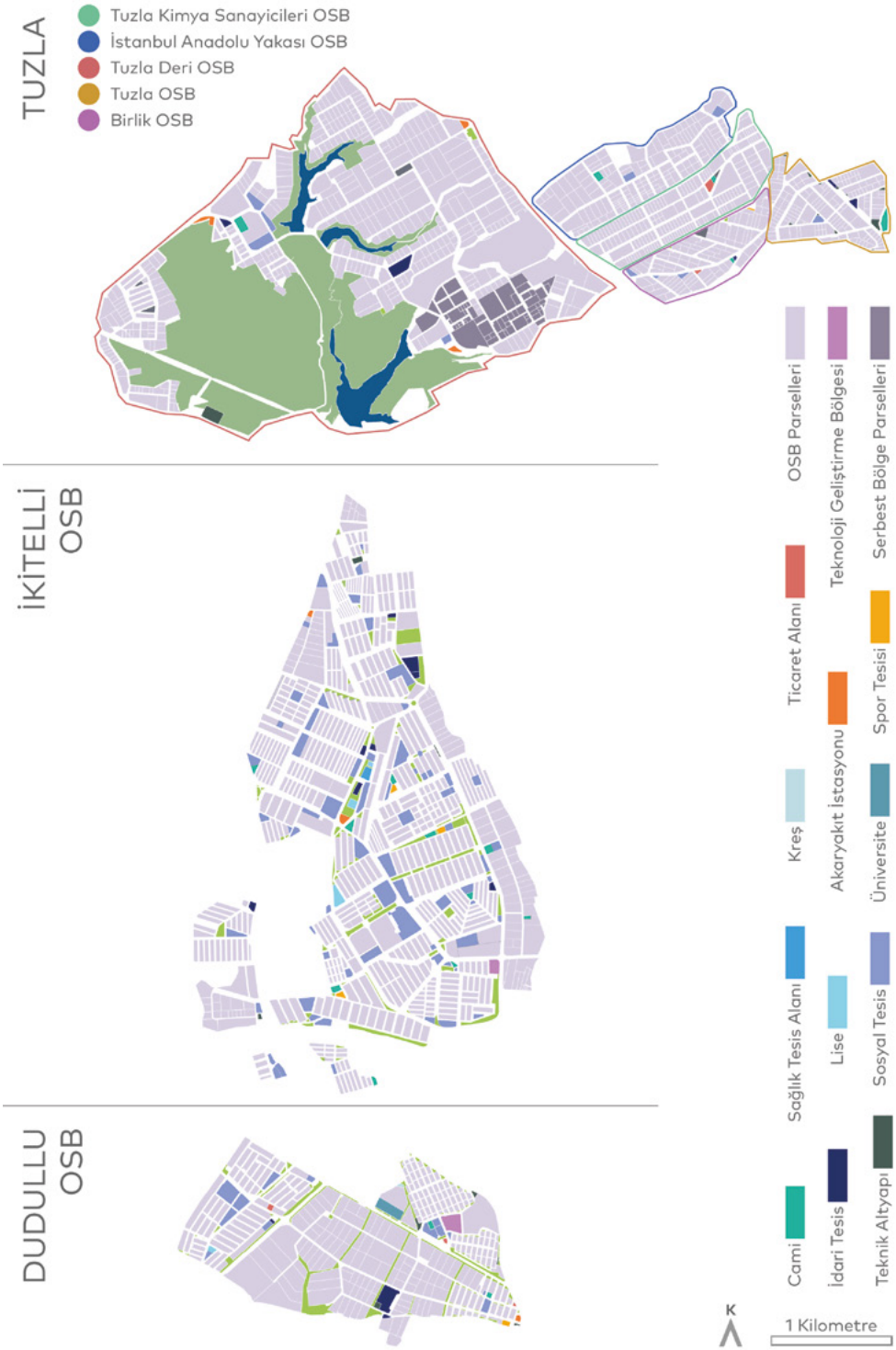


Tuzla Deri OSB, 2026

Gündelik Yaşam ve Sosyal Dinamikler

OSB'lerin çoğunlukla şehir merkezlerinden uzak konumlanmaları, çalışma alanına ulaşım, çevreye ulaşım, gündelik ihtiyaçların karşılanacağı alanlara erişim, sosyalleşme olanakları gibi farklı açılardan çeşitli zorlukları beraberinde getirmektedir. Ulaşım sürelerinin uzunluğu ve toplu taşıma olanaklarının sınırlı olması, çalışanların günlük yaşam kalitesini olumsuz etkilemektedir. 4562 sayılı OSB Kanununa göre OSB'lerin içerisinde idari binalar, sosyal tesisler, mesleki ve teknik eğitim alanları (çıraklık okulları, meslek liseleri), sağlık merkezleri, teknoparklar, ibadet yerleri (camiler), bankalar, PTT ve spor alanları gibi donatılar bulunması gerekmektedir. Ancak İstanbul'da yer alan Biyoteknoloji OSB hariç tüm alanların OSB kanunu öncesinde kurulan, kanunla OSB'ye dönüşmüş alanlar olması sebebiyle bu donatıların yalnızca bir kısmı bölgelerde yer bulabilmiştir. Dolayısıyla, OSB'lerde sosyal yaşam olanaklarının sınırlı olduğu bilinmektedir.

Harita 2. Tuzla OSB'ler Bölgesi, Dudullu ve İkitelli OSB'leri Sosyal Donatı Alanları



Kaynak. OSB Bölge Müdürlüklerinden temin edilen veriler doğrultusunda araştırma kapsamında hazırlanmıştır.

OSB'ler, binlerce kişinin çalıştığı devasa istihdam merkezleri olmaları nedeniyle, mesai saatleri içerisinde yoğun bir insan hareketliliğine ve kendine has bir gündelik yaşama ev sahipliği yapmaktadır. Bu kapsamda, OSB'lerin sadece üretim alanı olmaktan ziyade, kanunla belirlenen standartlar çerçevesinde eğitim, sağlık alanları, sosyal tesisler, teknoparklar ve ibadet yerleri gibi donatılarla desteklenmiş "mikro kentler" gibi işlemesi beklenmektedir. Çalışanların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik bu donatıların, bölge içerisindeki gündelik yaşamın kalitesini artırması oldukça önemlidir. Ancak yapılan görüşmelerde pek çok OSB için bu alanların oldukça yetersiz kaldığı ifade edilmiştir.

> Molalarda parsel içerisindeki yemekhanelerde ve bahçede vakit geçiriyorlar.
>
> Firma 1, İstanbul Anadolu Yakası OSB

> Yani OSB içerisinde market var aşağıda, kafeler falan var. Yani o anlamda burası iyi. Kendi halı sahası var OSB'nin gidip oynamak isteyen için. O şekilde OSB'nin imkânları var ama kendi şirketimiz olarak da hani burada bir böyle bir spor, oyun alanı vesaire veya oturup çok fazla yerimiz yok maalesef. Bu da alanımızın çok büyük olmamasından kaynaklanıyor. Hani öyle bir basket sahası, voleybol sahası kurmak gibi yerimiz maalesef yok.
>
> Firma 7, Birlik OSB

OSB'lerde çalışanların gündelik yaşamı büyük ölçüde işyeri parseliyle sınırlı bir mekânsal çerçevede şekillenmektedir. Molalar çoğunlukla yemekhane, çay ocağı ya da fabrikanın bahçe alanı gibi işletme içi mekânlarda geçirilmektedir. Çalışma temposu ve vardiya düzeni, mola sürelerini standartlaştırmakta; sabah, öğle ve öğleden sonra verilen kısa aralar, çalışanların dinlenme ve temel ihtiyaçlarını giderme olanağı sunmaktadır. Ancak bu zaman dilimleri içerisinde parsel dışına çıkmak çoğu zaman mümkün olmamaktadır. Özellikle servis saatlerinde yaşanan sıkışıklık ve ulaşım baskısı, mesai saatleri içerisindeki dinlenme saatlerinde gündelik ihtiyaçları karşılama, sosyalleşme veya mesai bitiminde bölge içinde vakit geçirme olasılığını daha da azaltmaktadır.

> Yani bir sosyalleşme alanı gibi öyle bir şey burada yok. Herkes kendi çalışıyor; işte yemekhanemiz var öğlen yemeğini yiyor, orada çay ocağımız var, dinlenme yerleri ayarlanmış. Kışın ayrı, yazın işte sigara içenler için ayrı dışarıda yer yaptık; oralarda kendi parselimiz içinde çözüyoruz. Onun dışında mesai bitiminde servisle gidiyor; yani burada böyle sosyalleşecek bir araya gelecek bir organizasyon yok. Yani olsa belki faydalanılır.
>
> Firma 8, Birlik OSB

> Çalışanlar günlük işlerini de halledebilecekleri bir yere ihtiyaç duyabilirler. Sağlıkla ilgili zaten bir adım atıldı, gidebileceğimiz bir yer var, yemek yeme konusunda yerimiz var, camiye çok yakın arkadaşlar ihtiyaç duyduklarında gidebiliyorlar. Ama çalışanlar günlük işlerini de halledebilecekleri bir yere ihtiyaç duyuyor. Buradan 6'da çıktığımız zaman hemen servis şoförümüz hızlıca gidelim diye düşünüyor ki trafiğe kalmayalım. Orada da ulaşım devreye giriyor. Burada toplu taşıma imkânı olsa yine burada açılacak bir marketten alışveriş yapıp öyle gitme imkânı olabilir.
>
> Firma 10, Tuzla OSB



Anadolu Yakası OSB, 2026



Tuzla OSB, 2026

OSB'lerin fiziksel yapısının da personel açısından nitelikli bir kullanım sağlayamadığı ortaya çıkmaktadır. Gölgelik ağaçların, nitelikli peyzaj düzenlemelerinin alanlarda kısıtlı olması veya hiç olmaması dış mekân kullanımını sınırlandırmaktadır.

> Dışarıda yürüdüğünüzde gölge yapacak tek bir ağaç bile yok, bu yüzden yazın sıcağında dışarı çıkmak yerine içeride klima altında kalmayı tercih ediyoruz. Kimyacıların olduğu bir bölge olduğumuz için havası da pek hoş değil. Sosyal donatı olarak da sadece noter, sağlık ocağı ve bankalar var; insanın gündelik ihtiyaçlarını giderebileceği bir çarşı falan da buralarda yok.
>
> Firma 5, Tuzla Kimya Sanayicileri OSB

OSB ölçeğinde ihtiyaç duyulan market, eczane, banka şubesi ya da gündelik hizmet birimleri de planlı bir sosyal altyapı yaklaşımının ürünü olmaktan ziyade, çoğu zaman dışarıdan gelen yatırımcı talebine bağlı olarak şekillenmektedir. Yatırımcılar tarafından ticari potansiyel olarak değerlendirilmediği sürece söz konusu donatılar hayata geçirilmemekte; dolayısıyla sosyal mekân üretimi kamusal bir gereklilikten çok piyasa dinamiklerine bağlı kalmaktadır. OSB'lerde metrekare fiyatlarının yüksek değere sahip olması, firmaları sahip oldukları tüm alanı kazanç getirecek kalemlere, yani üretim bantlarına, makinelere ayırmaya zorlamaktadır. Firmalar ağırlıklı olarak ihtiyaç duyulan alanları kendi parselleri içerisinde oluşturmaya çalışmakta, ancak görüşmelerden elde edilen veriler doğrultusunda bu alanlar personel için yeterli olmamaktadır.

> Maalesef kendi parselimizde yerimiz olmadığı için öyle geniş bir sosyal alanımız yok; sadece yemekhane ve çay alanlarımız var. Küçük geliyor, OSB genelinde yeşil alanlar, kamelyalar var ama personeli dışarı salamıyoruz. İş Güvenliği (İSG) kuralları gereği parsel dışındaki kazalarda sorumluluk işverene kalıyor, o yüzden "binanın dışına çıkmayın" demek zorunda kalıyoruz. Bir de mevcut parselde hem imalatı büyütmeye çalışıyorsunuz hem de sosyal alan ihtiyacı var. Makine mi koyacaksınız yoksa elemana orayı sosyal tesis olarak mı bırakacaksınız? Makine para getiriyor maalesef.
>
> Firma 9, Tuzla OSB

Parsel ölçeğinde alanın büyük kısmı üretime ayrıldığı için sosyal tesislere yer kalmamaktadır. Birçok işletmede sosyalleşme, yemekhane ve sigara içme alanı gibi temel mekânlarla sınırlıdır. İş güvenliği mevzuatı, çalışanların parsel dışına çıkmasını sınırlayabilmekte; bu durum OSB genelinde var olan kamusal alanların dahi fiilen kullanılamamasına yol açabilmektedir.

OSB'lerde beyaz yaka–mavi yaka ayrımı yalnızca iş tanımları üzerinden değil, mekânsal kullanım pratikleri üzerinden de yeniden üretilmektedir. Sosyalleşme alanlarına erişim, mola sürelerinin esnekliği ve parsel içindeki mekânsal organizasyon bu ayrımı görünür kılmaktadır. Beyaz yakalı çalışanlar, daha esnek çalışma temposu ve bireysel araç sahipliği gibi nedenlerle bölge dışındaki mekânlara kısmen erişebilirken, mavi yakalı çalışanlar zaman kısıtı, vardiya düzeni ve servis bağımlılığı nedeniyle parsel sınırları içinde kalmaktadır. Böylece sosyalleşme imkânı, fiilen sınıfsal ve statüsel bir farklılaşma üretmektedir.

> Aslında başkalarıyla tanışabileceğimiz bir alan olsa da gidebileceğimiz pek bir yer yok, o yüzden pek dışarı çıkmıyoruz. Fabrikamızın çaprazında bir kahveci var ama onun da oturma alanı çok sınırlı. Araba mesafesinde Şekerpınar tarafında mekânlar falan var ama onlar mola saatini aştığı için ancak beyaz yaka bazen gidebiliyor, mavi yaka için öyle bir imkân yok.
>
> Firma 5, Tuzla Kimya Sanayicileri OSB

> Genellikle yemekhanemizde yemek yiyor arkadaşlarımız, bir nefes almak istedikleri zaman hani fabrikanın önünde yerimiz var veya sigara orada içiyorlar saatlerinde. Arka tarafta da gene mavi yakamızın yemek yediği bir alan var. Beyaz yaka ve mavi yakanın yemekhaneleri ayrı.
>
> Firma 7, Birlik OSB

> Personelimizin alan içinde sosyalleşebilecekleri alanlar mevcut. Beyaz yaka için cafe, dinlenme alanı, playstation salonu gibi imkanlarımız var. Mavi yaka için bu biraz değişiyor. Onların da çay içebildikleri alanlar var. Mavi yakanın çay içmeye bile zamanı olmuyor zaten.
>
> Firma 11, Dudullu OSB

Bazı firmalar kendi bünyelerinde oyun alanları, spor imkânları veya ortak yemek kültürü gibi uygulamalar geliştirse de bu örnekler yaygın değildir ve çoğu zaman bu alanlarda da beyaz yaka ile mavi yaka arasında mekânsal ayrışma devam etmektedir. Mavi yakanın çoğu zaman çay molasına dahi sınırlı vakit ayırabildiği bir üretim temposu içinde, beyaz yakaya sunulan görece konforlu alanlar işyeri içindeki statü farkını pekiştirmektedir. Buna karşılık bazı firmalar bilinçli biçimde bu ayrımı ortadan kaldırmaya çalışmakta; ortak yemekhane kullanımı, eş zamanlı mola saatleri ve paylaşılan sosyal alanlar aracılığıyla daha yatay bir kurumsal kültür inşa etmektedir. Bu yaklaşım, üretim alanındaki hiyerarşiyi tamamen ortadan kaldırmasa da gündelik karşılaşmaları artırarak mekânsal eşitliği güçlendirmektedir.

> Bizim kendi bünyemizde yemekhanemiz, çay alanlarımız, langırt ve masa tenisi gibi sosyalleşme alanlarımız var. Fabrikamızda mavi yaka ve beyaz yaka ayrımı yoktur; patronumuz dahil herkes aynı yemeği aynı masada birlikte yer.
>
> Firma 13, Tuzla Deri OSB

> Mola saatlerimiz hem mavi yaka hem beyaz yaka için aynıdır; sabah 9'da, öğlen 12'de ve öğleden sonra 15'te molaya çıkıyoruz. 9 ve 15'teki molalar 15'er dakika, 12 ile 1 arası da yarım saatlik bir yemek molamız var. Fabrika içinde sigara veya çay içebileceğimiz, telefonla vakit geçirebileceğimiz boş alanlarımız var; vaktimizi buralarda değerlendiriyoruz.
>
> Firma 5, Tuzla Kimya Sanayicileri OSB

Dudullu OSB bu genel tablodan kısmen ayrışmaktadır. Kent içinde konumlanması ve bünyesinde teknokent, üniversite, kreş ve özel eğitim kurumları gibi farklı işlevleri barındırması, bölgeyi klasik üretim odaklı ve çeperdeki OSB modellerinden uzaklaştırmaktadır. Bu çok işlevli yapı, alanın yalnızca mesai saatlerinde var olan bir üretim mekânı olmaktan çıkarak gün boyu yaşayan, sivil ve öğrenci hareketliliğinin de hissedildiği bir kentsel parçaya dönüşmesini sağlamıştır.

> Burası artık tam bir sanayi bölgesi gibi değil, şehrin içine çok dahil olmuş durumda. İçeride üniversite açıldı, kreşler ve bir ilkokul bile var. Hatta spor merkezi bile bulunuyor. Bu durum burayı Tuzla gibi çeperde kalan, izole ve kapalı OSB'lerden ayırıyor; bölge çok fazla öğrenci ve sivil yoğunluğunun olduğu, yaşayan bir yer haline geldi.
>
> Firma 12, Dudullu OSB



Dudullu OSB Teknopark ve iç kullanımlar, 2026



Anadolu Yakası OSB, 2026

Yapılan görüşmelerde elde edilen bilgilere göre kreş konusu da önemli ihtiyaçların başında gelmektedir. Ancak uygulama aşamasında önemli engellerle karşılaşılmaktadır. Sanayi ortamının mekânsal ve çevresel sebeplerle çocuk bakımına uygun görülmemesi, mesai saatleri ile kreş saatlerinin uyuşmaması, servis düzenlemeleri gibi nedenler bu girişimleri zorlaştırmaktadır. Aynı zamanda kreş yapımının ekonomik boyutu da belirleyici etmenlerin başında gelmektedir. Kreş maliyetlerinin yüksekliği, özellikle mavi yakalı çalışanlar açısından hizmete erişimi sınırlandırmaktadır. Bu durum, özellikle mavi yaka kadın çalışanların istihdamını sınırlayan yapısal bir probleme işaret etmektedir.

> Zamanımızın neredeyse tamamını işyeri alanlarında geçiriyoruz. Kreş olmaması burada kadın istihdamını düşüren bir durum. OSB yönetimi OSB geneli için bir kreş açsa çok iyi olur. Burada daha bütüncül bakılmalı ulaşım gibi çocuk eğitimi de düşünülmeli. Faaliyette olmayan firma yerlerine kreş açılabilir. Sosyal alan konusu ise biraz sıkıntılı. Sosyal alan yapsak bile patronlar izin vermez.
>
> Firma 6, Tuzla Kimya Sanayicileri OSB

Bazı OSB'lerde kreş konusunda önemli çalışmalar yapıldığı da bilinmektedir. Deri OSB Bölge Müdür Yardımcısı Gözde Katkat bu durumu mevzuat teşviklerine rağmen sahadaki fiziksel, ekonomik ve sosyo-kültürel durum nedeniyle uygulamada karşılık bulamayan bir girişim olarak açıklamaktadır.

> Bu konuda çok araştırma ve anket yaptık, Milli Eğitim Bakanlığı da bizi teşvik ediyor. Ancak fiziksel ve sosyal şartlar uygun değil. Birincisi, kendisi burada çalışsa bile kimse çocuğunu ""bacalı sanayi"" ortamına sokmak istemiyor. Hatta bacalı ya da bacasız fark etmez, kimse çocuğunu sanayi ortamına sokmak istemiyor. İkincisi, mesai saatleri kreş saatleriyle uyuşmuyor; anne ve babaların evden çıkış saati ile çocukların kreşe giriş çıkış saatleri birbirine uymuyor. Dolayısıyla aynı anda gelip aynı anda çıkamadıkları için bir avantaj sağlamıyor. Üçüncüsü, işçi servislerine iş güvenliği kuralları gereği çocuk alınamıyor. Son olarak, kreş maliyetleri o kadar yüksek ki, beyaz yaka bile zor karşılarken mavi yakanın bundan faydalanması imkansız hale geliyor.
>
> Gözde Katkat, Tuzla Deri OSB Bölge Müdür Yardımcısı

Kreşlerin yaygınlaşmasının önündeki yapısal sınırları sıralayan Gözde Katkat, sanayi bölgelerindeki işgücünde mavi yakalıların baskınlığı göz önüne alındığında, kapasitesi sınırlı kreşlerin toplumsal etkisinin de sınırlı olacağını eklemektedir. Zira sahadan edinilen bilgiler kreş gibi eğitim kurumlarının bölgede ancak beyaz yaka çalışanlar ya da firma yöneticilerini hedefleyen kapasiteye sahip olduğunu, dolayısıyla kimi donatıların eşitsiz bir erişim sunabildiğini göstermektedir. Kadın istihdamını destekleyen, ulaşım, çalışma saatleri ve maliyet politikalarıyla uyumlu, bölge ölçeğinde planlanmış bir model geliştirilmediği sürece, kreşleri artırma hedefinin sürdürülebilir ve kapsayıcı bir çözüme dönüşemediği ifade edilmektedir. Bu noktada araştırma sahasından elde edilen ulaşım, trafik, mekânsal sıkışmışlık, taşınma durumu ve istihdam, gündelik yaşam, sosyal alanlar ve kreş gibi konulara yönelik bulgular, sanayi alanlarının bütüncül kurgulandığı sosyal ve mekânsal strateji ihtiyacına işaret etmektedir. Çalışma hayatı ile gündelik yaşam pratiklerinin birbirinden kopuk biçimde ele alınması, üretim mekânlarını sosyal yeniden üretim süreçlerinden ayrıştırmakta; ulaşım, bakım emeği ve zaman yönetimi gibi başlıkları bireysel çözümlere bırakmaktadır. Oysa sanayi alanlarının kentsel sistem içindeki konumu değiştikçe, bu alanların yalnızca üretim değil, aynı zamanda yaşamla temas eden mekânlar olarak yeniden düşünülmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bu bağlam, sanayi ve kent arasındaki ilişkinin yeni kuramsal çerçevelerle tartışılmasını zorunlu kılmaktadır.



İkitelli OSB, 2026

SANAYİ BÖLGELERİNİN GELECEĞİ

Şehirlerden uzak kurgulanan ancak yıllar içerisinde kentsel mekan içerisinde kalan sanayi alanlarının geleceğine dair yeni tartışmalar da bulunmaktadır. Bunların başlarında yeni endüstriyel şehircilik kavramı gelmektedir. Bu kavram, sanayinin şehirden koparılması yerine, insan, mekân ve üretimi yeniden birleştiren sosyo-mekânsal bir çerçeve önermektedir. Bu yaklaşım, sanayinin sadece ekonomik bir faaliyet değil, aynı zamanda mekan yaratan, iş sürdüren ve çevresel sürdürülebilirliği destekleyen bir unsur olarak yeniden düşünülmesi gerektiğini savunmaktadır.[109]

Yeni endüstriyel şehircilik, sanayiyi şehir, insan ve üretimle bütünleştirerek sürdürülebilir ve kentsel yaşamla uyumlu bir biçimde yeniden konumlandırıyor.

Sanayi bölgelerinin, teknolojik gelişmeler, sürdürülebilirlik baskıları ve küresel jeopolitik dinamiklerin etkisiyle çok boyutlu bir yapısal dönüşüm sürecinden geçmesi gerekmektedir. Araştırmanın bu bölümünde, imalat sanayinin geleceğini şekillendiren dijitalleşme (Endüstri 4.0/5.0) ve yeşil dönüşüm gibi temel itici güçler küresel dönüşüm ekseninde ele alınırken, sanayi-kent ilişkisinin yeni üretim teknolojileri ve döngüsel ekonomi prensipleri doğrultusunda nasıl yeniden kurgulandığı incelenecektir. Sanayi alanlarının kentsel işlevlerle daha fazla etkileşim kurarak erişilebilir ve çok işlevli karma kullanım modellerine yönelmesi gerekliliğine yönelik Türkiye'deki sanayi faaliyetlerinin omurgasını oluşturan OSB'lerin yalnızca temel altyapı sunan üretim alanları olmaktan çıkıp, Ar-Ge, inovasyon ve sosyal donatılarla desteklenen bütüncül yeni nesil ekosistemlere dönüşümü için gereken stratejik adımlar tartışılacaktır.

Küresel Dönüşüm Sürecinde İmalat Sanayinin Geleceği

Sanayi Devrimi'nden bu yana ekonomik büyümenin ve toplumsal dönüşümün temel dinamiklerinden birini oluşturan imalat sanayi, günümüzde çok boyutlu bir yapısal dönüşüm sürecine girmiştir. Küresel değer zincirlerinin yeniden biçimlendiği, dijital teknolojilerin üretim paradigmasını köklü biçimde değiştirdiği ve iklim krizinin çevresel sınırları somut bir politika sorunu olarak gündeme taşıdığı bu ortamda, imalat sanayi yalnızca ekonomik bir faaliyet alanı olarak değil; stratejik rekabet, teknolojik dönüşüm ve ekolojik sürdürülebilirlik eksenlerinde şekillenen çok katmanlı bir mücadele sahası olarak ele alınmalıdır. Devletlerin sanayi politikaları, firmaların rekabet stratejileri ve emek piyasalarının yapısı eş zamanlı biçimde dönüşürken, sektörün geleceği doğrusal bir gelişim çizgisinden ziyade riskler ve fırsatların iç içe geçtiği karmaşık bir yapı içerisinde şekillenmektedir. Bu nedenle imalat sanayinin geleceğini anlamak, teknolojik yenilikleri, jeopolitik dinamikleri ve sürdürülebilirlik baskılarını birlikte ele alan bütüncül bir perspektifi zorunlu kılmaktadır.

İmalat sanayinin geleceği, teknolojinin yıkıcı gücü ve küreselleşmenin değişen dinamikleriyle birlikte tekil bir üretim hattı olmaktan çıkıp, karmaşık ve entegre bir ekosisteme dönüşmektedir. 2024 Yılı Dünya İmalat Sektörü Raporuna göre, imalat sektörü 'belirsizlik' ve 'karmaşıklık' ile tanımlanan bir ortamda 2030'a doğru ilerlerken, 'kırılma noktaları' olarak adlandırılan geri dönülemez değişim eşikleriyle de karşı karşıya kalmaktadır.[110] Dünya Bankası analizleriyse bu süreci, imalat odaklı kalkınmanın fizibilitesi ve arzu edilebilirliği üzerinden yeniden tanımlandığı bir dönem olarak görmektedir.[111]

[109] Hatuka, T., & Ben-Joseph, E. (2022), New Industrial Urbanism: Designing Places for Production, Routledge.
[110] World Manufacturing Foundation (2024), The 2024 World Manufacturing Report, World Manufacturing Foundation.
[111] Mary Hallward-Driemeier, M., & Gaurav Nayyar, G. (2018), Trouble in the Making? The Future of Manufacturing-Led Development, World Bank.

İmalat sanayinin, gelecekte Endüstri 5.0 ile insan-merkezli, dijital ve hizmet odaklı bir yapıya dönüşeceği öngörülüyor.

İmalat sanayinin yapay zeka (AI), endüstriyel nesnelerin interneti (IoT), gelişmiş robotik sistemler ve katmanlı üretim (3D yazıcılar) gibi teknolojilerin üretim süreçlerinin merkezine yerleşerek köklü bir teknolojik kırılma dönemine girdiği görülmektedir. Bu yeni evrede veri, sektörün en stratejik girdisi haline gelmiştir. Tasarım, prototipleme ve üretim hatlarının optimizasyonuna yapay zeka öncülük etmektedir. Ürünler fiziksel üretim aşamasına geçmeden önce dijital ikizler aracılığıyla simüle edilmekte; bu sayede dijital öncelikli üretim modeli güçlenmekte ve kişiselleştirilmiş kitlesel üretim olanakları genişlemektedir. Gelişmiş robot kullanımı hızla artmakla birlikte bu durum, yani otomasyon rutin işlerde çalışan düşük vasıflı işgücü için ciddi bir riski yaratmaktadır. Bu noktada Endüstri 5.0 vizyonu devreye girmektedir. Endüstri 4.0'ın verimliliği ve otomasyonu ön plana çıkaran yaklaşımının bir adım ötesine geçen Endüstri 5.0, teknolojik hızı insan merkezli bir yapıya başka bir deyişle insan ile makine arasında etik bir iş birliğine dönüştürmeyi hedeflemektedir.[112]

Geleceğin imalat sanayinde maliyet üzerinden tanımlanan başarı yerine rekabetçilik (competitiveness), kabiliyetler (capabilities) ve bağlantısallık (connectedness)'tan oluşan 3C modeli öne çıkmaktadır. Bu çerçevede teknoloji kullanım kapasitesi, işgücü becerileri ve küresel değer zincirlerine entegrasyon, en kritik rekabet unsurları olarak öne çıkmaktadır. Öte yandan sektör, salt fiziksel ürün üretmenin ötesine geçerek bir hizmetleşme sürecine evrilmektedir. Tasarım, yazılım ve satış sonrası destek gibi unsurlar, yüksek teknolojili ürünlerde değerin büyük bölümünü dijital hizmetlerden ve profesyonel destekten üretmektedir.[113] İmalat sanayi, ekonomik ayrışma, tedarik zinciri kesintileri, ticaret savaşları gibi krizlerle karşı karşıya kalmaktadır. Bu kırılgan ortam, sektörün daha dayanıklı ve esnek üretim modellerine yönelmesini teşvik etmektedir. Şirketler hizmet olarak imalat (MaaS)[114] modelleri aracılığıyla üretim kapasitelerini daha esnek biçimde organize etmektedir.[115]

İmalat sanayinin 2030 projeksiyonlarında öne çıkan en kritik senaryolardan biri de yeşil dönüşümdür. Bu senaryoda sürdürülebilirlik bir maliyet değil, döngüsel ekonomi ilkeleriyle bütünleşmiş bir temel değer olarak yer almaktadır. Şirketlerin sürdürülebilirlik için bir diğer yönelimleri de yeşil teknolojilere olmaktadır. Net sıfır emisyon hedeflerine ulaşmak amacıyla şirketler yenilenebilir enerji kaynaklarına ve yeşil teknolojilere stratejik yatırımlar yapmaktadır.[116] Bu süreçte çevresel ve toplumsal etkileri azaltmanın ötesine geçerek, doğaya ve topluma net katkı sağlamayı hedefleyen yenileyici imalat yaklaşımları da önem kazanmaktadır.[117]

İmalat sanayinin geleceğinde işgücü ve beceri yönünde de değişimlerin olacağı, otomasyonların rutin görevleri üstleneceği ve dünya genelinde çalışanların yaklaşık %44'ünün becerilerini güncellemesi durumunda kalacağı öngörülmektedir. Yapılan araştırmalar, yeni düzen içerisinde, analitik düşünmenin, yaratıcılığın ve dijital okuryazarlığın en çok talep edilen yetenekler haline geleceğini göstermektedir.[118] Bu nedenle, sektörde ortaya çıkan değişen beceri gereksinimleri ve yaş alan iş gücü problemleri karşısında çeşitlilik, eşitlik ve kapsayıcılık prensipleri hem toplumsal adalet hem de inovasyon kapasitesini artırmak için hayati bir önem taşımaktadır.

[112] World Manufacturing Foundation. (2024), The 2024 World Manufacturing Report, World Manufacturing Foundation.
[113] Mary Hallward-Driemeier, M., & Gaurav Nayyar, G. (2018), Trouble in the Making? The Future of Manufacturing-Led Development, World Bank.
[114] MaaS, kaynakların hizmet olarak sunulduğu ve üreticilerin üretim süreçlerini uygulamak için ağa bağlı sağlayıcılara erişmesine olanak tanıyan dağıtılmış bir üretim sistemi olarak tanımlanmaktadır.
[115] World Manufacturing Foundation (2024), The 2024 World Manufacturing Report, World Manufacturing Foundation.
[116] a.g.e
[117] Mary Hallward-Driemeier, M., & Gaurav Nayyar, G. (2018), Trouble in the Making? The Future of Manufacturing-Led Development, World Bank.
[118] a.g.e

İnsan odaklı bu yaklaşım, teknolojinin işçiyi ikame etmek yerine onun yeteneklerini artırdığı, üretkenliğini ve refahını önemsediği bir üretim ekosistemini hedeflemektedir.[119] Üretimdeki yeni gelişmeler en yetenekli ve en vasıfsız işgücüne, yani skalanın iki ucuna olan talebi artıracak, kent sakinleri içinde orta sınıfları en az tercih edilen kesim haline getirecektir. Sektörel ve değer zincirinin farklı aşamalarında uzmanlaşmış imalatçıların kümelenme ihtiyacı artacak; ancak sektörler, ölçekler ve üretici-tüketici ilişkilerinin karmaşıklaştığı üretim ağlarında koordinasyonu sağlayacak üniversite benzeri kurumlar ve işbirliğine açık firmalara ihtiyaç duyulacağı öngörülmektedir.

2030'da imalat sanayi, yeşil dönüşüm ve dijitalleşme ile insan odaklı işgücü stratejilerini bütünleştirerek rekabet, inovasyon ve sürdürülebilirliği belirleyen bir yapıya dönüşeceği öngörülüyor.

2030 perspektifinde imalat sanayinin yönü, jeopolitik kırılmalar ve ekonomik dalgalanmalarla oluşan makro belirsizlik, dijital teknolojilerdeki yenilikler, çevresel sürdürülebilirlik baskıları olmak üzere üç temel gerilim hattı üzerinden belirlenmektedir. Bu üç eksen birbirine fazlasıyla bağlı olduğundan, içlerinden birine odaklanacak bir gelecek stratejisi oluşturmak imkansız hale gelmektedir. Toplumsal dönüşümler ve değişen işgücü dinamikleri sektörün insan kaynağı stratejilerini yeniden yapılandırırken; düzenleyici çerçevelerdeki değişimler ve çevresel uyum gereklilikleri, uzun vadeli stratejik kapasiteyi temel bir rekabet unsuru hâline getirmektedir.

Sanayi-Kent İlişkisinin Geleceği

Sanayi–kent ilişkisinin geleceği, Endüstri 4.0 ve sonrasında ortaya çıkan teknolojik dönüşümlerle birlikte yeniden şekillenmektedir. Yapay zekâ, otonom makineler ve biyoteknoloji gibi ileri teknolojilerin üretim süreçlerinde giderek daha fazla kullanılması, farklı üretim alanları arasındaki etkileşimi artırarak kesişim kümeleri ve yeni işbirliği biçimlerinin ortaya çıkmasına zemin hazırlamaktadır. Teknolojik değişim yaşayacak kentlerde yeni beceriler sağlayacak sosyal altyapı ve yeni üretim süreçlerini destekleyecek teknolojik altyapı önem kazanacaktır.[120] Bu gelişmelerin, yeni teknoloji ve ürünlerin çarpan etkisiyle çoğalmasını sağlayarak üretim yapısında önemli dönüşümler yaratması beklenmektedir. Öte yandan üretim süreçlerindeki dönüşüm yalnızca teknolojiyle sınırlı kalmamakta, aynı zamanda çevresel sürdürülebilirlik ve kaynak verimliliği ekseninde yeni yaklaşımları da beraberinde getirmektedir.[121]

İmalatta atık üretimini azaltmak ve enerji kullanımını daha verimli hale getirmek amacıyla sektörlerin birbirlerinin atıklarını üretim girdisi olarak değerlendirdiği döngüsel çözümler de giderek önem kazanmaktadır. Bu doğrultuda geliştirilen yeni yaklaşımlar, kent içindeki sanayi alanlarının ekolojik dönüşümü açısından önemli bir gündem oluşturmaktadır. Tüm bu eğilimler, sanayi alanlarını konut ve ticaret gibi kentsel işlevlerle daha fazla ilişki kuran; kentsel mekân ve kent sakinleriyle daha bütünleşik, etkileşimli ve bütüncül bir perspektifle ele alan yeni planlama yaklaşımlarını gerekli kılmaktadır.[122]

[119] World Manufacturing Foundation (2024), The 2024 World Manufacturing Report, World Manufacturing Foundation.
[120] Çalışkan, O., & Çağlar, E. (2023), Üretken Kentler İçin: Endüstri Mekansal Planlama ve Tasarım, İdealkent Yayınları, Ankara.
[121] Hatuka, T., & Ben-Joseph, E. (2022), New Industrial Urbanism: Designing Places for Production, Routledge.
[122] a.g.e

Bu bütüncül yaklaşım doğrultusunda, kent içindeki imalat alanlarına yönelik mekânsal çözümlerin de yeniden düşünülmesi gerekmektedir. Kentteki farklı işlevlerin, üretimin çeşitli etaplarının ve mal ile insan dolaşımının daha fazla iç içe geçtiği karma kullanım modellerinin önem kazanacağı öngörülmektedir. Bu kapsamda karar alıcıların bakım-onarım, toptan ve perakende faaliyetleri, Ar-Ge ve imalat gibi farklı üretim aşamalarının bir arada bulunabileceği fiziksel parsel ve bina çözümleri geliştirmesi gerekecektir. Aynı zamanda, konut, ticaret ve sanayi işlevlerinin; ses, koku ve üretim atıkları gibi etkilerin kontrol altına alınabildiği sektörler söz konusu olduğunda birlikte var olabileceği mekânsal düzenlemelerin oluşturulması önem kazanmaktadır. Bu tür hibrit ve karma arazi kullanımı yaklaşımları, sanayi alanlarının toplu taşıma ve yaya ulaşımıyla desteklenen, kentle daha güçlü biçimde bütünleşen erişim akslarıyla ilişkilendirilmesini de gerekli kılacaktır.[123]

Bu koşulların Türkiye'de enformel biçimde gelişmiş bazı imalat bölgelerinde kısmen mevcut olduğu bilinse de, plansız biçimde gelişen bu alanların, üretim süreçlerinde ve işgücü yapısında yaşanan dönüşümleri karşılayabilecek kentsel donatı ve altyapı kapasitesine ne ölçüde sahip olduğu tartışmalıdır. Benzer şekilde, OSB'ler belirli ticari ve kamusal donatılar barındırsa da erişilebilirlik ve farklı kentsel işlevleri bünyesine katma konusunda hâlâ önemli gelişme alanlarına sahiptir. Bu durum, sanayi alanlarının gelecekte kentle daha bütünleşik, erişilebilir ve çok işlevli mekânsal modeller doğrultusunda yeniden ele alınması gerekliliğini ortaya koymaktadır[124]

Sanayi bölgelerinin kent içinde sürdürülebilir ve yaratıcı biçimde konumlanması, hem üretim verimliliği hem de kentsel yaşam kalitesi için hayati öneme sahiptir.

Kentle bütünleşik bir sanayi yapısının oluşturulması için kentsel ve endüstriyel yoğunlaşmanın sağlanması ve karma kullanımların doğru şekilde belirlenmesine ihityaç duyulmaktadır. Yoğunlaşma, benzer aktivitelerin belirli bir alanda verimliliği düşürmeden artırılmasını ifade ederken, imalat sanayinde yoğunlaşma, endüstriyel birimlerin aynı alanda konumlanmasını gerektirmektedir. Bu yaklaşım, arazi kullanımında konut ve sanayi tesislerinin bir arada bulunduğu düzenlemeleri mümkün kılarak, kentsel işlevlerin bir arada yer almasının kentlere sağladığı avantajları ortaya koymaktadır. Dolayısıyla sanayi bölgelerinin kent içerisinde sürdürülebilir ve yaratıcı bir şekilde konumlanması, hem üretim verimliliği hem de kentsel yaşam kalitesi açısından kritik öneme sahiptir. Sanayi ve kentlerin gelecek ilişkisi irdelendiğinde endüstriyel planlamayı, mekânlardaki yaşam kalitesini iyileştirmeyi amaçlayan kamusal alanda bir müdahale olarak değerlendirme önemli bir gerekliliktir. Bu kapsamda ekonomi, toplum ve yapılı çevre ise eş değerde ele alınması gereken başlıklar olarak öne çıkmaktadır. Bu yaklaşım, sanayi sektörünün topluma bağlı olduğu ve bunun tersinin de geçerli olduğu varsayımına dayanmaktadır[125]

Yeni sanayi yapısının gereksinim duyduğu hizmetlerle üretim faaliyetleri arasındaki bütünleşmenin giderek daha önemli hale geleceği öngörülmektedir. Geçmiş dönemde kent–sanayi ilişkisini düzenlemeye yönelik yaklaşımlar büyük ölçüde sanayi alanlarının diğer kentsel kullanımlardan ayrıştırılmasına dayanırken, günümüzde özellikle yeşil, kirletici olmayan ve bilgi yoğun endüstrilere ilişkin tartışmalar bu yaklaşımın önemli ölçüde değişime uğradığını göstermektedir.[126]

[123] Hatuka, T., & Ben-Joseph, E. (2022), New Industrial Urbanism: Designing Places for Production, Routledge.
[124] Çalışkan, O., & Çağlar, E. (2023), Üretken Kentler İçin: Endüstri Mêkansal Planlama ve Tasarım, İdealkent Yayınları, Ankara.
[125] a.g.e.
[126] Çalışkan, O., & Çağlar, E. (2023), Üretken Kentler İçin: Endüstri Mekânsal Planlama ve Tasarım, İdealkent Yayınları, Ankara.

Gelecekte endüstriyel alanların planlanmasında, tek sektörlü üretim bölgeleri anlayışından uzaklaşarak farklı sektörlerin bir arada bulunduğu çeşitlilik temelli üretim alanlarının geliştirilmesi önem kazanmaktadır. Bu doğrultuda ekonomik, sosyal ve ekolojik işbirliklerini güçlendiren döngüsel üretim sistemlerinin kurulması, sanayi alanlarının diğer kentsel işlevlerle daha bütünleşik biçimde ele alınması ve teknolojik gelişmelere uyum sağlayabilen planlama yaklaşımlarına sahip olmak önemlidir. Aynı zamanda yeni sanayi yapılarının kurgulanmasında istihdam ve sosyal politikaların birlikte değerlendirilmesi ve üretim kapasitesi güçlü, dayanıklı kent ve bölge yapılarının hedeflenmesi geleceğin sanayi–kent ilişkisini şekillendiren temel yaklaşımlar arasında yer almaktadır.

İstanbul'un 2050 vizyonunda imalat sanayi, bilgi, teknoloji ve inovasyon odaklı Sanayi 5.0 yaklaşımı ile yeşil dönüşüm ve döngüsel ekonomi ilkeleri çerçevesinde şekillenmesi; kentin ileri teknoloji ve sürdürülebilir üretim merkezi olarak rolü güçlenmesi hedeflenmektedir.

İstanbul için geçtiğimiz dönemde İstanbul Planlama Ajansı tarafından hazırlanan ve kamuoyuyla paylaşılan Vizyon 2050 Strateji ve Vizyon 2050 Eylem Planı belgelerinde de metropoldeki imalat sanayisini ilgilendiren beklenti, öngörü, hedef ve adımlar paylaşılmıştır.[127] Bu belgelere göre de İstanbul sanayisinin ve özellikle imalat sektörünün geleceği bilgi, teknoloji ve inovasyon odaklı bir yapısal dönüşüm ekseninde şekillenecektir. Mevcut yapının ve özellikle KOBİ'lerin üniversite-sanayi iş birlikleri, Ar-Ge merkezleri, kuluçka merkezleri ve teknoloji geliştirme bölgeleri ile desteklenerek ileri teknolojiye dayalı yenilikçi bir modele dönüştürülmesi hedeflenmektedir. Sanayi 4.0'dan yeşil ve sürdürülebilir teknolojileri merkeze alan Sanayi 5.0'a geçişi öngören bu vizyon doğrultusunda, kentteki yenilikçi teknoloji girişimlerinin desteklenmesi planlanmaktadır. Geleneksel sanayilerin büyük bir kısmının zamanla Marmara ve Trakya başta olmak üzere kent dışına taşınmasının sürmesi ve bölgesel çekim odaklarıyla İstanbul'daki sanayi yoğunluğunun seyreltilmesi beklenmektedir. İstanbul'un sağladığı teknik yetenek havuzu ve küresel bağlantılar sayesinde ileri teknolojiye dayalı imalat yatırımları için ana merkez olma özelliğini pekiştirmesi, yüzyılın ortasına vardığında bu niteliklere sahip sanayinin kent ekonomisindeki payının %30'u aşması öngörülmektedir.

İmalat sektörünün geleceğindeki diğer en kritik adım ise yeşil dönüşüm ve döngüsel ekonomi uygulamalarının yaygınlaştırılmasıdır. İstanbul'un 2050 yılında karbon nötr bir kent olması hedefine paralel olarak; özellikle plastik, kimya, kâğıt ve metal gibi kirletici sanayilerin karbon salımını düşürecek ve enerji verimliliğini artıracak tedbirlerin alınması planlanmaktadır. Sanayi tesislerinin su tüketimini azaltıp ileri biyolojik arıtma sistemlerine geçmesi, fabrika çatılarının güneş enerjisi panelleriyle donatılarak yenilenebilir enerji kullanımının artırılması temel çevresel adımlar arasında yer almaktadır. Ayrıca elektronik, ambalaj, tekstil ve piller gibi kaynak kullanımının yoğun olduğu alt sektörlerde döngüselliğin (geri dönüşüm) artırılması; sanayi kaynaklı çevresel tahribatın onarılarak atıl tesislerin ekolojik perspektifle kente kazandırılması hedeflenmektedir.

[127] İstanbul Planlama Ajansı. (2022). İstanbul Vizyon 2050 Strateji Belgesi, İstanbul Planlama Ajansı. (2024). İstanbul Vizyon 2050 Eylem Planı. Erişim Adresi:https://ipa.istanbul/istanbul-planlari/vizyon-2050, Erişim Tarihi:15.03.2026.

OSB'lerin Gelecekteki Rolü ve Gelişim İhtiyaçları

Sanayi-Kent İlişkisinin Geleceği başlığında özetlenen dönüşüm eğilimleri, sanayi alanlarının mekânsal organizasyonu ve yönetim biçimlerinin de yeniden değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Özellikle Türkiye'de sanayi faaliyetlerinin önemli bir bölümünü barındıran OSB'ler, üretim faaliyetlerini düzenleyen temel kurumsal ve mekânsal yapı olarak bu dönüşüm sürecinin önemli aktörleri arasında yer almaktadır. Bu nedenle OSB'lerin kurumsal kapasitesi ve geleceğe yönelik rolünün değişen üretim yapısı, teknolojik dönüşüm ve sanayi-kent ilişkisindeki yeni yaklaşımlar çerçevesinde ayrıca ele alınması gerekmektedir.

2017-2018 aralığında gerçekleştirilen bir araştırma OSB'lerin 50 yıldan uzun bir süredir imalatçılar için Türkiye'de yaygın bir adres haline geldiğini, ancak belli yapısal nedenlerle niteliksel bir sıçramaya gerek olduğunu vurgulamaktadır.[128] Bugüne kadar sanayileşme politikasının bileşeni olmaktan önce kentler ve yerel yönetimler için bir bayındırlık biçimi olarak ele alındığı öne sürülen OSB'lerin dönüşmesi gerekmektedir. İmalat sektörleri için gerekli altyapının (parsel, enerji, su, elektrik vb.) bütünlüklü şekilde sunulduğu bu alanlarda gelecekte sanayinin maliyetleri düşürme motivasyonunun, üretim hacmi ve niteliğini geliştirmenin ötesinde; Ar-Ge, dijital altyapı ve tasarım gibi farklı ihtiyaçları da gözeten bir yapılanma gerekmektedir.

OSB Bölge Müdürlükleri, farklı sektörlerde faaliyet gösteren, farklı nitelikte firmalar barındıran bu alanlarda tüm bileşenlerinin asgari ve ortak taleplerini karşılayacak şekilde uzmanlaşmıştır. Ancak, kısa vadede riskli yatırımlar gerektiren sektörel teknolojik atılımlar, asgari beklentileri karşılayacak şekilde kurumsallaşmış bu yapıların gerekli dönüşüm iradesini göstermesini zorlaştırmaktadır. OSB'lerdeki firmaların bölgesel kompozisyonu dikkate alındığında, asgari teknoloji kullanımına ilişkin ihtiyaçların Bölge Müdürlükleri tarafından tanımlanabileceği belirtilmektedir.

Sanayinin gelecekte bugün olduğundan daha esnek üretim kabiliyetlerine[129] sahip olması beklenmektedir. Bu esnekliğe neden olan ve bu esneklik sonucunda pekişmesi beklenense sektör içinde tasarım, Ar-Ge ve pazarlama etaplarına verilen ağırlığın artmasıdır. Bu beklentinin, OSB'lerdeki çalışan kompozisyonunu dönüştürerek hizmet sektörlerinde uzmanlaşmış, beyaz yakalı olarak tanımlanan emek gücünün bu bölgelerdeki varlığını artıracağı öngörülmektedir. Bu nedenle sanayide işin ve çalışan profilinin dönüşümünün mekânsal karşılıklarının da oluşturulması gerekmektedir. Bu kapsamda OSB'lerin tasarım, Ar-Ge ve pazarlama gibi alanlarda uzmanlaşmış işgücünü çekebilecek hizmetlere ve donatılara sahip olması beklenmektedir.

UNDP tarafından hazırlanan 2023'e Doğru Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri'nin Dönüşümü başlıklı raporda ilk elden yapılabilecekler sıralanmıştır. Rapora göre mesleki ve teknik eğitim, insan kaynakları hizmetleri, güncel teknolojiyle ilgili eğitim ve farkındalık faaliyetleri, yatırım planlaması ve sosyal hizmetlerin artırılması gibi adımlar yeni yapılar kurulmadan da OSB'lerde dönüşüm için yeterli görülmektedir. Özellikle imalat yoğun bölgelerde çalışanların alışveriş, yeme-içme, spor, kültür ve sanat faaliyetlerine erişimini artıracak kentsel donatıların artırılmasına yönelik öneriler, çalışan profilinin çeşitlenmesi açısından önem taşımaktadır. Ancak yeni nesil OSB'ler için asgari müşterekleri sağlamanın ötesinde esas olarak teknolojik atılıma yatkın firmalara hitap edecek Teknoloji Transfer Ofisi, Araştırma, Uygulama ve Yetkinlik Merkezi, Yeni Nesil Teknoloji, Geliştirme Bölgesi, Açık İnovasyon Platformu, Küme Geliştirme Hizmetleri Birimi gibi "Arayüz Yapıların" geliştirilmesi de önerilmektedir.

[128] Cansız, M., Kurnaz, Z., & Çağlar, E. (2019), 2023'e Doğru Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri'nin Dönüşümü, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı; Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı.

[129] Esnek üretim, değişen ürün seçeneklerine ve üretim tekniklerine kolaylıkla uyum sağlayabilen; üretimde çeşitlilik ve hızın ön planda olduğu bir üretim sistemidir.

UNDP tarafından hazırlanan 2023'e Doğru Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri'nin Dönüşümü başlıklı raporda[130] ilk elden yapılabilecekler sıralanmıştır. Rapora göre mesleki ve teknik eğitim, insan kaynakları hizmetleri, güncel teknolojiyle ilgili eğitim ve farkındalık faaliyetleri, yatırım planlaması ve sosyal hizmetlerin artırılması gibi adımlar yeni yapılar kurulmadan da OSB'lerde dönüşüm için yeterli görülmektedir. Özellikle imalat yoğun bölgelerde çalışanların alışveriş, yeme-içme, spor, kültür ve sanat faaliyetlerine erişimini artıracak kentsel donatıların artırılmasına yönelik öneriler, çalışan profilinin çeşitlenmesi açısından önem taşımaktadır.[131] Ancak yeni nesil OSB'ler için asgari müşterekleri sağlamanın ötesinde esas olarak teknolojik atılıma yatkın firmalara hitap edecek Teknoloji Transfer Ofisi, Araştırma, Uygulama ve Yetkinlik Merkezi, Yeni Nesil Teknoloji, Geliştirme Bölgesi, Açık İnovasyon Platformu, Küme Geliştirme Hizmetleri Birimi gibi "Arayüz Yapıların" geliştirilmesi de önerilmektedir.

> *OSB'ler içinde kurulacak "Arayüz Yapıları" teknoloji kullanımına ilişkin devlet politikalarının uygulanmasında rol üstlenebilecek, stratejik programları devlet adına yürütecek, bu bağlamda teşvik sistemi reformunun bir parçası olarak, devletle firma arasındaki ilişkiyi güvene ve geliştirmeye dayalı olarak yeniden tanımlayacak mekanizmalar olarak görülebilir. Söz konusu yapılara "arayüz" denmesinin nedeni, devlet-firma-üniversite; küresel-ulusal-yerel gibi farklı katmanların tam olarak kesiştiği noktada faaliyet gösterecek olmalarıdır*[132]

İstanbul'daki imalat bölgelerinin dönüşüm seyrine yönelik öngörü ve beklentiler uzun zamandır bu beklentilerle paralellik göstermektedir. 2013 yılında TÜRKONFED öncülüğünde hazırlanan çalışmada İstanbul ekonomisi için sunulan öneri setinde, yaşanabilir bir çevreden bölgesel ve küresel mal akışlarını güçlendirecek altyapı projelerine kadar pek çok öneri, kentin olası orta gelir tuzağından korunmasına katkı sağlayabileceği belirtilmiştir.[133] Özellikle imalat sanayinde kimya, medikal teknoloji, makine ve elektronik sektörlerinde İstanbul'un kümelenme ve rekabetçi bir karakter sergileme potansiyeli vurgulanmış, bu çerçevede Ar-Ge faaliyetlerinin yoğunlaştırılması ve KOBİ'lerin üretimden pazarlamaya uzanan tedarik zincirinde teknolojinin payının artırılması gerekliliği öne çıkmıştır.

Teknolojik yenilikler bağlamında OSB'lerin sundukları hizmetler bölgeden bölgeye farklılık göstermetedir. Bu kapsamda OSB bünyesinde kurulan Teknoloji Geliştirme Bölgeleri, Ar-Ge ve test merkezleri ile üniversite-sanayi iş birliğini destekleyen yapı ve faaliyetler önemli rol oynamaktadır. Ayrıca bazı OSB'ler tarafından kurulan üniversiteler, küme yönetimi ve UR-GE uygulamaları, firmalar arası iş birliklerini artırmaya yönelik girişimler ile danışmanlık ve mentorluk hizmetleri de bu faaliyetler arasında yer almaktadır[134]

Mekânsal olarak OSB'lerin küresel ve bölgesel lojistik koridorları üzerinde ve özelleşmiş sektör aktörleriyle birlikte kümelendikleri düşünüldüğünde; resmi olarak içinde bulundukları idari sınırları aşan ilişkilere sahip bu yapıların gelecekte hangi çerçevede kurgulanacağı kritik bir mesele haline gelmektedir.[135] Bu bağlamda OSB'ler için kritik olan, hangi bölgesel ve küresel mal ve hizmet akış güzergâhlarına hitap edeceği (değer zincirindeki yeri), bilgi ve teknoloji transferine nasıl ev sahipliği yapacağı ve bünyesindeki firmaların hem birbirleriyle hem de OSB dışı aktörlerle kurduğu ilişkilerde nasıl bir mecra yaratacağıdır.

---

[130] Cansız, M., Kurnaz, Z., & Çağlar, E. (2019), 2023'e Doğru Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri'nin Dönüşümü, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı; Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı.

[131] a.g.e

[132] a.g.e

[133] Yeldan, E., Taşçı, K., Voyvoda, E., & Özsan, M. E. (2013), Orta Gelir Tuzağından Çıkış: Hangi Türkiye? Cilt 2: Bölgesel Kalkınma ve İkili Tuzaktan Çıkış Stratejiler, Türkonfed, İstanbul.

[134] a.g.e

[135] Cansız, M., Kurnaz, Z., & Çağlar, E. (2019), 2023'e Doğru Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri'nin Dönüşümü, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı; Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı.

Üniversite-sanayi ilişkisi ve kamu-özel sektör iş birlikleri ise taraflara bu süreçte yeni sorumluluklar getirmektedir. Türkiye genelinde yapılan araştırmalarda pek çok OSB'de firmalar üniversitelerle işbirliklerini kendi imkânlarıyla ayrı ayrı geliştirmekte, OSB yönetiminin bu konuda girişiminin bulunmadığı belirtilmektedir. OSB'ler içindeki Teknoloji Geliştirme Bölgeleri'nin ise kurulu oldukları bölgenin sektörel ihtiyaçlarından kopuk şekilde faaliyet yürüttüğü anlaşılmaktadır. Üretimde niteliksel sıçramayı sağlayacak organizasyonel imkânların yokluğunda firmaların çoğunun bölgelerindeki öncü firmaların faaliyetlerini yakından takip etmekle yetindikleri kaydedilmiştir. Örneğin küçük firmaların kendi laboratuvarlarını kurma imkânları olmadığı koşullarda, OSB bünyesinde buna benzer ihtiyaçları karşılayacak teknopark hizmetlerinin veya test merkezlerinin de yokluğunda yurtdışına test için ürün sevkiyatı üretim maliyetlerini artırmaktadır. Üretimin niteliğini artırmak için yol gösterici danışmanlık mercilerinin yokluğundan yakınmaktadır.[136] Buna karşın, araştırma kapsamında yapılan görüşmeler İstanbul'da yer alan OSB'ler için durumun farklı olduğunu göstermektedir. OSB Bölge Müdürleri, üniversitelerle iş birliği sağlamak için adımlar atıldığını ve iş birliklerinin yürütüldüğünü belirtmekle birlikte, çoğu firmanın bu konuda yeterli motivasyona sahip olmadığını ifade etmektedir.

OSB'lerin geleceğine yönelik dönüşümün sürdürülebilir biçimde gerçekleşebilmesi için ise OSB'lerin yalnızca üretim alanları olarak değil, aynı zamanda çalışanların gündelik ihtiyaçlarına yanıt verebilen bütüncül mekânsal yapılar olarak ele alınması gerekmektedir. Bu doğrultuda işgücünün OSB'lere erişimini çözmek konut geliştirme projeleri ve özel servis taşımacılığına ihtiyaç bırakmayacak toplu taşıma çözümleri başta olmak üzere, hizmet sektörünün OSB'ler içinde yer almasını teşvik edecek (araştırma merkezleri, alışveriş merkezleri, ilk ve ortaöğretim kurumları, hastaneler, kültürel tesisler) girişimler önerilmektedir.[137]

2023'e Doğru Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri'nin Dönüşümü başlıklı araştırma OSB'lerin yeniden organizasyonu için gereklilik olarak sıraladığı niteliksel ihtiyaçları Tablo 3'teki şekilde sıralamıştır. Okul öncesi eğitimden ortaöğretime, yatırım, Ar-Ge ve kurumsal işbirliklerini geliştirecek birimlerden sanayi dışı kentsel işlevleri içermeye kadar çeşitlenen bu ihtiyaçlarda mevcut OSB'lerdeki yetersizlikleri ortaya çıkarmaktadır.[138]

Tablo 3. OSB'lerin Yeniden Organizasyonu İçin Gereklilikler

Teknoloji İle Dolaylı İlgili Hizmetler	Teknoloji İle Doğrudan İlgili Hizmetler	Bölgenin Çok İşlevliliği
Sosyal Hizmetler (Restoran, AVM, spor)	Teknoloji Geliştirme Bölgesi	Bölgede yaşam alanları (konut, eğlence, eğitim, sağlık)
Mesleki ve teknik eğitim	Yatırım promosyonu, yeni yatırımcı çekme	
Kreş	Firmalar arası işbirliklerini artırma	
Lojistik Merkez	Kuluçka ve hızlandırıcı - yeni kurulacak firmalara destek sunma	
	Yeni pazar geliştirme, uluslararasılaşma için destek	
	Sanayi - üniversite iş birliği, teknoloji, teknoloji transfer ofisi	
	Mentorlarla eşleştirme	
	Dijitalleşme, sanayi 4.0 konularında eğitim, yenilik ve dijital dönüşüm merkezi (model fabrika) kurmak ve işletmek	

Kaynak: Cansız, Kurnaz, & Çağlar (2019).

[136] Cansız, M., Kurnaz, Z., & Çağlar, E. (2019), 2023'e Doğru Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri'nin Dönüşümü, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı; Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı.
[137] a.g.e
[138] a.g.e

Araştırma kapsamında yapılan görüşmelerde de ortaya çıktığı üzere tüm OSB çalışanlarının ortak taleplerinden birinin çocuklarını bırakabilecekleri erişilebilir okul öncesi eğitim tesisleri, çocuk bakım hizmetleri olduğu tespit edilmektedir. Bunun için özel sektörün (Borusan Holding'in 10 ilde kreş kurmak üzere 2013'te başlayan, Adıyaman, Afyonkarahisar, Balıkesir ve Malatya OSB'lerinde somut adım attığı projesi), Milli Eğitim Bakanlığının Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı başta olmak üzere kamunun (iki bakanlık arasında 100 OSB'de ilk etabı planlanan ve her OSB'de bir kreş sloganıyla 2022'de başlayan proje) ve OSB yönetimlerinin inisiyatifiyle başlayan adımlar yaygınlaşmaktadır.[139] Ancak alınması gereken uzun bir yol olduğu ortadadır. Bu türden donatıların ve işlevlerin çoğalmasıyla OSB'ler kentin yalnızca imalatla özdeşleşen tek işlevli bölgeleri olmaktan çıkaran kentsel işlevleri içeren adeta bir semtine dönüşebilecektir. Bilkent Üniversitesi'nin Ankara'da geliştirdiği Bilim Kenti, hem yönetişim ve yatırım modeli hem de yüksek teknolojiyi hedefleyen sanayinin ilgili hizmet sektörü işlevlerini de fiziksel olarak içerdiği bir örnek olarak gösterilmektedir.[140] İstanbul'da da Dudullu OSB içine Doğuş Üniversitesi'nin eğitim birimleri ve Boğaziçi Üniversitesi'yle OSB yönetiminin birlikte geliştirdiği BÜDOTEK Teknopark benzer bir örnek olarak öne çıkmaktadır.

Sonuç olarak, OSB'lerin gelecekte küresel değer zincirlerinde rekabetçi kalabilmesi ve değişen üretim paradigmalarına uyum sağlayabilmesi için salt altyapı sunan izole üretim alanları olmanın ötesine geçerek bütüncül ve çok işlevli yaşam alanlarına evrilmesi elzemdir. Bu yapısal dönüşüm; devlet, özel sektör ve üniversiteler arasındaki etkileşimi kurumsallaştıracak arayüz yapılarının hayata geçirilmesini ve teknolojik kapasitenin tabana yayılmasını gerektirmektedir. Aynı zamanda, sanayide esnek üretimle birlikte artacak olan uzman ve beyaz yakalı işgücünü çekebilmek adına OSB'lerin; kreşler, eğitim ve sağlık kurumları, alışveriş merkezleri ve güçlü toplu taşıma ağları gibi kentsel ve sosyal donatılarla zenginleştirilmesi hayati önem taşımaktadır. OSB'lerin yalnızca imalatla özdeşleşen tek işlevli bölgeler olmaktan çıkarak kentin çok katmanlı, entegre ve dinamik bir semti haline gelmesi, geleceğin sürdürülebilir sanayi-kent bütünleşmesinin en kritik adımı olacaktır.

İstanbul'un sanayisini nasıl planlamalı? Sanayinin bu kentteki büyüklüğü, ülke içindeki payı ve son yıllarda geçirdiği yapısal dönüşüm ile birlikte okunduğunda, plancılar için bu sorunun yanıtını vermek güçleşir. Zira bu olağanüstü büyüklükteki kent, 1980'lerin ikinci yarısından itibaren sanayi sektöründe farklı hız ve formlarda kademe kademe gerçekleşen -gönüllü veya gönülsüz- bir desantralizasyon süreci yaşamış olsa da, mevcut sanayi tabanını büyük oranda korumayı başardı. İstanbul, bugün gelinen noktada büyük ölçekli yeni sanayi yatırımları için cazibesini kaybetti kuşkusuz ve kayıtlı sanayi istihdamı bir süredir azalarak artış eğiliminde; ancak tüm bunlara rağmen, inatla belirli mevkilerde kümeler halinde örgütlenen sanayi sektörüne ev sahipliği yapmaya devam ediyor.

Sanayi sektörü İstanbul'da **yanaşık çoklu küme modeli** şeklinde çalışıyor. Bu model, kentin karmaşık iktisadi peyzajının doğal bir tezahürü ve ekonomik coğrafya perspektifinden okunduğunda ikili bir yapı ortaya koyuyor:

1. Aynı sektörden firmaların metropoliten alan içinde belirli alt merkezlerde mekânsal kümelenmesi ki kuyumculuk, ambalaj, oto bakım ve onarım, mobilya gibi alt imalat kollarında bu durumun irili ufaklı örneklerini rahatlıkla gözlemliyoruz.

[139] Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (2025), Sanayi İçin Bakımın Dönüştürücü Gücü: Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri'nde Erken Çocukluk Bakım ve Eğitim Hizmetleri İçin Uygulanabilir ve Sürdürülebilir Modeller ve İş Birlikleri Raporu.

[140] Cansız, M., Kurnaz, Z., & Çağlar, E. (2019), 2023'e Doğru Türkiye'de Organize Sanayi Bölgeleri'nin Dönüşümü, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı; Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı.

2. Birbirinden farklı, ancak beceri, çıktı ve teknoloji bakımından benzeşen çok sayıdaki sektörün aynı yerel ekonomi içinde, yani İstanbul'un tamamında, işlevsel olarak kümeleşmesi. Buna da *ilintili* çeşitlilik adını veriyoruz.

Burada kritik olan mesele, çoklu kümelerin arasındaki bağlantısallıkların iyi çözümlenmesi. Bu noktada doğru soruların peşinde olmamız gerekiyor. Örneğin, kimin kimden ne aldığı, kimle kimin rekabet veya iş birliği yaptığı, kimin kime *bir kol boyu* mesafede yer seçmek istediği ve belki de en önemlisi, kimin kimden hangi kanalla ne öğrendiği gibi. Dahası, bu öğrenme sürecinin İstanbul'un yenilik ve buluş dizgesini harekete geçirip geçirmediği ve bu süreçte sanayinin yerel ve küresel öğrenme kanallarını tıkayan (veya açan) aktörler ile kurumsal yapıların mevcut olup olmadığı. Firma, küme ve sektör düzeylerinde oyun nasıl oynanıyor? Oyunun kurallarını kim, nasıl koyuyor? Ar-Ge ve yenilik yapmaya direnen patika bağımlı alışkanlıklarımız neler? Bu yerleşik pratiklere meydan okuyarak küresel tedarik ağlarında stratejik eşleşme yapmayı başarmış, rol model olma potansiyeli taşıyan firmalar var mı? Varsa kim? Neticede, İstanbul sanayisini planlarken, amacımız onu rekabetçi ve dirençli kılmaksa şayet, alt sektörler düzeyinde *'Kimin geleceği, kimin kalacağı ve kimin gideceği?'* gibi mekânı fetişleştiren normatif sorular sormak yerine, meseleye ilişkisel bir kavrayışla, eylem ve irade eksenli bir perspektiften bakılmalı.

Öte yandan, İstanbul sanayisinin değişimini iyi anlamak istiyorsak, bu kez bir başka kavrayışı **-konjonktürel analizi-** devreye sokmamız gerekiyor. Tarih, iktisat, siyaset bilimi ve beşeri coğrafya disiplinlerinin kesiştiği ara yüzden ödünç alabileceğimiz konjonktürel analiz, belirli olayları ve fikirleri açıklamaya ve bunları, baskın nedenlerin bileşiminin işleyişiyle ilişkilendirerek, bir dönemin hareketini bir bütün olarak haritalandırmaya çalışan bir tarihsel açıklama biçimi. Konjonktür ise, en yalın tanımıyla, bir ülkenin, kentin veya bir sektörün gidişatını etkileme gücüne sahip, birbiriyle etkileşimli olaylar kesişiminin içinde bulunduğu zaman aralığı, toplu durum, olarak tanımlanıyor. Bu yönüyle bakıldığında konjonktürel analiz salt bir olaylar kronolojisi yapmak değil; tersine, olaylar arası ve olaylarla dönemler arasındaki bağı kurmak, anlamlandırmak, böylelikle tatmin edici bir tarihsel nedenselliğe varmaktır. Daha açık bir anlatımla, ne oldu sorusu ile yetinmeyip, *'Neden böyle oldu?'* sorusunu da sormaktır.

İstanbul sanayisine konjonktürel bakmak, onu bir ekonomik organizma olarak görmenin ötesine geçerek, tarihsel olarak dalgalanan bir düğüm noktası olarak okuma fırsatını sunuyor. Bu kavrayışla plancılar, örneğin İstanbul sanayisinde *büyümenin sürdüğü fakat ivmenin kaybolduğu* ters parabolik yapıya geçişi sürecini, küresel rekabetin artışı, inşaat ve gayrimenkul eksenli ekonomik büyüme modelinin benimsenişi, kent içi arsa değerlerinin yükselişi ve finans sektöründeki hızlı büyüme gibi pek çok nedenle ilişkilendirerek açıklayabilirler. Benzer biçimde kentteki Ar-Ge ve tasarım merkezlerinin sayısındaki ani artışı, yeni sanayi teşvik politikası etrafında gerçekleşen konjonktürel ve yapay bir yoğunlaşma olarak görebilir ve sevinmekten vazgeçebilirler. Bu düşünce egzersizini sürdürdüğümüzde, göçmen emek piyasasının sunduğu maliyet avantajlarından faydalanarak ayakta kalmaya çalışan kimi alt sanayi kollarının öyküsünü de konjonktürel olarak okuyabiliriz. Hatta COVID-19 sürecini bile konjonktürel bir oluşum olarak yorumlayabilir, pandeminin hangi alt sektörler için krize sebep olduğunu, hangileri için fırsat penceresi açtığını sorgulayabilir, bu sürece firmaların nasıl tepki verdiğini analiz ederek ilerisi için dersler çıkartabiliriz. Analizlerimizi hangi bağlamda yaparsak yapalım, önemli olan İstanbul sanayisinin konjonktürel koordinatlarını iyi tayin etmek ve bu sektör özelinde gerçekçi bir tarihsel dönemselleştirme yapabilmek. Bunları başarabildiğimiz zaman, çok daha isabetli ve doğru plan kararları üretmek mümkün olacak.

Prof. Dr. Yiğit Evren

SONUÇ

Araştırma, İstanbul'un imalat sektörünün tarihsel seyrinin kaydını tutmayı, kentte varlığını sürdüren sanayinin güncel kısıt ve imkânlarını organize sanayi bölgelerine odaklanarak incelemeyi hedeflemiştir. OSB'lerin İstanbul ekonomisinde kayda değer bir ağırlığa sahip olmaları ve 25 yılı aşkın bir süredir kentte mekânsal bir deneyim biriktirmeleri nedeniyle sanayi sektörlerinin bugünü ve geleceği için raporun saha araştırmasına konu edilmiştir. Sanayinin kompozisyonu değişmekle birlikte kentteki varlığının sonlanmayacağı önkabulünden hareketle, gelecekte metropoldeki imalat faaliyetinin kentle ve kent sakinleriyle ilişkilerinin nasıl olması gerektiğine yönelik literatürden ve uzman görüşlerinden öngörülere yer verilmiştir.

İstanbul'un sanayi coğrafyasının evrimi üç dönem içinde ele alınmıştır. Erken sanayileşme dönemi, imparatorluk mirası ticaret ağları ile üretimin liman ve ulaşım merkezlerinde şekillendiği bir yapı sunarken; 1950'ler sonrasındaki hızlı büyüme ve kentsel yığılma dönemi, ithal ikameci politikalar ve kırdan kente göç ile sanayinin kent dokusu içinde kontrolsüzce yoğunlaşmasına neden olmuştur. 1980 sonrası neoliberal dönüşüm ve küresel entegrasyon evresindeyse ihracata dayalı politikalar benimsenmiş; sanayi faaliyetleri kent merkezinden kentin çeperlerine doğru desantralize olurken finans ve hizmet sektörleri ön plana çıkmıştır. Bu dönemler, bir yandan kentin hâlen parçası olan endüstri mirasının bölgesel ölçekte değerlendirilmesine imkân tanımaktadır. Bunun ötesinde, kentin makroformunun bugünkü biçimini almasında farklı sanayileşme evrelerinin birer katman olarak incelenmesi, mevcut sanayi yapısının geleceğine ilişkin değerlendirmeler için de önemli bir çerçeve sunmaktadır.

İstanbul 1980 sonrası dönemde tüm dünyada yaşananlara paralel bir sanayi desantralizasyonuna maruz kalmıştır. Ancak Avrupa ve Kuzey Amerika'daki metropollerde imalatın radikal bir şekilde hizmet sektörüne yerini bıraktığı "sanayisizleşme" süreçlerinin aksine, İstanbul sanayi-sonrası olarak da isimlendirilen eğilime sınırlı ölçüde uyum sağlamış ve merkezkaç eğilimine direnerek sanayi ile bağını korumuştur. Küresel kent literatüründeki hakim varsayımların ötesinde, kentte sanayi ortadan kalkmamıştır. Mekânsal olarak yeniden örgütlenen İstanbul sanayisi OSB yapılanmaları aracılığıyla hem metropolün idari sınırlarına, hem Çerkezköy, Çorlu ve Gebze gibi komşu illerin idari sınırlarına doğru taşınmıştır. Zira GSYİH ve istihdam verilerindeki kayda değer sanayi payları ve doğrudan yabancı yatırımların hareketleri gibi göstergelerin de işaret ettiği gibi İstanbul, lojistik imkânları ve pazar erişimi sayesinde hizmet ve sanayi sektörlerinin birlikte varlığını sürdürdüğü karma bir yapı sergilemeye devam etmektedir.

İmalat sanayisinin İstanbul gibi bir metropolü bütünüyle terk etmesinin mümkün olmadığına dair görüşlere bu raporda yer verilmiştir. Talebe bağlı olarak esnek üretim ve ürün çeşitliliği gerektiren durumlarda üretimin örgütlenme biçimi, üretim süreçlerinin farklı birimlere dağıtılmasını gerektirirken aynı zamanda bu değişken yapıya uyum sağlayabilecek emek gücüne yakınlığı da zorunlu kılmaktadır. Bu tür üretim süreçleri, nitelikli işgücüne, geniş tüketim piyasalarına ve kent içi ile uluslararası ulaşım ve bağlantı ağlarına yakın olma ihtiyacı taşımaktadır. Moda ve kültür endüstrisinden ürün bakım ve onarım hizmetlerine kadar farklı pek çok sanayi kolunun bu nedenlerle metropoliten alanlardan uzaklaşması uzun vadede mümkün görünmemektedir. Ar-Ge, Ür-Ge ve benzeri süreçlerle yoğun etkileşim gerektiren sınai üretimin, ilgili hizmet sektörü kollarıyla mekânsal yakınlık gerektirmesi, geleceğin imalat alanlarının İstanbul metropoliten alan sınırları içinde ortaya çıkmaya devam edeceğine işaret etmektedir.

Kentsel doku içindeki çevresel tahribatı ve mekânsal baskıyı azaltmak amacıyla üretimin planlı alanlara yönlendirilmesi, tüm ülkede olduğu gibi İstanbul'da da OSB'lerin gelişimini zorunlu kılmıştır. Çoğu 1980'lerde ve 1990'larda sanayi siteleri veya kooperatifler olarak kurulan bu alanlar, 2000 yılındaki 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgesi Kanunu ile tüzel kişilik kazanarak adeta "mini bir belediye" gibi altyapı, ruhsat ve hizmet süreçlerini tek elden yürütmeye başlamıştır. Ancak, çeperlerde yer alan bu OSB'ler, kentin hızlı ve plansız genişlemesi sonucunda günümüz-

de konut, ticaret ve kentsel rant ağları tarafından kuşatılmış hibrit mekânlara dönüşmüştür. İncelenen 8 OSB'den elde edilen veriler, İkitelli ve Dudullu gibi sanayi bölgelerinde küçük parseller ve atölyelerde yoğunlaşan, ağırlıklı olarak KOBİ ölçeğinde bir imalat yapısının bulunduğunu göstermektedir. Üretim ölçeğini genişleten işletmelerin ise daha büyük parsel olanakları sunan Tuzla bölgesindeki OSB'lere yöneldiği görülmektedir. Farklı sektörlerden sanayi siteleri ve kooperatiflerin bir araya gelmesiyle kurulan bu OSB'lerde günümüzde de belirgin bir sektörel çeşitlilik söz konusudur. Bununla birlikte Kimya OSB ve Deri OSB gibi, belirli sektörlerde yoğunlaşan ihtisaslaşmış organize sanayi bölgeleri de bulunmaktadır.

Saha araştırması, kentsel yayılmayla çevrelenen OSB'lerdeki firmaların mekânsal sıkışmışlık, ulaşım darboğazı gibi meselelerle faaliyetlerini sürdürdüğünü ortaya koymaktadır. Parsel doluluk oranlarının %90'ları aşması ve yüksek arsa fiyatları firmaların yatayda büyümesini imkânsız kılsa da; devasa altyapı yatırımlarını ve mevcut kalifiye personeli kaybetme korkusu, birçok sanayiciyi şehir dışına taşınma fikrinden uzaklaştırmaktadır. Ayrıca, raylı sistem gibi entegre toplu taşıma eksiklikleri firmaları ve çalışanları özel servis taşımacılığına bağımlı kılmakta ve trafik krizini derinleştirmektedir. OSB içindeki yeşil alan, kreş ve sosyalleşme mekânlarının eksikliği, işçilerin gündelik yaşam kalitesini oldukça sınırlamakta ve başta kadın istihdamı olmak üzere sürdürülebilir bir işgücü ekosistemi kurulmasını engellemektedir.

Sanayi bölgelerinin geleceği, üretimin yalnızca ekonomik bir faaliyet olarak değil, mekân ve insanla yeniden bütünleştirildiği "Yeni Endüstriyel Şehircilik" gibi yaklaşımlarla ele alınması elzemdir. İmalat sanayisinde Endüstri 4.0 ve 5.0 ile hızlanan dijitalleşme, yeşil dönüşüm ve döngüsel ekonomi prensipleri, OSB'lerin teknolojik bir sıçrama yapmasını gerektirmektedir. İstanbul sanayisinin geleceğinde OSB'lerin; izole üretim alanları olmaktan çıkarılıp Ar-Ge merkezleri, eğitim kurumları, çocuk bakım tesisleri gibi sosyal donatılarla içindeki işlevleri zenginleştirmeleri önemli görülmektedir. Plansız gelişmiş sanayi alanlarının kentle çarpık da olsa iç içeliği ile OSB'lerin sosyal, ekonomik ve mekânsal örgütlenmesinde deneyeceği yenilikler birlikte ele alındığında, bu iki yapı arasındaki melezleşme, İstanbul'un imalat bölgelerinin geleceğinde örnek teşkil edecek adımlar oluşturacaktır.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

İstanbul Planlama Ajansı

ipa.istanbul ipaistanbul ipa.istanbulplanlamaajansi