



2010 - 2013 İSTANBUL BÖLGE PLANI EKLERİ

# İstanbul

2010-2013  
İSTANBUL BÖLGE PLANI  
EKLERİ





2010 - 2013  
İSTANBUL BÖLGE PLANI EKLERİ



# İÇİNDEKİLER

8	<b>Tablolar</b>
14	<b>Haritalar</b>
15	<b>Şekiller</b>
22	<b>Kısaltmalar</b>
26	<b>EK - 1. MEVCUT DURUM ANALİZİ</b>
28	1. GİRİŞ
30	2. KURUMSAL ÇERÇEVE VE PLANLAMA YETKİSİ
30	2.1. Kurumsal Yapı, Yetki ve Sorumlulukların Dağılımı ve Planlama Yetkisi
38	2.2. Planlama Yetkisi ve Yönetişim
42	3. MEKANSAL GELİŞME
42	3.1. İstanbul Bölgesi'nin Mekânsal Gelişimi
48	3.2. İstanbul Bölgesi'nde Kentsel Eşikler
48	3.2.1. Sit Alanları
49	3.2.2. Su Havzaları ve Orman Alanları
50	3.2.3. Afet Riski Taşıyan Alanlar
52	3.3. Mekânsal Yapıdaki Sorunlar
52	3.3.1. Tek Merkezli Büyüme – Tanımlı Alt-Bölgelerin Olmaması
53	3.3.2. Yoğunluğun ve Fonksiyonların Dağılımı
54	3.3.3. Bağlantıların Zayıflığı
54	3.3.4. Gelişme Eksenleri
55	3.3.5. Mevcut Sağlıksız Yapı
60	4. SOSYAL YAPI
60	4.1. Demografik Yapı
60	4.1.1. Dünyadaki Demografik Eğilimler
64	4.1.2. Toplam Nüfus, Nüfus Artış Hızı ve Nüfus Yoğunluğu
66	4.1.3. Demografik Hızlardaki Değişimler
70	4.1.4. Nüfusun Yaş Yapısı
72	4.1.5. Nüfusun Eğitim Düzeyi
76	4.2. Göç
78	4.2.1. İstanbul'un Aldığı Göç, Verdiği Göç ve Net Göç
79	4.2.2. Göç Verileri Açısından İBBS Düzey 1 ve Düzey 2 Bölgeleri Karşılaştırması
80	4.2.3. Göç Akım Yönleri, Göç Edenlerin Nitelikleri ve Göç Etme Nedenleri
87	4.3. İşgücü ve İstihdam
87	4.3.1. Genel Bakış

88	4.3.2. İstanbul'un Toplam İstihdam İçindeki Oranı
88	4.3.3. İstihdam Göstergeleri
90	4.3.3.1. İstihdamın Ana Sektörel Dağılımı
90	4.3.3.2. Kurumsal Olmayan Çalışma Çağındaki Nüfus ve İstihdam Edilen Nüfus
92	4.3.3.3. İşsiz Nüfus ve Toplam İşgücü
93	4.3.3.4. İşgücüne Katılım Oranı
95	4.3.3.5. İşsizlik Oranı
98	4.3.3.6. Yıllık Ortalama Brüt Kazanç
99	4.4. Sosyal Dışlanma, Yoksulluk ve Sosyal Hizmetler
99	4.4.1. Genel Bakış
101	4.4.2. Gelir Dağılımı ve Kent Yoksulluğu
104	4.4.3. Sosyal Güvenlik
106	4.4.4. Sosyal Hizmetler
106	4.4.4.1. Çocuklar ve Gençler
112	4.4.4.2. Engelliler
117	4.4.4.3. Kadınlar
121	4.4.4.4. Yaşlılar
123	4.4.5. Sosyal Yardımlar
127	4.5. Sağlık
127	4.5.1. Temel Sağlık Göstergeleri
129	4.5.2. Sağlık Hizmetleri
129	4.5.2.1. Sağlık Hizmetleri Arzı ve Altyapı
136	4.5.2.2. Sağlık Hizmet Arzı ve Erişim
142	4.6. Eğitim
142	4.6.1. Eğitime Erişim
147	4.6.2. Eğitimin Kalitesi
152	<b>5. EKONOMİK YAPI</b>
152	5.1. Genel Bakış
158	5.2. Hizmetler Sektörü
158	5.2.1. Dünyada ve Türkiye'de Hizmetler Sektöründeki Gelişmeler
160	5.2.2. İstanbul'da Hizmetler Sektöründeki Gelişmeler
167	5.2.3. İstanbul'da Öne Çıkan Hizmet Sektörleri
167	5.2.3.1. Finans Sektörü
167	5.2.3.1.1. Genel Bakış
171	5.2.3.1.2. Bankacılık

## İÇİNDEKİLER

185	5.2.3.1.3. Sigorta ve Emeklilik Fonları
191	5.2.3.1.4. Finansal Kiralama, Faktoring ve Tüketici Finansmanı
194	5.2.3.1.5. Menkul Kıymet Aracı Kurumları
198	5.2.3.1.6. Borsalar
201	5.2.3.1.7. Finans Sektörünün İstanbul'da Mekânsal Dağılımı
202	5.2.3.1.8. İstanbul Uluslararası Finans Merkezi (İFM)
203	5.2.3.1.9. Değerlendirme
204	5.2.3.2. Turizm Sektörü
204	5.2.3.2.1. Genel Bakış
207	5.2.3.2.2. Turizm Sektörünün Türkiye'de Durumu
213	5.2.3.2.3. İstanbul'da Turizm Sektörüne İlişkin Genel Göstergeler
219	5.2.3.2.4. İstanbul'un Turizm Açısından Sunduğu Olanaklar
223	5.2.3.2.5. İstanbul'da Turizm Çeşitleri
226	5.2.3.2.6. Değerlendirme
228	5.2.3.3. Lojistik Sektörü
228	5.2.3.3.1. Genel Bakış
230	5.2.3.3.2. Lojistik Sektörünün Türkiye'deki Durumu
237	5.2.3.3.3. İstanbul ve Lojistik Sektörü
250	5.2.3.3.4. Lojistik Sektörüne İlişkin Plan, Politika ve Raporlar
257	5.2.3.3.5. Değerlendirme
259	5.2.3.4. Ar-Ge ve Yenilik
259	5.2.3.4.1. Genel Bakış
259	5.2.3.4.2. Ar-Ge ve Yenilik Sektörünün Türkiye'deki Durumu
260	5.2.3.4.3. Türkiye'de Ar-Ge Harcamaları
261	5.2.3.4.4. İstanbul'da Ar-Ge ve Yenilik
264	5.2.3.4.5. Değerlendirme
264	5.3. Sanayi Sektörü
264	5.3.1. Türkiye'de ve İstanbul'da Sanayi Sektörü
265	5.3.2. İstanbul'da Öne Çıkan Sanayi Sektörleri
270	5.3.3. İstanbul'da Sanayinin Mekânsal Dağılımına İlişkin Karar ve Stratejiler
275	5.4. Tarım
275	5.4.1. Genel Tarımsal Yapı
276	5.4.2. Bitkisel Üretim
279	5.4.3. Organik Tarım
280	5.4.4. Tarımsal Mekanizasyon

280	5.4.5. Hayvancılık
283	5.4.6. Küçükbaş Hayvancılık
284	5.4.7. Su Mamulleri ve Balıkçılık
287	5.5. Madencilik
287	5.5.1. Genel Bakış
289	5.5.2. İstanbul Bölgesi'nde Madencilik
292	<b>6. ULAŞIM SİSTEMİ</b>
292	6.1. Genel Bakış
293	6.2. İstanbul Ulaşımına İlişkin Genel Veriler
293	6.2.1. İstanbul Ulaşımını Etkileyen Temel Faktörler
297	6.2.2. Kentsel Hareketlilik
300	6.3. Şehirlerarası, Bölgesel ve Uluslararası Ulaşım
300	6.3.1. Karayolları
302	6.3.2. Demiryolları
303	6.3.3. Denizyolu
304	6.3.4. Havalimanları
306	6.3.4.1. Atatürk Havalimanı
307	6.3.4.2. Sabiha Gökçen Havalimanı
307	6.3.4.3. Çorlu Havalimanı
308	6.4. Kent İçi Ulaşım
310	6.4.1. Karayolu Ulaşımı
310	6.4.1.1. Kent İçi Karayolu Ağı
311	6.4.1.2. Karayolu Toplu Taşıma Sistemi
312	6.4.2. Raylı Sistemler
314	6.4.3. Deniz Ulaşımı
315	6.5. Ulaşım Altyapı Planlaması
315	6.5.1. Ulusal Plan ve Stratejiler
317	6.5.2. Bölgesel ve Yerel Plan ve Stratejiler
321	6.6. Ulaşım İlişkin Yatırım ve Çalışmalar
321	6.6.1. Kara Ulaşımı
323	6.6.2. Raylı Sistemler
325	6.6.3. Deniz Ulaşımı
325	6.6.4. Hava Ulaşımı
325	6.6.5. Ulaşım Sistemlerinin Entegrasyonu ve Diğer Projeler

## İÇİNDEKİLER

328	7. ÇEVRE
328	7.1. Genel Bakış
333	7.2. Çevre Kirliliği
333	7.2.1. Katı Atık
337	7.2.2. Su Kirliliği
339	7.2.3. Deniz ve Boğaz Kirliliği
340	7.2.4. Gürültü Kirliliği
342	7.2.5. Hava Kirliliği
344	7.3. Kent İçi Yeşil Alanlar
346	7.4. Çevre Eğitimi
346	7.5. Çevresel Sürdürülebilirlik
348	8. ENERJİ
348	8.1. Genel Bakış
349	8.2. Doğalgaz
351	8.3. Elektrik
353	8.4. Yenilenebilir Enerji
353	8.4.1. Güneş Enerjisi
354	8.4.2. Rüzgar Enerjisi
356	9. MEVCUT DURUM EK TABLOLARI
366	<b>EK - 2 GZFT ANALİZİ</b>
378	<b>EK - 3 BÖLGENİN STRATEJİK ÖNCELİKLERİNİN ANALİTİK HİYERARŞİK SİSTEM MODELİ İLE ANALİZİ</b>
380	1. ANALİTİK HİYERARŞİ YÖNTEMİ
382	2. STRATEJİK AMAÇLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ
395	3. DUYARLILIK ANALİZLERİ
399	4. TUTARLILIK ANALİZİ
400	<b>EK - 4 BÖLGE PLANI KATILIM SÜRECİ ANALİZİ</b>
402	1. KALKINMA KURULU ÜYELERİ İLE GÖRÜŞMELER VE ANKET ÇALIŞMASI ANALİZİ
405	2. ARAMA KONFERANSI KATILIMCI ANALİZİ
412	3. TEMATİK ÇALIŞTAY KATILIMCI ANALİZLERİ
412	3.1 Ekonomik Dönüşüm Çalıştayı Katılımcı Analizi
414	3.2 Sosyal Yapı ve Kalkınma Çalıştayı Katılımcı Analizi
415	3.3. Kültür ve Turizm Çalıştayı Katılımcı Analizi
418	3.4. Afet Yönetimi ve Kentsel Dönüşüm Çalıştayı Katılımcı Analizi
420	3.5. Ulaşım ve Lojistik Çalıştayı Katılımcı Analizi



422	3.6. Çevre Çalıştayı Katılımcı Analizi
423	3.7. Yönetim ve Planlama Çalıştayı Katılımcı Analizi
425	4. KARAR KONFERANSI KATILIMCI ANALİZİ
433	5. GENEL DEĞERLENDİRME

## **TABLolar**

30	Tablo 2.1: İstanbul'da Bulunan Bölge Müdürlükleri
31	Tablo 2.2: İstanbul'da Bulunan İl Müdürlükleri
32	Tablo 2.3: Yerel Yönetim Birimleri Görev İlişki Matrisi
34	Tablo 2.4: İstanbul İl Özel İdaresinin 2010 Yılı Yatırım Programı Dağılımı
34	Tablo 2.5: İBB Daire Başkanlıkları ve İBB'ye Bağlı Şirketler
35	Tablo 2.6: 2010 Yılı Yatırımlarının Ana Hizmet Alanlarına Göre Dağılım Tablosu
36	Tablo 2.7: İstanbul'da Kamu Yararına Çalışan Dernekler
39	Tablo 2.8: Planlama Alanında Yetkili Kurumlar ve Yetki Alanları
43	Tablo 3.1: Yıllara Göre Yerleşim Alanı Büyüklüğü ve Toplam Alana Oranı
44	Tablo 3.2: İstanbul Bölgesi Mekânsal Dönüşüm Değişkenlerinin Tarihsel Süreçte İncelenmesi - Cumhuriyet Dönemi
49	Tablo 3.3: İstanbul Bölgesi'nde Türlerine Göre Sit Alanlarının Sayı ve Alan Büyüklüklerine Göre Dağılımı
57	Tablo 3.4: İlçelere Göre Yıllık Nüfus Artış Oranı, 1985 - 2007, (%)
59	Tablo 3.5: İstanbul Bölgesi Avrupa ve Anadolu Yakalarında Donatı Alanları
64	Tablo 4.1: Şehir, Belde ve Köy Nüfusları
67	Tablo 4.2: Nüfus Verileri Açısından TR10 İstanbul Bölgesi ve Türkiye Karşılaştırması
72	Tablo 4.3: Yaş Bağımlılık Oranı, 1985 ve 2009
77	Tablo 4.4: Türkiye ve İstanbul'da İl ve İlçe Merkezleri ile Belde ve Köy Nüfuslarının Toplam Nüfus İçindeki Payları
77	Tablo 4.5: Türkiye'de Göç Eden Nüfus ve Toplam Nüfus İçindeki Payları
78	Tablo 4.6: İstanbul'un Aldığı ve Verdiği Göç, Net Göç ve Göç Hızları, 1975-2000
78	Tablo 4.7: Göç Verileri Açısından İstanbul ve Türkiye Karşılaştırması
85	Tablo 4.8: Göç Etme Nedenlerine Göre İstanbul'un Aldığı ve Verdiği Göç, 1995-2000
85	Tablo 4.9: Göç Etme Nedenlerine Göre İstanbul ve Diğer İllerin Payları, 1995-2000
102	Tablo 4.10: İstanbul'da Yoksulluk Çalışması Sonuçları, 2006-2008
104	Tablo 4.11: Sosyal Güvenlik Kurumları İtibarıyla Aktif Sigortalı ve Aylık Alanlar, 2009
104	Tablo 4.12: Yeşil Kartlı Sayılarının İlçelere Göre Dağılımı ve İlçe Nüfusuna Oranı, 2009
107	Tablo 4.13: İstanbul'da İşgücü Durumun Göre Kurumsal Olmayan Nüfus 15-24 Yaş, 2009
107	Tablo 4.14: 15-24 Yaş Grubunun Eğitim Durumuna Göre, İstihdam, İşsizlik ve İşgücüne Katılma Oranları, 2009, (%)
108	Tablo 4.15: İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü Çocuk Yuvalarının 2010 Yılı Bilgileri
108	Tablo 4.16: İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü Yetiştirme Yurtları, 2010
109	Tablo 4.17: İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü Çocuk ve Gençlik Merkezleri, 2010

## İÇİNDEKİLER

- 109 Tablo 4.18: İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü Çocuk Gözlemleri ve İlk Adım İstasyonları, 2010
- 110 Tablo 4.19: Sokakta Yaşayan ve Çalıştırılan Çocuklara Ait Hizmet Verileri
- 110 Tablo 4.20: İstanbul Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü'ne Bağlı Gençlik Merkezleri
- 110 Tablo 4.21: İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Çocuk ve Gençler için Sunulan Hizmetler, 2009
- 111 Tablo 4.22: İlçe Belediyelerinin Çocuk ve Gençlere Yönelik Sunduğu Bazı Hizmetler, 2009
- 112 Tablo 4.23: Marmara Bölgesindeki Özürlülük Oranı, 2002, (%)
- 113 Tablo 4.24: Marmara Bölgesindeki Özürlü Nüfusun Okuryazarlık Oranı, 2002, (%)
- 113 Tablo 4.25: Marmara Bölgesindeki Özürlü Nüfusun İşgücüne Katılma Oranı, 2002
- 114 Tablo 4.26: Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü Rehabilitasyon Merkezleri, 2010
- 114 Tablo 4.27: Özel Kuruluşlarda Bakım Kapsamında Desteklenen Engelli Sayısı ve Ödeme Tutarları, 2008 - 2009
- 115 Tablo 4.28: Yıllara Göre Evde Bakım Kapsamında Desteklenen Engelli Sayısı ve Verilen Destek Miktarı
- 115 Tablo 4.29: İBB İSÖM Özürlü Merkezleri
- 116 Tablo 4.30: İstanbul Özürlüler Müdürlüğüne Sunulan Hizmetler
- 116 Tablo 4.31: İlçe Belediyelerinin Engellilere Yönelik Sunduğu Bazı Hizmetler, 2009
- 118 Tablo 4.32: İstanbul ve Türkiye'de Kadının Toplumsal ve Ekonomik Durumuna İlişkin Göstergeler
- 119 Tablo 4.33: İstanbul'daki Kadın Konukevleri
- 119 Tablo 4.34: İstanbul Büyükşehir Belediyesince Kadınlara Yönelik Hizmet Veren Merkez Verileri, 2004 - 2009
- 120 Tablo 4.35: İlçe Belediyelerinin Kadınlara Yönelik Sunduğu Bazı Hizmetler, 2009
- 121 Tablo 4.36: İstanbul'da Bitirilen Eğitim Düzeyi, Cinsiyet Göre 65 Yaş Üstü Nüfus, 2009
- 122 Tablo 4.37: İstanbul'da Medeni Durum, Cinsiyet Göre 65 Yaş Üstü Nüfus, 2009
- 122 Tablo 4.38: İstanbul'da Yaşlılara Yönelik Hizmet Veren SHÇEK'e Bağlı Kuruluşlar, 2010
- 123 Tablo 4.39: İstanbul'da Bulunan Diğer Kuruluşlara ait Huzurevleri ve Darülaceze, 2009
- 123 Tablo 4.40: İlçe Belediyelerince Yaşlılara Yönelik Sunulan Bazı Sosyal Hizmetler, 2009
- 124 Tablo 4.41: Ortak Veri Havuzu Projesi'nden Alınan Yardımlara İlişkin İstatistikler
- 124 Tablo 4.42: İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğüne Sağlanan Ayni ve Nakdi Yardım Verileri
- 125 Tablo 4.43: İBB ve İlçe Belediyelerince Sunulan Bazı Sosyal Yardımlar, 2009
- 131 Tablo 4.44: Sağlık Ocağı Başına Düşen İlçe Nüfus Sayıları, 2010
- 135 Tablo 4.45: İstanbul'da Kamu, Özel Sektör ve Üniversite Hastanelerinin İlçelere Göre Dağılımı, 2009
- 135 Tablo 4.46: Sağlık Hizmetlerinde Kamunun Proje Aşamasındaki Yatırımları
- 136 Tablo 4.47: Sağlık Hizmetlerinde Planlanan Kamu Yatırımları
- 137 Tablo 4.48: Bölgelere Göre Sağlık Ocağında Çalışan Ebe-Hemşire ve Pratisyen Hekim Sayıları, 2010
- 137 Tablo 4.49: İstanbul'da Toplam Yoğun Bakım Yatak Sayıları, 2008 - 2009
- 141 Tablo 4.50: Tüm Sektörler İçin Toplam Dış Hekimi Sayısı, 2008 - 2009
- 142 Tablo 4.51: Okullaşma Oranları, 2009 - 2010
- 143 Tablo 4.52: Okul Öncesi, ilköğretim ve Ortaöğretimde Öğrenci ve Öğretmen Sayısı, 2009-2010

145	Tablo 4.53: Yükseköğretimde Öğrenci ve Öğretim Elemanı Sayısı, 2008 - 2009
146	Tablo 4.54: İstanbul'da Yaygın Eğitim Kapsamında Kurum, Öğrenci, Öğretmen ve Derslik Sayısı, 2008 - 2009
149	Tablo 4.55: Yükseköğretimde Öğretim Elemanı Başına Öğrenci ve Yayın Sayısı, 2008 - 2009
153	Tablo 5.1: GSYİH Bazında Avrupa'nın En Zengin Şehirleri, 2008
158	Tablo 5.2: İstanbul'da Kurulan ve Kapanan Şirket Sayıları, 2009 - 2010
162	Tablo 5.3: İstanbul Metropolitan Alanı Avrupa Yakası İş Hizmetleri Sektörlerinin Mekânsal Dağılımı, 2006
163	Tablo 5.4: İstanbul Metropolitan Alanı Anadolu Yakası İş Hizmetleri Sektörlerinin Mekânsal Dağılımı, 2006
166	Tablo 5.5: İstanbul İli Hizmet Sektörleri Rekabetçilik Seviyeleri
168	Tablo 5.6: Finans Sektörünün Aktif Büyüklüğü, 2002 - 2009, (Milyar TL)
169	Tablo 5.7: Finans Sektörü Faaliyet Göstergeleri, 2007 - 2009
170	Tablo 5.8: Finans Sektörünün Müşteri Görünümü, 2005 - 2009, (Bin Adet)
170	Tablo 5.9: Finans Sektörünün Kârlılık Göstergeleri, 2005 - 2009, (Milyon TL)
172	Tablo 5.10: Sektöre Dair Genel Bilgiler, 2005 - 2009, (Adet)
173	Tablo 5.11: Sahiplik Bazlı Sektör Bilgileri, 2010, (Adet)
173	Tablo 5.12: Çalışan Personelin Cinsiyete Göre Dağılımları, 2010
178	Tablo 5.13: Bankacılık Sektörü Performans Endeksleri, 2003-2009
180	Tablo 5.14: Seçilmiş Gelişmiş Ülkeler için Bankacılık Göstergeleri, 2008
181	Tablo 5.15: İstanbul'daki Banka Genel Müdürlüğü Sayısı, 2010, (Adet)
181	Tablo 5.16: İstanbul'daki Banka Şubesi Sayısı, 2010, (Adet)
183	Tablo 5.17: İllere Göre Kişi Başına Hesaplanan Bazı Değerler, 2010, (TL)
190	Tablo 5.18: DASK'lı Konutların Sayısı ve Prim Tutarlarının İllere Göre Sayıları ve Dağılım Oranları
197	Tablo 5.19: İstanbul'daki Menkul Kıymet Aracı Kurumlarına Dair Bilgiler, 2009
198	Tablo 5.20: İMKB'de Faaliyet Gösteren Aracı Kuruluşlar, 2009, (Adet)
202	Tablo 5.21: İstanbul'daki Finans Kuruluşlarının Dağılımı, 2010, (Adet)
202	Tablo 5.22: İstanbul'daki Finans Kuruluşlarının Yoğunlaştığı Semtler / Mahalleler
207	Tablo 5.23: Gelen Yabancı Turist Sayısına Göre Ülkelerin Sıralaması, 2008
207	Tablo 5.24: Turizm Gelirlerine Göre Ülkelerin Sıralaması, 2008
214	Tablo 5.25: Türkiye ve İstanbul Turist Girişleri, 2000 - 2009
218	Tablo 5.26: Yerli ve Yabancı Ziyaretçilerin Yıllara Göre Geceleme Sayısı, 2000 - 2008
219	Tablo 5.27: İstanbul Bölgesi'nde Konaklama Tesislerinin Yıllara Göre Sayısı, Oda Sayısı ve Kapasitesi, 2007 - 2009
222	Tablo 5.28: Turizm İşletme Belgeli Seyahat Acenteleri
223	Tablo 5.29: Profesyonel Turist Rehberleri
224	Tablo 5.30: İstanbul'da Bazı Müzelerin Ziyaretçi Sayısı ve Geliri, 2008 - 2009
225	Tablo 5.31: Yıllar İtibariyle Limanlara Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları, 2003 - 2009
232	Tablo 5.32: Türkiye'de Farklı Ulaşım Türlerinde Yük ve Yolcu Taşımacılığı, 2001 - 2009, (Milyon)

## İÇİNDEKİLER

- 233 Tablo 5.33: Yolun Kaplama Cinsine Göre Otoyollar, Devlet, İl ve Köy Yolları Uzunlukları, (km)
- 235 Tablo 5.34: Türk Havacılık Sektörüne İlişkin Genel İstatistikler
- 242 Tablo 5.35: Hat Kesimlerine Göre Net Ton Kilometre, 2008
- 244 Tablo 5.36: Sabiha Gökçen Havalimanı İle Taşınan Kargo Miktarı, 2008-2009, (Ton)
- 245 Tablo 5.37: Çorlu Havalimanı İle Taşınan Kargo Miktarı, 2008-2009, (Ton)
- 247 Tablo 5.38: Ambarlı Limanı Özellikleri
- 249 Tablo 5.39: Haydarpaşa Limanı Özellikleri
- 251 Tablo 5.40: 9. Kalkınma Planı Ulaştırma Sektörü Öngörülleri
- 261 Tablo 5.41: Türkiye ve AB Ülkelerinde Kişi Başına Düşen Ar-Ge Harcamaları, 2007, (€)
- 266 Tablo 5.42: İstanbul'da GSİS ve İhracat Verilerine Göre Öne Çıkan Sektörler, 2006
- 268 Tablo 5.43: Kümelenme Özelliği Gösteren Sektörlerin Yer Aldığı İlçeler
- 268 Tablo 5.44: Sektörlerin Toplam Rekabetçilik Pozisyonu, 2005
- 269 Tablo 5.45: Sektörlerin Gelişme ve Gerileme Öngörülleri, 2005
- 273 Tablo 5.46: İstanbul İli OSB Kapasiteleri
- 276 Tablo 5.47: İstanbul İli Agro Ekolojik Alt Bölgeleri
- 277 Tablo 5.48: Yıllara Göre Türkiye - İstanbul Bitkisel Üretim Karşılaştırması
- 277 Tablo 5.49: Ekim Şablonu
- 278 Tablo 5.50: Türkiye, İstanbul ve İstanbul Alt bölgelerinde Tarım Arazilerinin Dağılımı, (ha)
- 278 Tablo 5.51: İstanbul ve Türkiye'de Yetiştirilen Bazı Ürünlerin Verim Değerleri
- 281 Tablo 5.52: Hayvan Mevcudu ve Sayısal Tevzisi
- 285 Tablo 5.53: Yıllara Göre Su Mamulleri Üretimi, (kg)
- 285 Tablo 5.54: Tatlı Su Mamulleri Üretimi (Balık Hali ve İlçeler)
- 285 Tablo 5.55: Kültür Balıkları Üretimi (Balık Hali ve İlçeler)
- 286 Tablo 5.56: Deniz Mamulleri Üretimi (Balık Hali ve İlçeler)
- 287 Tablo 5.57: Diğer Su Mamulleri Üretimi (Balık Hali ve İlçeler)
- 288 Tablo 5.58: Türkiye Maden Rezervleri, (Ton)
- 289 Tablo 5.59: Türkiye Madencilik Verileri
- 290 Tablo 5.60: Hammadde Türü ve Ruhsat Sayıları
- 290 Tablo 5.61: Ocaklara İlişkin Sayısal Bilgiler
- 294 Tablo 6.1: Ulaşım İle İlgili Temel İstatistikler
- 295 Tablo 6.2: İstanbul Motorlu Araç İstatistikleri
- 298 Tablo 6.3: Kişi Başı Ortalama Hareketlilik
- 298 Tablo 6.4: Yaya Dahil Ortalama Yolculuk Süresi Yaya Dahil
- 299 Tablo 6.5: Motorlu Araçlarda Ortalama Yolculuk Süresi
- 299 Tablo 6.6: Asya ve Avrupa Yakalarında Ortalama Yolculuk Süreleri
- 299 Tablo 6.7: Motorlu Araçlarda Ortalama Yolculuk Uzunluğu, (km)

300	Tablo 6.8: Yolculuk Türleri Dağılımı
300	Tablo 6.9: Yolculuk Türleri Dağılımı - 2
301	Tablo 6.10: Satış Cinslerine Göre Yol Ağı, (km)
301	Tablo 6.11: Köy Yolu Ağı, (km)
302	Tablo 6.12: Büyük İstanbul Otogarı Özellikleri
304	Tablo 6.13: Salıpazarı - Karaköy Limanı
305	Tablo 6.14: İstanbul ve Yakın Çevresinde Yer Alan Havalimanlarının Kapasite ve Yolculuk Değerleri
307	Tablo 6.15: Sabiha Gökçen Havalimanı Yolcu Trafikçi
308	Tablo 6.16: Çorlu Havalimanına Ait Uçak ve Yolcu Trafikleri
309	Tablo 6.17: Günlük Taşınan Yolcu Sayısı
309	Tablo 6.18: Ulaşım Türleri Oranları
311	Tablo 6.19: Boğaz Köprülerinin Günlük Trafik Yüğü, 2009
311	Tablo 6.20: Türlerine Göre Karayolu Toplu Taşımacılığının Dağılımı
312	Tablo 6.21: Güzergaha Göre Mevcut Raylı Sistem Altyapısı
315	Tablo 6.22: Türlerine Göre Denizyolu Ulaşımı Ağı
319	Tablo 6.23: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Ulaşım Öngörülleri
321	Tablo 6.24: Karayolu Tünel Projeleri Genel Bilgileri
322	Tablo 6.25: İstanbul Genel Otopark Bilgileri
322	Tablo 6.26: Bisiklet ve Yaya Yolları Projeleri
324	Tablo 6.27: Genel Raylı Sistem Çalışmaları
325	Tablo 6.28: Transfer Merkezi Projeleri Genel Bilgileri
329	Tablo 7.1: Türkiye'de Ormanların Kapladığı Alan
332	Tablo 7.2: Çevreye İlişkin Mevzuatlarda Görev Dağılımları
335	Tablo 7.3: Katı Atık Kompozisyonu, (% Ağırlık Olarak)
336	Tablo 7.4: 2007 Yılı Piyasaya Sürülen Ambalaj Miktarları
338	Tablo 7.5: Su Kaynakları
341	Tablo 7.6: İstanbul'da Kara Ulaşımı Gürültü Analizleri
342	Tablo 7.7: Demiryolu Ulaşımı Gürültü Analizi
343	Tablo 7.8: İstasyonlarda Ölçülen Hava Kirlleticileri
344	Tablo 7.9: İstanbul Genelindeki Hava Kirleticilerinin Kış Mevsimi Ortalama Değerleri, 1995 - 2004, ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
345	Tablo 7.10: Üretilen ve Bakımı Yapılan Yeşil Alan Miktarları
349	Tablo 8.1: Türkiye Birincil Enerji Kaynakları Tüketimi
351	Tablo 8.2: BOTAŞ - Dağıtım Yapılan Doğalgaz Miktarları, (Bin $\text{m}^3$ )
352	Tablo 8.3: OECD Ülkelerinde Elektrik Enerjisi Üretimi, (TWh)
352	Tablo 8.4: Elektrik Abone Dağılımı
353	Tablo 8.5: Elektrik Tüketim Dağılımı, (kWh)

## İÇİNDEKİLER

356	Tablo 9.1: Bankacılık Sektörü Finansal Sağlamlık Göstergeleri, 2005 - 2009
358	Tablo 9.2: Seçilmiş Gelişmekte Olan Ülkeler İçin Bankacılık Göstergeleri, 2009, (%)
359	Tablo 9.3: Küresel Bankaların Kaldıraç Oranları, 2004 - 2008
360	Tablo 9.4: Seçilmiş Ülkelerin Sermaye Yeterlilik Rasyoları, 2004 - 2009, (%)
361	Tablo 9.5: Seçilmiş Ülkeler İtibarıyla Aktif ve Özkaynak Getiri Oranları, 2004 - 2009, (%)
362	Tablo 9.6: Dünyada Hayat Sigorta Primlerinin Büyüklüğü ve Dağılımı, 2008
362	Tablo 9.7: Dünyada Hayat Dışı Sigorta Primlerinin Büyüklüğü ve Dağılımı, 2008
363	Tablo 9.8: Ülkelerin Sigorta Prim Hacimlerindeki Gelişim, 2002 - 2008, (Milyon USD)
364	Tablo 9.9: Faktoring Toplam Ciro Gelişimi, 1990 - 2008, (Milyon USD)
364	Tablo 9.10: İstanbul'daki Finans Kuruluşlarının İlçelere Göre Dağılımı, 2010, (Adet)
368	Tablo Ek 2.1: Kurumsal Yapı GZFT Analizi
368	Tablo Ek 2.2: Mekânsal Yapı GZFT Analizi
370	Tablo Ek 2.3: Sosyal Yapı ve Sosyal Altyapı GZFT Analizi
372	Tablo Ek 2.4: Sosyal Hizmetler & İstihdam GZFT Analizi
373	Tablo Ek 2.5: Hizmet Sektörü GZFT Analizi
374	Tablo Ek 2.6: Sanayi GZFT Analizi
375	Tablo Ek 2.7: Tarım Sektörü GZFT Analizi
376	Tablo Ek 2.8: Ulaşım Sektörü GZFT Analizi
377	Tablo Ek 2.9: Çevre GZFT Analizi
402	Tablo Ek 4.1: Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı
402	Tablo Ek 4.2: İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı
403	Tablo Ek 4.3: Görüşülen Kalkınma Kurulu Üyesi Kurum ve Kuruluşlar ve Görüşme Tarihleri
405	Tablo Ek 4.4: Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı
405	Tablo Ek 4.5: İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı
406	Tablo Ek 4.6: Katılımcıların İsimleri ve Temsil Ettikleri Kurumlar
412	Tablo Ek 4.7: Çalıştay Katılım Tablosu
412	Tablo Ek 4.8: Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı
413	Tablo Ek 4.9: İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı
413	Tablo Ek 4.10: Katılımcıların İsimleri ve Temsil Ettikleri Kurumlar
414	Tablo Ek 4.11: Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı
414	Tablo Ek 4.12: İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı
415	Tablo Ek 4.13: Katılımcıların İsimleri ve Temsil Ettikleri Kurumlar
416	Tablo Ek 4.14: Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı
416	Tablo Ek 4.15: İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı
417	Tablo Ek 4.16: Katılımcıların İsimleri ve Temsil Ettikleri Kurumlar

418	Tablo Ek 4.17: Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı
418	Tablo Ek 4.18: İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı
419	Tablo Ek 4.19: Katılımcıların İsimleri ve Temsil Ettikleri Kurumlar
420	Tablo Ek 4.20: Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı
420	Tablo Ek 4.21: İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı
421	Tablo Ek 4.22: Katılımcıların İsimleri ve Temsil Ettikleri Kurumlar
422	Tablo Ek 4.23: Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı
422	Tablo Ek 4.24: İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı
423	Tablo Ek 4.25: Katılımcıların İsimleri ve Temsil Ettikleri Kurumlar
424	Tablo Ek 4.26: Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı
424	Tablo Ek 4.27: İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı
424	Tablo Ek 4.28: Katılımcıların İsimleri ve Temsil Ettikleri Kurumlar
425	Tablo Ek 4.29: Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı
426	Tablo Ek 4.30: İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı
426	Tablo Ek 4.31: Katılımcıların İsimleri ve Temsil Ettikleri Kurumlar

## HARİTALAR

43	Harita 3.1: İstanbul Bölgesi'nin Mekânsal Gelişimi
48	Harita 3.2: İstanbul Bölgesi Sit Alanları
50	Harita 3.3: İstanbul Bölgesi'nde Su Havzaları ve Orman Alanları
51	Harita 3.4: Deprem Bölgeleri Haritası
52	Harita 3.5: Model A - İlçelere Göre Tahmin Edilen Ölüm Oranı
53	Harita 3.6: İstanbul Bölgesi Makroform Sistemi, Ana Alt-Bölgeler ve Alt-Merkezler
55	Harita 3.7: Bütünleştirilmiş Tehlike Alanları Analizi
56	Harita 3.8: Çevresel ve Mekânsal Sürdürülebilirlik Sentezi
63	Harita 4.1: Avrupa'da Toplam Nüfus Değişimi, 2003 - 2007
63	Harita 4.2: Avrupa'da Doğal Nüfus Değişimi, 2003 - 2007
64	Harita 4.3: İllerin Nüfus Büyüklüğü
64	Harita 4.4: İllerin Nüfus Yoğunluğu
65	Harita 4.5: İBBS Düzey 2 Bölgelerinde Yıllık Nüfus Artış Hızı
103	Harita 4.6: Mahallelere Göre Ortalama Net Gelir, 2007
119	Harita 4.7: İstanbul'da İBB Kadın ve Aile Sağlığı Merkezleri Haritası, 2010
164	Harita 5.1: TEM ve D-100 Karayolunun Etki Alanında Nüfus ve İstihdam
164	Harita 5.2: D-100 Karayolunun Etki Alanında Nüfus ve İstihdam
239	Harita 5.3: İstanbul Şehir İçi Lojistiği
256	Harita 5.4: İstanbul İçin Önerilen Lojistik Bölgeler

## İÇİNDEKİLER

- 263 Harita 5.5: Avrupa Kentlerinde Patent Başvuru Sayıları, 2003 - 2005
- 267 Harita 5.6: İstanbul Bölgesi Birim ve Toplam Alana Göre Hâkim Sektör Dağılımı
- 270 Harita 5.7: İstanbul Bölgesi Sanayi Lekeleri
- 271 Harita 5.8: İstanbul Bölgesi Temel Müdahale Alanları
- 271 Harita 5.9: İstanbul Bölgesi İşlevi Farklılaştırılacak (Desantralizasyon) Alanlar
- 272 Harita 5.10: Desantralizasyon Bölgelerinin Mekânsal Sınıflaması
- 272 Harita 5.11: İstanbul Bölgesi Mevcut Sınırlar İçinde Sağlıklılaştırılacak Alanlar
- 275 Harita 5.12: İstanbul Bölgesi'nde Doygunluk Düzeyi Sağlanacak OSB Alanları
- 291 Harita 5.13: İstanbul Maden Haritası
- 293 Harita 6.1: İstanbul'un Marmara Bölgesi Ulaşım İlişkileri
- 305 Harita 6.2: Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanları
- 310 Harita 6.3: İstanbul Karayolu Ağı
- 313 Harita 6.4: İstanbul'da Mevcut Raylı Sistemler
- 314 Harita 6.5: İstanbul Denizyolu Sistemindeki İskele ve Terminaler
- 334 Harita 7.1: İstanbul Bölgesindeki Katı Atık Tesisleri
- 338 Harita 7.2: Marmara Havzası
- 351 Harita 8.1: Enerji Nakil Hatları ve Trafo Merkezleri
- 354 Harita 8.2: İstanbul Toplam Güneş Radyasyonu Haritası
- 355 Harita 8.3: Rüzgar Enerjisi Santrali Kurulabilecek Alanlar

### ŞEKİLLER

- 53 Şekil 3.1: İstanbul Bölgesi'nde Yoğunluğun Mekânsal Dağılımı
- 54 Şekil 3.2: Avrupa ve Anadolu Yakalarında Nüfusun Dağılımı
- 56 Şekil 3.3: İstanbul Bölgesi'nde İlçelere Göre Bina Yapım Yılları ve Sayıları
- 58 Şekil 3.4: İstanbul Bölgesi'nde Yapılaşmış Alanların Niteliği
- 61 Şekil 4.1: Küresel Ekonomide Rekabet Edebilir Mega Kentler
- 61 Şekil 4.2: Dünyanın En Büyük Kentsel Alanları, 2005
- 61 Şekil 4.3: Dünyanın En Büyük Kentsel Alanları, 2010
- 62 Şekil 4.4: AB İBBS Düzey 2 Bölgeleri Arasında Nüfusu En Fazla Olan 50 Bölge, 2007
- 62 Şekil 4.5: AB İBBS Düzey 2 Bölgeleri Arasında Nüfusu En Yoğun 50 Bölge, 2006
- 65 Şekil 4.6: Yıllık Nüfus Artış Hızı
- 65 Şekil 4.7: Nüfusun Tarihsel Gelişimi
- 66 Şekil 4.8: İBBS Düzey 1 Bölgeleri Nüfusu
- 66 Şekil 4.9: İBBS Düzey 2 Bölgeleri Nüfusu
- 67 Şekil 4.10: İBBS Düzey 1 Bölgelerinde Nüfus Artış Hızı ve Nüfus Yoğunluğu
- 68 Şekil 4.11: Türkiye'de Kaba Doğum Hızı ve Genel Doğurganlık Hızı, 2001 - 2008
- 68 Şekil 4.12: Türkiye'de Toplam Doğurganlık Hızı ve Projeksiyonları, 1970 - 2020



- 69 Şekil 4.13: İBBS Düzey 1 Bölgelerinde Toplam Doğurganlık Hızı ve Eğitim Düzeyine Göre Toplam Doğurganlık Hızı
- 69 Şekil 4.14: Hanehalkı Refah Düzeyine Göre Toplam Doğurganlık Hızı ve Bebek Ölüm Hızı
- 70 Şekil 4.15: Doğuşta Beklenen Yaşam Süresi ve Projeksiyonları
- 70 Şekil 4.16: İstanbul Nüfus Piramidi, 2009
- 70 Şekil 4.17: İstanbul Nüfus Piramidi, 1985
- 71 Şekil 4.18: İstanbul Nüfus Piramidi, 2009
- 72 Şekil 4.19: Türkiye ve İstanbul'da Genç Nüfus, Çalışma Çağı Nüfusu ve Yaşlı Nüfusun Dağılımı
- 73 Şekil 4.20: İstanbul Nüfusunun Cinsiyetlere Göre Okuryazarlık Durumu
- 73 Şekil 4.21: İstanbul Nüfusunun Okuryazarlık Durumu
- 74 Şekil 4.22: Yaş Gruplarına Göre Nüfusun Okuryazarlık Durumu ve Yaş Gruplarına Göre Nüfusun Eğitim Düzeyi
- 75 Şekil 4.23: İstanbul'da Eğitim Kademeleri İtibarıyla Nüfusun Eğitim Düzeyi
- 75 Şekil 4.24: Türkiye'de Eğitim Kademeleri İtibarıyla Nüfusun Eğitim Düzeyi
- 75 Şekil 4.25: İstanbul'da Eğitim Kademeleri İtibarıyla Erkek ve Kadın Nüfusun Eğitim Düzeyi
- 79 Şekil 4.26: İBBS Düzey 1 Bölgelerinin Aldığı ve Verdiği Göç, Net Göç ve Net Göç Hızı
- 80 Şekil 4.27: İBBS Düzey 2 Bölgelerinin Aldığı ve Verdiği Göç, Net Göç ve Net Göç Hızı
- 80 Şekil 4.28: İstanbul'un İBBS Düzey 1 Bölgelerinden Aldığı ve İBBS Düzey 1 Bölgelerine Verdiği Göç
- 81 Şekil 4.29: İBBS Düzey 1 Bölgeleri İtibarıyla İstanbul'un Göç Akım Yönleri
- 82 Şekil 4.30: İstanbul'da İkamet Eden Nüfusun Nüfusa Kayıtlı Olduğu Düzey 1 Bölgeleri İtibarıyla Dağılımı
- 82 Şekil 4.31: İstanbul'da İkamet Eden Nüfusun Nüfusa Kayıtlı Olduğu Düzey 2 Bölgeleri İtibarıyla Dağılımı
- 83 Şekil 4.32: İstanbul'un Aldığı ve Verdiği Göçün Genç Nüfus, Çalışma Çağı Nüfusu ve Yaşlı Nüfusa Göre Dağılımı
- 84 Şekil 4.33: İstanbul'un Aldığı ve Verdiği Göçün Yaş Gruplarına Göre Dağılımı
- 86 Şekil 4.34: İstanbul'un Aldığı ve Verdiği Göç ile Net Göçler, 1975 - 2009
- 88 Şekil 4.35: Mevsimsellikten Arındırılmış İşsizlik Oranı - Türkiye, (%)
- 88 Şekil 4.36: İstanbul'un Toplam İstihdam İçindeki Oranı, 1980-2008, (%)
- 90 Şekil 4.37: İstihdamın Ana Sektörlere Dağılımı, 2009
- 91 Şekil 4.38: Türkiye ve İstanbul'da Kurumsal Olmayan Çalışma Çağındaki Nüfus, 2004 - 2009
- 91 Şekil 4.39: Türkiye ve İstanbul'da İstihdam Edilen Nüfus, 2004 - 2009
- 91 Şekil 4.40: AB'de Kurumsal Olmayan Çalışma Çağındaki Nüfus, 2004 - 2008
- 91 Şekil 4.41: AB'de İstihdam Edilen Nüfus, 2004 - 2008
- 92 Şekil 4.42: İstanbul'da İstihdam Edilenlerin Cinsiyete Göre İşteki Durumu, 2009, (Toplam)
- 92 Şekil 4.43: Türkiye ve İstanbul'da Toplam İşgücü, 2004 - 2009
- 92 Şekil 4.44: Türkiye ve İstanbul'da İşsiz Nüfus, 2004 - 2009
- 93 Şekil 4.45: AB'de Toplam İşgücü, 2004 - 2008
- 93 Şekil 4.46: AB'de İşsiz Nüfus, 2004 - 2008
- 94 Şekil 4.47: İşgücüne Katılım Oranı, 2004 - 2008, (%)
- 94 Şekil 4.48: Kadının İşgücüne Katılım Oranı, 2006, (%)

## İÇİNDEKİLER

- 94 Şekil 4.49: AB - İşgücüne Katılım Oranı, 2008, (%)
- 95 Şekil 4.50: Türkiye ve İstanbul'da İşgücüne Dahil Olmama Sebepleri, 2008, (x1000)
- 95 Şekil 4.51: Türkiye ve İstanbul'da İşsizlik Oranları, 2004 - 2009, (%)
- 96 Şekil 4.52: AB - Cinsiyete Göre İşsizlik Oranları, 2008, (%)
- 97 Şekil 4.53: Ankete Katılan İşyerleri Sayıları - İstanbul
- 97 Şekil 4.54: Sektörlere Göre Çalışan Sayısı - İstanbul
- 98 Şekil 4.55: Yıllık Ortalama Brüt Kazanç, 2006, (€)
- 98 Şekil 4.56: İBBS Düzey 1'e Göre Yıllık Ortalama Brüt Kazanç, 2006
- 99 Şekil 4.57: Saatlik Ortalama İşgücü Maliyeti, 2008, (€)
- 102 Şekil 4.58: Gelire Dayalı Göreli Yoksulluk Sınırına Göre Yoksulluk Oranı, 2008\*
- 102 Şekil 4.59: Gelire Dayalı Göreli Yoksulluk Sınırına Göre Yoksul Sayısı, 2008\*, (Bin Kişi)
- 127 Şekil 4.60: AB - 27, Türkiye ve İstanbul'da Neonatal Ölüm Hızı ve Bebek Ölüm Hızı, 2008
- 128 Şekil 4.61: İBBS Düzey 1 Bölgelerinde Gebe Başına, Bebek Başına, Çocuk Başına ve Loğusa Başına Ortalama İzlem Sayıları, 2008
- 130 Şekil 4.62: İstanbul'daki Birinci Basamak Sağlık Kuruluşları, 2009
- 130 Şekil 4.63: İBBS Düzey 1 Bölgelerinde Sağlık Ocağı (Aile Sağlığı Merkezleri Dahil) Başına Düşen Nüfus, 2008
- 132 Şekil 4.64: İBBS Düzey 1'e Göre 112 Acil Yardım İstasyonu Başına Düşen Nüfus, Sağlık Bakanlığı, 2008
- 132 Şekil 4.65: İBBS Düzey 1'e Göre 112 Acil Yardım Ambulansı Başına Düşen Nüfus, Sağlık Bakanlığı, 2008
- 133 Şekil 4.66: İBBS Düzey 1'e Göre 1.000 Kişiye Düşen 112 Acil Yardım Ambulansı Toplam Vaka Sayısı, 2008
- 133 Şekil 4.67: İBBS Düzey 1'e Göre 112 Acil Yardım İstasyonu Başına Düşen Vaka Sayısı, 2008
- 134 Şekil 4.68: Sağlık Bakanlığı, Özel Sektör ve Üniversiteler Olmak Üzere, Her Sektör İçin 2. ve 3. Basamak Hasta Sayıları, 2006, 2008, 2009
- 134 Şekil 4.69: Sağlık Bakanlığı, Özel Sektör ve Üniversiteler Olmak Üzere, Her Sektör İçin 2. ve 3. Basamak Hastane Yatak Sayıları, 2006, 2008, 2009
- 137 Şekil 4.70: İBBS Düzey 1'e Göre Tüm Sektörlerde 10.000 Kişiye Düşen Hastane Yatağı Sayısı, 2008
- 137 Şekil 4.71: İBBS Düzey 1 Bölgelerinde 10.000 Kişiye Düşen Yoğun Bakım Yatak Sayısı, Tüm Sektörler, 2008
- 138 Şekil 4.72: İBBS Düzey 1'e Göre Yoğun Bakım Yataklarının Tüm Yataklara Oranı, Tüm Sektörler, (%)
- 138 Şekil 4.73: İBBS Düzey 1 Bölgelerinde BT Cihazı Başına Düşen Nüfus, 2008
- 138 Şekil 4.74: İBBS Düzey 1 Bölgelerinde MR Cihazı Başına Düşen Nüfus, 2008
- 139 Şekil 4.75: 1000 Nüfusa Düşen Hekim Sayısı En Fazla Olan İlk 5 ve En Az Olan Son 5 OECD Ülkesi, 2006
- 139 Şekil 4.76: İBBS Düzey 1'e Göre 1.000 Kişiye Düşen Toplam Hekim Sayısı, Tüm Sektörler, 2008
- 139 Şekil 4.77: İBBS Düzey 1'e Göre Uzman Hekim, Asistan Hekim ve Pratisyen Hekim Dağılımı, Tüm Sektörler, 2008
- 139 Şekil 4.78: OECD Ülkelerinde 1.000 Kişiye Düşen Hemşire Sayısı, 2006
- 140 Şekil 4.79: İBBS Düzey 1'e Göre 1.000 Kişiye Düşen Hemşire Sayısı, Tüm Sektörler, 2008
- 140 Şekil 4.80: İBBS Düzey 1'e Göre 1.000 Kişiye Düşen Ebe Sayısı, Tüm Sektörler, 2008
- 141 Şekil 4.81: İBBS Düzey 1'e Göre 1.000 Kişiye Düşen Diş Hekimi Sayısı, Tüm Sektörler, 2008
- 141 Şekil 4.82: İBBS Düzey 1'e Göre 1.000 Kişiye Düşen Eczacı Sayısı, Tüm Sektörler, 2008
- 143 Şekil 4.83: Yaş Gruplarına Göre Okullaşma Oranları, 2007, (%)
- 145 Şekil 4.84: Mesleki Eğitimin Ortaöğretim İçindeki Payı, 2008

- 147 Şekil 4.85: İBBS Düzey 1 Bölgelerinde İlköğretim ve Ortaöğretimde Derslik Başına Öğrenci Sayısı, 2009 - 2010
- 147 Şekil 4.86: Türkiye, OECD ve AB19 Ülkelerinde Öğretmen Başına Öğrenci Sayısı, 2007
- 148 Şekil 4.87: AB ve Aday Ülkelerde İlköğretimde Öğretmen Başına Öğrenci Sayısı, 2008
- 148 Şekil 4.88: İBBS Düzey 1 Bölgelerinde İlköğretim ve Ortaöğretimde Öğretmen Başına Öğrenci Sayısı, 2009 - 2010
- 150 Şekil 4.89: Türkiye'de Finansman Kaynaklarına Göre Eğitim Harcamalarının Dağılımı, 2002, (%)
- 150 Şekil 4.90: Kişi Başına Gelir İçinde Eğitim Harcamalarının Payı, 2006
- 150 Şekil 4.91: Öğrenci Başına Eğitim Harcaması, 2006, (\$)
- 151 Şekil 4.92: Eğitim Kademelerine Göre Öğrenci Başına Harcama, 2002, (\$)
- 154 Şekil 5.1: OECD Ülkelerinde Yaratılan Toplam Katma Değerin Sektörlere Göre Dağılımı, 2000 - 2009, (%)
- 154 Şekil 5.2: Bazı OECD Ülkelerinde Sektörlere Göre İstihdamın Toplam İstihdam İçindeki Payı, (%)
- 155 Şekil 5.3: Türkiye'de Toplam İstihdam ve İstihdamın Sektörlere Göre Dağılımı, 1925 - 2008
- 155 Şekil 5.4: Türkiye Sektörler Bazında İstihdam Oranları, 1925 - 2008
- 156 Şekil 5.5: İBBS Düzey 2 Bölgelerinde Gayrisafi Katma Değerin Sektörlere Göre Dağılımı, 2006
- 156 Şekil 5.6: İstanbul ve Türkiye TÜFE Oranları, 2007 - 2009
- 157 Şekil 5.7: Vergi Tahsilatının İllere Dağılımı, 2009
- 157 Şekil 5.8: İstanbul'da Kamu Yatırımlarının Dağılımı, 2009
- 157 Şekil 5.9: Banka Mevduatının İllere Göre Dağılımı, 2009
- 157 Şekil 5.10: Banka Kredilerinin İllere Göre Dağılımı, 2009
- 159 Şekil 5.11: Hizmetler Sektörleri Sınıflandırması
- 160 Şekil 5.12: Türkiye'de Hizmet Alt Sektörlerinde İstihdamın Dağılımı, (%)
- 160 Şekil 5.13: İstanbul'da Alt Sektörlerde Hizmet Veren Firma Sayılarının Dağılımı, 2004 - 2005
- 161 Şekil 5.14: İstanbul'da Hizmet Alt Sektörlerinin İlçelere Göre Dağılımı, 2004 - 2005
- 167 Şekil 5.15: Sektörlerin Reel Büyüme Hızları, 2003-2009
- 174 Şekil 5.16: Personelin Eğitim Durumunun Dağılımı, 2010
- 174 Şekil 5.17: Seçilmiş Bilanço Kalemlerinin Yıllara Göre Değişimi, 2002 - 2009, (Milyon TL)
- 175 Şekil 5.18: Türlerine Göre Krediler, 2006 - 2009, (Milyon TL)
- 175 Şekil 5.19: Kredi Vadelerinin Yıllara Göre Gelişimi, 2002 - 2009, (Milyon TL)
- 176 Şekil 5.20: Toplam Menkul Değerler, 2002 - 2009, (Milyon TL)
- 176 Şekil 5.21: Dönem Net Kar-Zararı, 2002 - 2009, (Milyon TL)
- 176 Şekil 5.22: Mevduatın Tutarına Göre Yıllık Gelişimi, 2002 - 2010, (Milyon TL)
- 177 Şekil 5.23: Vade Türü İtibariyle Toplam Mevduatın Gelişimi, 2005 - 2009, (Milyon TL)
- 178 Şekil 5.24: Banka Sahipliğine Göre Mevduatın Gelişimi, 2002 - 2009, (Milyon TL)
- 182 Şekil 5.25: İllere Göre Nakdi Kredilerin Dağılımı, 2010, (Milyar TL, %)
- 182 Şekil 5.26: İllere Göre Gayrinakdi Kredilerin Dağılımı, 2010, (Milyar TL, %)
- 182 Şekil 5.27: İllere Göre Tasarruf Mevduatın Dağılımı, 2010, (Milyar TL, %)
- 182 Şekil 5.28: İllere Göre Toplam Mevduatın Dağılımı, 2010, (Milyar TL, %)

## İÇİNDEKİLER

- 183 Şekil 5.29: İllere Göre Bireysel Taşıt Kredilerinin Dağılımı, 2010, (Milyar TL, %)
- 183 Şekil 5.30: İllere Göre Bireysel Konut Kredilerinin Dağılımı, 2010, (Milyar TL, %)
- 184 Şekil 5.31: İstanbul'daki Şube Sayısının Gelişimi, 2002 - 2008
- 184 Şekil 5.32: İstanbul'da Kredilerin Gelişimi, 2007 - 2010, (Milyar TL)
- 184 Şekil 5.33: İstanbul'da Mevduatın Gelişimi, 2007 - 2010, (Milyar TL)
- 186 Şekil 5.34: Hayat ve Hayat Dışı Sigorta Primlerinin Gelişimi, 1980 - 2008
- 187 Şekil 5.35: Sigortacılık Sektöründe Çalışanların Eğitim Durumu, 2009, (%)
- 187 Şekil 5.36: Sigortacılık Toplam Prim Gelişimi, 2003 - 2009, (Bin TL)
- 187 Şekil 5.37: Toplam Poliçe Adedinin Yıllara Göre Gelişimi, 2006 - 2009, (Milyon Adet)
- 188 Şekil 5.38: BES Katılımcı Sayısındaki Gelişme, 2003 - 2009, (Bin Adet)
- 188 Şekil 5.39: BES Katkı Payı Tutarının Yıllara Göre Gelişimi, 2003 - 2009, (Milyon TL)
- 189 Şekil 5.40: Toplam Sözleşme ve Sertifika Sayısındaki Gelişme, 2003 - 2009, (Milyon Adet)
- 189 Şekil 5.41: Katılımcılardan Toplanan Fon ile Yatırıma Yönelen Fonun Karşılaştırılması, 2006 - 2009, (Milyar TL)
- 190 Şekil 5.42: Poliçe Adedinin Yıllara Göre Gelişimi, 2001 - 2009, (Milyon Adet)
- 190 Şekil 5.43: Prim Tutarının Yıllara Göre Gelişimi, 2001 - 2009, (Milyon TL)
- 191 Şekil 5.44: Sektörde Kitaların Ciro Büyüklüklerinin Yıllara Göre Gelişimi, 2000 - 2009, (Milyon USD)
- 192 Şekil 5.45: Yıllara Göre Toplam Cironun Gelişimi, 2001 - 2009, (Milyon USD)
- 193 Şekil 5.46: Yıllara Göre Leasing Toplam İşlem Hacmi, 1998 - 2009, (Bin TL)
- 195 Şekil 5.47: Aracı Kurum Çalışanlarının Eğitim Durumlarının Dağılımı, 2009
- 195 Şekil 5.48: Yurtiçi Yerleşiklerin Yatırım Tercihleri, 2009
- 196 Şekil 5.49: Yurtdışı Yerleşiklerin Yatırım Tercihleri, 2009
- 198 Şekil 5.50: Hisse Senedi Piyasasında Toplam Hacmin Yıllara Göre Değişimi, 1995 - 2009, (Milyar TL)
- 199 Şekil 5.51: Borsa Pazarlarında İşlem Gören Şirket Sayısındaki Gelişim, 1995 - 2009, (Adet)
- 199 Şekil 5.52: Borsada İşlem Gören Hisse Senetlerinin Piyasa Değerlerinin Yıllara Göre Gelişimi, 1995 - 2009, (Milyar TL)
- 200 Şekil 5.53: Altın İmalat ve Ticareti ile Uğraşan Mükellef Sayısı, 2003 - 2007, (Adet)
- 200 Şekil 5.54: İAB Altın İşlem Hacmi, 1995 - 2009, (kg)
- 201 Şekil 5.55: İAB Gümüş İşlem Hacmi, 2000 - 2009, (kg)
- 203 Şekil 5.56: İstanbul'un Rakipleri ile Kıyaslanması, 2008, (Puan)
- 205 Şekil 5.57: Turizm Sektörünün GSYİH İçindeki Payı ve İstihdam Oranı
- 205 Şekil 5.58: Seyahat ve Turizm Talebi, 2000 - 2009
- 206 Şekil 5.59: Turizm Ekonomisi, 2000 - 2010
- 208 Şekil 5.60: Türkiye Ziyaretçi Girişleri ve Dünyaya Oranı, 1990 - 2009
- 209 Şekil 5.61: Türkiye'ye Yabancı ve Vatandaş Ziyaretçi Girişleri ve Yaptıkları Ortalama Harcama, 2001 - 2009
- 210 Şekil 5.62: Turizm Gelirlerinin İhracat Gelirlerine Oranı, 1965 - 2005, (%)
- 210 Şekil 5.63: Turizm Giderlerinin İthalat Giderlerine Oranı, 1965 - 2005, (%)
- 210 Şekil 5.64: Seyahat ve Turizm Ekonomisi İstihdam Oranı, 1990 - 2010

- 210 Şekil 5.65: Doğrudan İstihdam Oranı, 1990 - 2010
- 211 Şekil 5.66: Seyahat ve Turizm Ekonomisi GSYİH Yüzdesi, 1990 - 2009
- 211 Şekil 5.67: Doğrudan Endüstrinin Yüzdesi, 1990 - 2009
- 212 Şekil 5.68: Yabancı Ziyaretçi Girişlerinin Yıllara ve Aylara Göre Dağılımı, 2007 - 2009
- 212 Şekil 5.69: Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlerine Göre Dağılımı, 2007 - 2009, (İlk 10 Ülke)
- 213 Şekil 5.70: Yabancı Ziyaretçi Harcamaları - 1
- 213 Şekil 5.71: Yabancı Ziyaretçi Harcamaları - 2
- 214 Şekil 5.72: Türkiye ve İstanbul'a Gelen Yabancı Ziyaretçi Sayısı ve Oranı, 2000 - 2009
- 215 Şekil 5.73: Dünyada Bazı Şehirlerin Ziyaretçi Sayısı, (İlk 10)
- 215 Şekil 5.74: Dünyada Bazı Şehirlerin Ziyaretçi Sayısındaki Artış, (İlk 10)
- 216 Şekil 5.75: Döviz Girdisi, 2005 - 2009
- 216 Şekil 5.76: İstanbul'a Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Milliyetlerine Göre Dağılımı, 2007 - 2009, (İlk 10 Ülke)
- 217 Şekil 5.77: Ziyaretçi Sayısının Aylara Göre Dağılımı ve Değişim Oranı, 2007 - 2009
- 218 Şekil 5.78: Giriş Kapılarının Uluslararası Girişlerde Kullanımı
- 218 Şekil 5.79: Hava Limanlarının Yıllara Göre Kullanım Oranı, 2003 - 2009
- 220 Şekil 5.80: İstanbul Bölgesi'nde Kültür ve Turizm Bakanlığı Belgeli Konaklama Tesisleri Niteliklerine Göre Kapasitesi
- 220 Şekil 5.81: İstanbul Bölgesi'nde Kültür ve Turizm Bakanlığı Belgeli Konaklama Tesislerinin Niteliklerine Göre Sayısı
- 221 Şekil 5.82: İstanbul Bölgesi'nde Sınıfına Göre Yeme - İçme ve Eğlence Tesisi Sayısı
- 221 Şekil 5.83: İstanbul Bölgesi'nde Sınıfına Göre Yeme - İçme ve Eğlence Tesisi Kapasitesi
- 222 Şekil 5.84: Seyahat Acentelerinin Grubuna Göre Dağılımı
- 229 Şekil 5.85: Küresel Lojistik Faaliyetleri Gelirlerinin Coğrafi Dağılımı, 2007
- 229 Şekil 5.86: Küresel Lojistik Faaliyetleri Gelirlerinin Türlerine Göre Dağılımı, 2007
- 231 Şekil 5.87: Ulaştırma, Haberleşme ve Depolama Sektörlerinde İstihdam, 2004 - 2009, (Milyon Kişi)
- 232 Şekil 5.88: İthalat İçinde Taşıma Sistemlerinin Oranı, (%)
- 232 Şekil 5.89: İhracat İçinde Taşıma Sistemlerinin Oranı, (%)
- 234 Şekil 5.90: Demiryolu İle Taşınan Toplam Yolcu Sayısı, 2001 - 2008
- 234 Şekil 5.91: Demiryolu İle Taşınan Topalm Yük Miktarı, 2001 - 2008, (Milyon Ton)
- 236 Şekil 5.92: Havayolları Taşınan Yolcu Sayısı, 2004 - 2009
- 236 Şekil 5.93: Havayolları İle Taşınan Kargo Miktarı, 2004 - 2009
- 236 Şekil 5.94: Türkiye Limanlarında Yıllar İtibariyle Elleçlenen Yük Miktarları, 2003 - 2009, (Milyon Ton)
- 237 Şekil 5.95: Türkiye Limanlarında Yıllar İtibariyle Elleçlenen Yük Miktarları, 2003 - 2009, (Milyon TEU)
- 240 Şekil 5.96: K1, K2 ve K3 Türü Yetki Belgelerinin Ulaştırma Bölge Müdürlüklerine Göre Dağılımı
- 241 Şekil 5.97: Demiryolları İle Bölgelere Göre Gerçekleştirilen Yük Ham Ton Kilometreler, 2004 - 2008
- 242 Şekil 5.98: İstanbul'da Demiryolu ile Taşınan Yük (Net Ton / km), 2004 - 2008
- 243 Şekil 5.99: Atatürk Havalimanı İle Taşınan Kargo Miktarı, 2004 - 2009
- 244 Şekil 5.100: Uluslararası Kargo Trafikinde İlk 30 Havaalanı, 2009

## İÇİNDEKİLER

- 245 Şekil 5.101: 2009 Yılında Gerçekleştirilen İşlem Miktarına Göre İlk 10 Liman Başkanlığı
- 246 Şekil 5.102: İşlem Gören Konteyner Miktarına Göre Türkiye ve Bazı Avrupa Limanları
- 247 Şekil 5.103: Ambarlı Limanından Yapılan İthalat ve İhracat Miktarları, 2005 - 2009, (Milyon Ton)
- 248 Şekil 5.104: Ambarlı Limanından Yıllar İtibariyle İşlem Gören Yük Miktarı, 2003 - 2009, (Milyon Ton)
- 248 Şekil 5.105: Ambarlı Limanında İşlem Gören Konteynır Miktarı (Milyon TEU) , 2003 - 2009
- 250 Şekil 5.106: Haydarpaşa Limanında İşlem Gören Yük Miktarı, 2004 - 2008
- 253 Şekil 5.107: TINA Projesi Aşamaları
- 260 Şekil 5.108: Ar-Ge Harcamaları/GSYİH, 2008
- 262 Şekil 5.109: İllere Göre Patent Başvuruları, 2009
- 262 Şekil 5.110: İllere göre Faydalı Model Başvurusu, 2009
- 262 Şekil 5.111: İllere göre Marka Başvurusu, 2009
- 263 Şekil 5.112: İllere Göre Tasarım Başvurusu, 2009
- 263 Şekil 5.113: İllere Göre Bilimsel Yayın Sayısı, 1981 - 2007
- 265 Şekil 5.114: İSO Üyelerinin İstihdam Ölçeğe Göre Dağılımı
- 265 Şekil 5.115: Türkiye İhracatında İSO Üyelerinin Payı
- 276 Şekil 5.116: İstanbul İli Arazi Dağılımı, 2007 - 2008
- 279 Şekil 5.117: Organik Tarım Üretim (Ton)
- 279 Şekil 5.118: Organik Tarım Çiftçisi
- 279 Şekil 5.119: Organik Tarım Ekilen Alan, (ha)
- 280 Şekil 5.120: Pulluk Sayısı
- 280 Şekil 5.121: Ekim Makinesi Sayısı
- 280 Şekil 5.122: Gübre Dağıtma Makinesi
- 282 Şekil 5.123: Kırmızı Et İmalatı, (Ton)
- 282 Şekil 5.124: İnek Sütü İmalatı, (Ton)
- 282 Şekil 5.125: Deri İmalatı, (Adet)
- 282 Şekil 5.126: Bal İmalatı, (Ton)
- 283 Şekil 5.127: Kümes Hayvanı Sayısı, (Baş)
- 284 Şekil 5.128: Tavuk Yumurta Sayısı, (Bin)
- 284 Şekil 5.129: Beyaz Et İmalatı, (Ton)
- 296 Şekil 6.1: İstanbul ve Türkiye'de Trafığe Kayıtlı Motorlu Araç Sayısı
- 296 Şekil 6.2: İstanbul ve Türkiye'de Trafığe Kayıtlı Otomobil Sayısı
- 296 Şekil 6.3: İstanbul ve Dünya'nın Bazı Kentlerinde Otomobil Sahipliliği, (1/1000 Kişi)
- 297 Şekil 6.4: İstanbul'da Trafik Kazaları, Ölü ve Yaralı Sayısı
- 303 Şekil 6.5: İstanbul Boğazı Gemi Geçişleri

- 306 Şekil 6.6: Atatürk Havalimanı Yolcu Trafiği
- 309 Şekil 6.7: Günlük Taşınan Yolcu Sayısının Ulaşım Türlerine Dağılımı
- 311 Şekil 6.8: Türlerine Göre Karayolu Toplu Taşımacılığının Dağılımı
- 312 Şekil 6.9: Raylı Sistem Türlerine Göre Taşınan
- 312 Şekil 6.10: Raylı Sistem Türlerinin Uzunluklarına Göre Oranları
- 315 Şekil 6.11: Türlerine Göre Denizyolu Ulaşımı Dağılımı
- 329 Şekil 7.1: Türkiye'de Kişi Başına Emisyon, (Ton / Kişi)
- 330 Şekil 7.2: ODP Metrik Ton Cinsinden Ozon Tüketici CFC'lerin Kullanımı
- 330 Şekil 7.3: Denizel ve Karasal Koruma Alanı Oranı, (%)\*
- 330 Şekil 7.4: Güvenli Atık Su Sistemi Kullanan Nüfusun Oranı, (%)
- 330 Şekil 7.5: İyileştirilmiş Su Kaynaklarına Sürdürülebilir Erişimi Sağlanmış Nüfusun Oranı, (%)
- 333 Şekil 7.6: Düzenli Depolama Sahalarında Depolanan Evsel Atık Miktarları, (Bin Ton)
- 335 Şekil 7.7: Toplanan Tıbbi Atık Miktarları, (Ton)
- 336 Şekil 7.8: Çöp Gazından Üretilen Elektrik Enerjisi, (MWh)
- 340 Şekil 7.9: Kıyı ve Denizden Toplanan Katı Atık Miktarları, (m<sup>3</sup>)
- 343 Şekil 7.10: Yıllara Göre SO<sub>2</sub> ve Partiküler Madde (Toz) Değerleri Değişimi
- 350 Şekil 8.1: Doğalgaz Tüketimi, 2008
- 350 Şekil 8.2: İGDAŞ - Yıllar Bazında Yeni Doğalgaz Abone Sayısı, (Bin BBS)
- 350 Şekil 8.3: İGDAŞ - Dağıtım Yapılan Doğalgaz Miktarları, (Milyon m<sup>3</sup>)
- 354 Şekil 8.4: İstanbul Güneş Radyasyon Değerleri, (KWh/m<sup>2</sup>-gün)
- 381 Şekil Ek 3.1: Karar Konferansı'nda Kullanılan Karar Modeli
- 382 Şekil Ek 3.2: Kriter Öncelikleri
- 383 Şekil Ek 3.3: Ortak Akıl Tarafından Belirlenen Stratejik Amaç Öncelikleri
- 388 Şekil Ek 3.4: Çevresel Sürdürülebilirlik Kriteri Öncelik Sıralaması
- 389 Şekil Ek 3.5: Özgünlük Kriteri Öncelik Sıralaması
- 390 Şekil Ek 3.6: Sosyal ve Kültürel Yaşam Kalitesi Öncelik Sıralaması
- 391 Şekil Ek 3.7: Küresel Rekabet Edilebilirlik Öncelik Sıralaması
- 392 Şekil Ek 3.8: İçerme ve Bütünleşme Öncelik Sıralaması
- 393 Şekil Ek 3.9: Erişilebilirlik Kriteri Öncelik Sıralaması
- 394 Şekil Ek 3.10: Kentsel Mekan ve Tasarım Kalitesi Kriteri Öncelik Sıralaması
- 395 Şekil Ek 3.11: Çevresel Sürdürülebilirlik Kriteri Duyarlılık
- 396 Şekil Ek 3.12: Çevresel Sürdürülebilirlik Kriteri Modelde Varken ve Yokken Stratejik Amaç Öncelikleri Karşılaştırması
- 397 Şekil Ek 3.13: Özgünlük Kriteri Duyarlılık
- 398 Şekil Ek 3.14: Özgünlük Kriteri Modelde Varken ve Yokken Stratejik Amaç Özellikleri Karşılaştırması

## KISALTMALAR

<b>AAT</b>	Atık Su Arıtma Tesisi
<b>AB</b>	Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	Amerika Birleşik Devletleri
<b>ADNKS</b>	Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
<b>AHY</b>	Analitik Hiyerarşik Sistem
<b>AR-GE</b>	Araştırma Geliştirme
<b>ASKON</b>	Anadolu Aslanları İşadamları Derneği
<b>ATM</b>	Otomatik Para Makinesi (Automated Teller Machine)
<b>AYEDAŞ</b>	Anadolu Yakası Elektrik Dağıtım Anonim Şirketi
<b>BDDK</b>	Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu
<b>BEDAŞ</b>	Boğaziçi Elektrik Dağıtım A.Ş.
<b>BELBİM</b>	İstanbul Belediyeleri Bilgi-İşlem Enerji Sanayi ve Ticaret A.Ş.
<b>BELTUR</b>	Büyük İstanbul Eğitim Turizm ve Sağlık Yatırımları İşletme ve Tic. A.Ş.
<b>BES</b>	Bireysel Emeklilik Sistemi
<b>BETAM</b>	Ekonomik ve Toplumsal Araştırmalar Merkezi
<b>BİMTAŞ</b>	Boğaziçi İnşaat Müşavirlik A.Ş.
<b>BKM</b>	Bankalararası Kart Merkezi
<b>BM</b>	Birleşmiş Milletler
<b>BOTAŞ</b>	Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş.
<b>CBS</b>	Coğrafi Bilgi Sistemleri
<b>CEDAW</b>	Birleşmiş Milletler Kadınlara Karşı Her Türlü Ayrımcılığın Önlenmesi Sözleşmesi
<b>CFC</b>	Kloro Floro Karbon
<b>DASK</b>	Doğal Afet Sigortaları Kurumu
<b>dBA</b>	A-yüklü Desibel
<b>DHMI</b>	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
<b>DİBS</b>	Devlet İç Borçlanma Senedi
<b>DİE</b>	Devlet İstatistik Enstitüsü
<b>DLHI</b>	Demiryolları, Limanlar Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
<b>DPT</b>	Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı
<b>DSİ</b>	Devlet Su İşleri
<b>DSÖ</b>	Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization)
<b>DTH</b>	Döviz Tevdiat Hesabı
<b>DTM</b>	Dış Ticaret Müsteşarlığı
<b>EDAM</b>	Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi
<b>EDİM</b>	Esenler Dayanışma İyileştirme Merkezi
<b>EDS</b>	Elektronik Denetleme Sistemi
<b>EGM</b>	Emeklilik Gözetim Merkezi



<b>EPDK</b>	Enerji Piyasası Dzenleme Kurulu
<b>EUROSTAT</b>	Avrupa Birliği İstatistik Ofisi (The Statistical Office of the EU)
<b>FAO</b>	Gıda ve Tarım Örgütü (Food and Agriculture Organization)
<b>FCI</b>	Uluslararası Faktoring Zinciri (Factors Chain International)
<b>FİDER</b>	Finansal Kiralama Derneği
<b>GaWC</b>	Küreselleşme ve Dünya Kentleri Araştırma Ağı
<b>G7</b>	Gelişmiş 7 Ülke (Group of Seven)
<b>GİB</b>	Gelir İdaresi Başkanlığı
<b>GSİS</b>	Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı
<b>GSKD</b>	Gayri Safi Katma Değer
<b>GSMH</b>	Gayri Safi Milli Hasıla
<b>GSYİH</b>	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
<b>GZFT</b>	Güçlü, Zayıf, Fırsat ve Tehditler Analizi
<b>HİA</b>	Hanehalkı İşgücü Anketi
<b>HM</b>	Hazine Müsteşarlığı
<b>IEA</b>	Uluslararası Enerji Ajansı (International Energy Agency)
<b>IMF</b>	Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund)
<b>İETT</b>	İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
<b>İAB</b>	İstanbul Altın Borsası
<b>İBB</b>	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
<b>İBBS</b>	İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması
<b>İBP</b>	2010-2013 İstanbul Bölge Planı
<b>İDO</b>	İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.
<b>İDTM</b>	İstanbul Dünya Ticaret Merkezi
<b>İFM</b>	İstanbul Uluslararası Finans Merkezi
<b>İGDAŞ</b>	İstanbul Gaz Dağıtım Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi
<b>İGEME</b>	İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi
<b>İGEP</b>	İç Göç Entegrasyon Projesi
<b>İMD</b>	Uluslararası Yönetim Geliştirme Enstitüsü
<b>İMKB</b>	İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
<b>İMP</b>	İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi
<b>İSBAK</b>	İstanbul Ulaşım Haberleşme ve Güvenlik Teknolojileri San. ve Tic. A.Ş.
<b>İSFALT</b>	İstanbul Asfalt Fabrikaları Sanayi ve Ticaret A.Ş.
<b>İSG</b>	İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı
<b>İSMEK</b>	İstanbul Büyükşehir Belediyesi Sanat ve Meslek Eğitimi Kursları
<b>İSO</b>	İstanbul Sanayi Odası
<b>İSÖM</b>	İstanbul Büyükşehir Belediyesi Özürlüler Müdürlüğü

## KISALTMALAR

<b>İSPARK</b>	İstanbul Otopark İşletmeleri Tic. A.Ş.
<b>İSTAÇ</b>	İstanbul Çevre Yönetimi Sanayi ve Tic. A.Ş.
<b>İSTKA</b>	İstanbul Kalkınma Ajansı
<b>İSTON</b>	İstanbul Beton Elemanları ve Hazır Beton Fabrikaları San. Ve Tic. A.Ş.
<b>İŞKUR</b>	Türkiye İş Kurumu
<b>İTO</b>	İstanbul Ticaret Odası
<b>İUAP</b>	İstanbul Metropolitan Alanı Entegre Kentsel Ulaşım Ana Planı
<b>JICA</b>	Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı (Japan International Cooperation Agency)
<b>KG</b>	Kilogram
<b>KİPTAŞ</b>	İstanbul Konut İmar Plan Sanayi ve Ticaret A.Ş.
<b>KOBİ</b>	Küçük ve Orta Ölçekli İşletme
<b>KOSGEB</b>	Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı
<b>KSS</b>	Küçük Sanayi Sitesi
<b>KTVK</b>	Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu
<b>MEB</b>	Milli Eğitim Bakanlığı
<b>MİA</b>	Merkezi İş Alanı
<b>MKE</b>	Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu
<b>MKK</b>	Merkezi Kayıt Kuruluşu
<b>MTA</b>	Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü
<b>MÜSİAD</b>	Müstakil Sanayici ve İş Adamları Derneği
<b>MÜYAP</b>	Bağlantılı Hak Sahibi Fonogram Yapımcıları Meslek Birliği
<b>MW</b>	MegaWatts
<b>NATO</b>	Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (North Atlantic Treaty Organization)
<b>OECD</b>	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
<b>OSB</b>	Organize Sanayi Bölgesi
<b>ÖÇKA</b>	Özel Çevre Koruma Alanı
<b>ÖSS</b>	Öğrenci Seçme Sınavı
<b>ÖSYM</b>	Yükseköğretim Kurulu Öğrenci Seçme ve Yerleştirme Merkezi
<b>ÖZİMEK</b>	Özel İdare Mesleki ve Teknik Eğitim Kursları Projesi
<b>PE</b>	BDDK Performans Endeksi
<b>POS</b>	Satış Noktası (Point of Sale)
<b>PwC</b>	PricewaterhouseCoopers
<b>ROA</b>	Vergi Sonrası Aktif Karlılığı (Return on Assets)
<b>ROE</b>	Vergi Sonrası Özkaynak Karlılığı (Return on Equity)
<b>SADEM</b>	Sarıyer Aile Danışmanlık ve Eğitim Merkezi
<b>SGK</b>	Sosyal Güvenlik Kurumu

<b>SHÇEK</b>	Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu
<b>SKKY</b>	Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
<b>SPK</b>	Sermaye Piyasası Kurulu
<b>STK</b>	Sivil Toplum Kuruluşu
<b>TBB</b>	Türkiye Bankalar Birliği
<b>TCDD</b>	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
<b>TCMB</b>	Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
<b>TDİ</b>	Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
<b>TEİAŞ</b>	Türkiye Elektrik İletim Anonim Şirketi
<b>TEP</b>	Ton Eşdeğer Petrol
<b>TL</b>	Türk Lirası
<b>TMO</b>	Toprak Mahsulleri Ofisi
<b>TNSA</b>	Türkiye Nüfus ve Sağlık Araştırması
<b>TOBB</b>	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
<b>TRT</b>	Türkiye Radyo Televizyon Kurumu
<b>TSE</b>	Türk Standartları Enstitüsü
<b>TSPAKB</b>	Türkiye Sermaye Piyasası Aracı Kuruluşları Birliği
<b>TTGV</b>	Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı
<b>TUSKON</b>	Türkiye İşadamları ve Sanayiciler Konfederasyonu
<b>TÜBİTAK</b>	Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
<b>TÜGİAD</b>	Türkiye Genç İşadamları Derneği
<b>TÜİK</b>	Türkiye İstatistik Kurumu
<b>TUIK BG</b>	TÜİK Bölgesel Göstergeler
<b>TÜSİAD</b>	Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
<b>UGETAM</b>	İstanbul Uygulamalı Gaz Ve Enerji Teknolojileri Araştırma Mühendislik Sanayi Ticaret A.Ş.
<b>UNDP</b>	Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (United Nations Development Programme)
<b>UNECE</b>	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UN Economic Commission for Europe)
<b>UNESCO</b>	Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UN Educational, Scientific, Cultural Organization)
<b>UNICEF</b>	Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu (UN Children's Fund)
<b>URAK</b>	Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu
<b>USD</b>	ABD Doları (United States Dollar)
<b>VOB</b>	Vadeli İşlem ve Opsiyon Borsası
<b>YHGS</b>	Yaban Hayatı Geliştirme Sahası
<b>YHKS</b>	Yaban Hayatı Koruma Sahası
<b>YPK</b>	Yüksek Planlama Kurulu

# EK 1 | MEVCUT DURUM ANALIZI

# 1



İSTANBUL  
KALKINMA  
AJANSI







## GİRİŞ

Mevcut durum analizinin amacı; Bölge Planı'nda vizyon, gelişme eksenleri, stratejik amaç ve hedeflerin belirlenmesine zemin oluşturacak biçimde Bölge'nin mevcut durumunun, karşılaştırmalı üstünlüklerinin, potansiyellerinin, temel dinamiklerinin ve gelişmeye açık yönlerinin belirlenmesidir. İstanbul Bölge Planı'na girdi sağlamak üzere mevcut durumun tespit edilebilmesi için İstanbul Bölgesi'ne ilişkin sektörel ve mekânsal analizler yapılarak “şu an neredeyiz?” sorusu cevaplanmaya çalışılmıştır.

Mevcut durum analizi kapsamında; resmi yazışmalar ve görüşmeler yoluyla kurum ve kuruluşlardan Bölge'ye ilişkin veriler ve daha önce yapılmış güncel çalışmalar toplanmış, sınıflandırılmış ve değerlendirilmiştir. Mevcut durum analizi kapsamında, sürdürülebilir kalkınma perspektifiyle ve yaşam kalitesi ölçütleri dikkate alınarak bu veriler sektörel olarak analiz edilmiş, ulusal ve bölgesel üst ölçekli strateji belgeleri incelenmiş ve Bölge ile ilişkisi bağlamında değerlendirilmiştir. Mevcut durum analizinde İstanbul Bölgesi'nde sektörlerin rekabetçilik düzeyine, Bölge'nin önemli sorun ve ihtiyaçlarına yer verilmiş olup, öne çıkan hizmet sektörleri ayrıntılı olarak analiz edilmiştir.

İstanbul Bölgesi'nin mevcut durum analizi aşağıdaki 7 konu başlığı kapsamında ve Bölge'yi daha iyi anlamak üzere mümkün olduğunca küresel, ulusal ve bölgesel ölçekte çeşitli karşılaştırmalara yer veren

bir yaklaşımla değerlendirilmiştir:

1. Kurumsal Çerçeve ve Planlama Yetkisi
2. Mekânsal Gelişme
3. Sosyal Yapı
4. Ekonomik Yapı
5. Ulaşım Sistemi
6. Çevre
7. Enerji

“Kurumsal Çerçeve ve Planlama Yetkisi” başlığı altında; kamu kurum ve kuruluşları başta olmak üzere, özel sektör, STK ve üniversiteler gibi bölgede mukim kurumsal yapılanmalar tüm boyutlarıyla incelenmiş, planlama yetkisine sahip idarelerin görev ve yetki alanları ile planlama sürecindeki yetki karmaşası değerlendirilmiştir. Bu bölümde ayrıca, 5449 sayılı Kanun'a istinaden Bölge'deki kurum ve kuruluşlar arasındaki “işbirliğini geliştirmek, kaynakların yerinde ve etkin kullanımını sağlamak ve yerel potansiyeli harekete geçirmek suretiyle, ulusal kalkınma planı ve programlarda öngörülen ilke ve politikalarla uyumlu olarak

bölgesel gelişmeyi hızlandırmak, sürdürülebilirliğini sağlamak, bölgelerarası ve bölge içi gelişmişlik farklarını azaltmak üzere” kurulan İstanbul Kalkınma Ajansı’nın planlama sürecindeki rolü ve İstanbul Bölge Planı’nın planlama hiyerarşisindeki yeri ele alınmış; katılımcı süreçler ve iyi yönetişimin planlama ve kalkınmadaki önemine vurgu yapılmıştır.

“**Mekânsal Gelişme**” başlığı altında bölgenin kentsel eşikleri değerlendirilmiş; sit alanları, su havzaları ve orman alanları ile afet riski taşıyan alanlar mercek altına alınmıştır. Bu bağlamda, nüfus ve işgücünün mekânsal dağılımı göz önüne alınarak yoğunluk istatistikleri ayrıntılı biçimde irdelenmiş, Anadolu ve Avrupa yakaları arasındaki bağlantılar değerlendirilmiş, Bölge’de merkezlerin gelişimi ile nüfus artışı istatistikleri ışığında yapılaşma alanlarının yoğunluğu ve nitelikleri detaylı biçimde incelenmiş, fonksiyonların Bölge genelindeki dağılımı da göz önünde bulundurularak Bölge’nin mekânsal gelişimine ilişkin sorunlar kapsamlı bir şekilde ortaya konmuştur.

“**Sosyal Yapı**” mevcut durum analizinin üçüncü başlığını oluşturmaktadır. Bu bölümde, İstanbul Bölgesi’nin demografik yapısı temel demografik göstergeler ışığında incelenmiş ve yaşanan iç göç sorunu Bölge’nin aldığı ve verdiği göç, göç akım yönleri, göç etme nedenleri ve göç edenlerin nitelikleri bağlamında ele alınmıştır. Sosyal yapının başlıca alanlarından biri olan işgücü ve istihdam temel göstergelerle irdelenmiş, işsizlik ve gelir düzeyi ile yakından ilişkili olan ve sosyal yapıda oluşan temel aksaklıkların başında gelen sosyal dışlanma, yoksulluk ve sosyal hizmet eksiklikleri dezavantajlı gruplar bazında detaylı olarak sunulmuştur. Bununla birlikte, Bölge’nin sosyal yapısı kapsamında sağlık sektörü temel sağlık göstergeleri ve sağlık hizmetleri; eğitim sektörü ise eğitime erişim ve eğitimin kalitesi çerçevesinde incelenerek, Bölge’nin bu alanlardaki sorunları ve ihtiyaçları ortaya konmuştur.

Mevcut durum analizinin dördüncü başlığı olan “**Ekonomik Yapı**”da, Bölge’nin ekonomik göstergeler itibarıyla dünya ve ülke içindeki konumu değerlendirilerek, hizmetler, sanayi, tarım ve madencilik sektörleri olmak üzere ekonominin temel sektörleri ve bu sektörlerde yaşanan gelişmeler incelenmiştir. Hizmetler sektörü kapsamında ise, İstanbul Bölgesi’nde öne çıkan finans, turizm, lojistik ile Ar-Ge ve yenilik sektörlerindeki gelişmeler, sorun alanları ve gelişme potansiyelleri değerlendirilmiştir.

“**Ulaşım Sistemi**” mevcut durum analizinde beşinci başlığı oluşturmaktadır. İstanbul’un ulaşım sistemi, gerek bulunduğu

bölgenin jeostratejik konumu, coğrafi ve topografik özellikleri, gerekse ülke içerisinde üstlendiği rollere bağlı olarak gelişen ekonomik ve sosyal yapısı göz önünde bulundurularak ele alınmış; şehirlerarası, bölgesel ve uluslararası ulaşım ağları, kentlilerin yaşadıkları şehrin ekonomik, sosyal ve kültürel faaliyetlerine katılımını ifade eden kentsel hareketlilik bağlamında kentçi ulaşım, ulaşım altyapı planlaması ve ulaşım yatırımları bu bölümde yer bulmuştur.

“**Çevre**” başlığı altında son yüzyılda sanayileşme ve hızlı kentleşme, hayat standartlarının yükselmesi ve nüfus artışı yarattığı etkiler, doğal kaynakların bilinçsizce kullanımının yaygınlaşması sonucunda ortaya çıkan sorunlar ve ekolojik denge üzerindeki baskılar; çevre kirliliği, kent içi yeşil alanlar, çevre eğitimi ve çevresel sürdürülebilirlik bağlamında incelenmiştir.

Mevcut durum analizinin son bölümü olan “**Enerji**” başlığında; küreselleşme sonucu artan ticaret fırsatları, doğal kaynaklara ve enerjiye giderek artan talep dikkate alınarak, elektrik ve kullanımı giderek yaygınlaşan doğal gazla ilişkin hizmetler, enerji üretimi ve tüketimi değerlendirilmiş, çevresel sürdürülebilirlik ile doğrudan ilişkili olan yenilenebilir ve sürdürülebilir enerji kaynakları ve İstanbul’un güneş ve rüzgar enerjisi potansiyeli değerlendirilmiştir.

Yukarıdaki başlıklar doğrultusunda oldukça kapsamlı bir şekilde hazırlanan İstanbul Bölgesi mevcut durum analizi ile ortaya konan sorunlar ve potansiyeller, İstanbul Bölge Planı’nın ekonomik ve sosyal kalkınmayı hızlandırmaya odaklanan gelişme eksenleri, stratejik amaç ve hedeflerinin belirlenmesinde yol gösterici olmuştur.

**İstanbul Bölgesi’nin mevcut durum analizi; 7 ana başlık (Kurumsal Çerçeve ve Planlama Yetkisi, Mekansal Gelişme, Sosyal Yapı, Ekonomik Yapı, Ulaşım Sistemi, Çevre, Enerji) bağlamında İstanbul’u daha iyi anlamak üzere mümkün olduğunca küresel , ulusal ve bölgesel ölçekte karşılaştırmalara yer veren bir yaklaşımla değerlendirilmiştir.**



# 2

## KURUMSAL ÇERÇEVE VE PLANLAMA YETKİSİ

### 2 1 Kurumsal Yapı, Yetki ve Sorumlulukların Dağılımı ve Planlama Yetkisi

Kıtalararası konumu ile İstanbul, Türkiye'nin en kalabalık ve başta ekonomik olmak üzere birçok açıdan en önemli kentidir. Bu niteliğiyle, hem merkezi kamu kurumları hem de yerel yönetimler; teşkilatlanma, personel sayısı, kurumsal kapasite ve bütçe büyüklükleriyle İstanbul'da politika geliştirmede ve kamu hizmeti sunumunda önemli roller üstlenmektedirler. Bu kurumlar; İstanbul Valiliği, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) başta olmak üzere, İstanbul İl Özel İdaresi ve 39 ilçe (Adalar, Arnavutköy, Ataşehir, Avcılar, Bağcılar, Bahçelievler, Bakırköy, Başakşehir, Bayrampaşa, Beşiktaş, Beykoz, Beylikdüzü, Beyoğlu, Büyükçekmece, Çatalca, Çekmeköy, Esenler, Esenyurt, Eyüp, Fatih, Gaziosmanpaşa, Güngören, Kadıköy, Kâğıthane, Kartal, Küçükçekmece, Maltepe, Pendik, Sancaktepe, Sarıyer, Silivri, Sultanbeyli, Sultangazi, Şile, Şişli, Tuzla, Ümraniye, Üsküdar, Zeytinburnu) Belediyesi ve Kaymaklığı,

merkezi kamu kurumlarının bölge ve il müdürlükleridir. Tablo 2.1 ve 2.2'de İstanbul'da bulunan bölge ve il müdürlükleri yer almaktadır.

Belediye ve yerel yönetim birimleri ile İl Özel İdaresi, Valilik ve diğer kurum ve kuruluşlar arasındaki koordinasyonu gösteren özet görev-işli ilişkisi matrisi Tablo 2.3'te gösterilmektedir.

İstanbul'da bulunan yerel yönetim örgütlerinden İstanbul İl Özel İdaresinin 2010 yılı bütçesi 310.000.000 TL'dir. 2009 yılından devreden 349.639.225,19 TL ödenek ile birlikte toplam bütçe 659.639.225,19 TL'dir. İstanbul İl Özel İdaresi'nin 2010 yılı yatırım programının sektörler itibarıyla dağılımı Tablo 2.4'te gösterilmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreterliği bünyesinde 20 daire başkanlığı, 78 müdürlük bulunmaktadır. Tablo 2.5'te İBB daire başkanlıkları ve bağlı şirketler gösterilmektedir.

#### İstanbul'da Bulunan Bölge Müdürlükleri

Tablo 2.1

Bölge Müdürlükleri	
Anadolu Yakası PTT Başmd.	Devlet Malzeme Ofisi İstanbul Bölge Md.
Arsa Ofisi 1. Bölge Md.	Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Böl. Md.
Atatürk Hava Limanı Başmd.	Devlet Demir Yolları 1. Bölge Md.
Bölge Hıfzısıhha Enstitüsü Md.	Dış Ticaret Müst. Marmara Böl. Md.
Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı İstanbul Bölge Md.	Dih. İnşaatı 4. Bölge Md.



## İstanbul'da Bulunan Bölge Müdürlükleri

Tablo 2.1

Bölge Müdürlükleri	
DSİ 14. Bölge Md.	Orman Bölge Md.
İller Bankası 1. Bölge Md.	T.C. Emekli Sandığı İstanbul Bölge Md.
İstanbul Meteoroloji Bölge Md.	Tapu ve Kadastro Bölge Md.
İstanbul Gümrük ve Muhafaza Başmd.	Telsizler Bölge Md.
İstanbul Yakası PTT Başmd.	Toprak Mahsulleri Ofisi Bölge Md.
Karayolları 1. Bölge Md.	TRT İstanbul Bölge Md.
Karayolları 17. Bölge Md.	Türkiye İstatistik Kurumu İstanbul Bölge Md.
Köy Hizmetleri 18. Bölge Md.	Türk Telekom 1. Bölge Md.
Milli Prodüktivite Merkezi İstanbul Bölge Md.	Ulaştırma Bakanlığı İstanbul Bölge Md.
MKE Kurumu İstanbul Bölge Md.	Vakıflar Bölge Md.
Çevre ve Orman Bakanlığı Marmara Bölge Md.	Yüksek Öğrenim Kredi ve Yurtlar Kurumu İstanbul Bölge Md.

Kaynak: T.C. İstanbul Valiliği

## İstanbul'da Bulunan İl Müdürlükleri

Tablo 2.2

İl Müdürlükleri	
Anadolu Yakası İl Telekom Md.	Küçükçekmece Nükleer Araştırma ve Eğitim Merkezi Md.
Atatürk Kültür Merkezi Md.	Karayolları Makine İkmal Md.
Bağ-Kur İl Md.	Köy Hizmetleri İl Md.
Basın Yayın Enformasyon İl Md.	Köy Hizmetleri Makine İkmal Md.
Bayındırlık ve İskan Md.	İstanbul Yakası İl Telekom Md.
İl Çevre ve Orman Md.	Türkiye İş Kurumu İstanbul İl Md.
Gençlik ve Spor İl Md.	Pendik Dericilik Araştırma Merkezi Md.
I Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Md.	Rölöve ve Anıtlar Md.
II Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Md.	Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı
III Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Md.	Sanayi ve Ticaret İl Md.
İl Emniyet Md.	Sosyal Hizmetler İl Md.
İl Jandarma Komutanlığı	SSK İhtiyarlık Sigorta Md.
İl Kültür ve Turizm Md.	SSK İnşaat Emlak Sigorta Md.
İl Millî Eğitim Md.	SSK İstanbul Hukuk İşleri Md.
İl Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Md.	SSK İstanbul Sağlık İşleri Md.
İl Sağlık Md.	Tarım İl Md.
İl Sivil Savunma Md.	TEİAŞ Şebeke Tesis 2. Grup Md.
İstanbul Defterdarlığı	TEİAŞ Trakya Şebeke İşletme Grup Md.
İstanbul Opera ve Bale Md.	TEİAŞ Ümraniye Şebeke İşletme Grup Md.
İstanbul Müftülüğü	Veteriner Kontrol ve Araştırma Ens.Md.

Kaynak: T.C. İstanbul Valiliği

YEREL YÖNETİM BİRİMLERİ İLİŞKİ MATRİKSİ	İBB, VALİLİK, İLÇE BELEDİYELERİ; İL MÜDÜRLÜKLERİ, BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİ																	
	GÖREVE ve SORUMLULUKLAR	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	İl Özel İdaresi	Valilik	İlçe Belediyeleri	Bayındırlık Bakanlığı ve Bağlı Kuruluşlar	Ulaştırma Bakanlığı Bağlı Kurumlar	Çalışma Bakanlığı İstanbul Bölge Md.	Sağlık Bakanlığı İl Teşkilatı	Dış Ticaret Müst. Marmara Böl. Md.	Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı Bölge ve İl Müdürlükleri	Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilatı ve Bağlı Kuruluşlar İl ve Bölge Müdürlükleri	İller Bankası 1. Bölge Md.	Vakıflar Bölge Md.	Kültür ve Turizm Bakanlığı Teşkilatı ve Bağlı Kuruluşlar İl ve Bölge Müdürlükleri	Millî Eğitim Bakanlığı Bölge ve İl Müdürlükleri	Geçitlik ve Spor İl Md.	Maliye Bakanlığı Bölge ve İl Müdürlükleri
Stratejik Plan, Performans Bütçe Hazırlama																		
Kentsel Alt Yapı																		
1/5.000 ile 1/25.000 Arasındaki Her Ölçekte Nazım İmar Plânını Yapmak, Onaylamak, Uygulamak																		
Coğrafi ve Kent Bilgi Sistemleri																		
Çevre ve Çevre Sağlığı																		
Temizlik ve Katı Atık																		
Zabita, İtfaiye																		
Acil Yardım, Kurtarma ve Ambulans																		
Şehir İçi Trafik																		
Defin ve Mezarlıklar																		
Ağaçlandırma, Park ve Yeşil Alanlar																		
Konut																		
Kültür ve Sanat, Turizm ve Tanıtım																		
İşletmelere Ruhsat Vermek ve Denetlemek																		
Gençlik ve Spor																		
Sosyal Hizmet ve Yardım																		

YEREL YÖNETİM BİRİMLERİ	İBB, VALİLİK, İLÇE BELEDİYELERİ; İL MÜDÜRLÜKLERİ, BÖLGE MÜDÜRLÜKLERİ																	
	İlişki Matrisi	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	İl Özel İdaresi	Valilik	İlçe Belediyeleri	Bayındırlık Bakanlığı ve Bağlı Kuruluşlar	Ulaştırma Bakanlığı Bağlı Kurumlar	Çalışma Bakanlığı İstanbul Bölge Md.	Sağlık Bakanlığı İl Teşkilatı	Dış Ticaret Müst. Marmara Böl. Md.	Tarım ve Köyişleri Bakanlığı Bölge ve İl Müdürlükleri	Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilatı ve Bağlı Kuruluşlar İl ve Bölge Müdürlükleri	İller Bankası 1. Bölge Md.	Vakıflar Bölge Md.	Kültür ve Turizm Bakanlığı Teşkilatı ve Bağlı Kuruluşlar İl ve Bölge Müdürlükleri	Milli Eğitim Bakanlığı Bölge ve İl Müdürlükleri	Geçlik ve Spor İl Md.	Maliye Bakanlığı Bölge ve İl Müdürlükleri
GÖREV ve SORUMLULUKLAR																		
Nikâh																		
Meslek ve Beceri Kazandırma																		
Ekonomi ve Ticaretin Geliştirilmesi																		
Kadınlar ve Çocuklar İçin Koruma Evleri Açma (Büyükşehir Belediyeleri ve Nüfusu 50.000'i Geçen Belediyeler)																		
Okul Öncesi Eğitim Kurumları Açmak																		
Okul Binalarının İnşaatı, Bakım ve Onarımı, Her Türlü Araç, Gereç ve Malzeme İhtiyaçlarının Karşlanması																		
Sağlık Tesisi Açma ve İşletme																		
Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması, Bakımı, Onarımı ve Yeniden İnşası																		
Öğrencilere ve Amatör Spor Kulüplerine Destek																		
Amatör Spor Karşılaşmaları Düzenlemek																		
Başarılı Sporculara Ödül Vermek																		
Gıda Bankacılığı Yapmak																		
Gayrisihhi Müesseseleri Ruhsatlandırmak ve Denetlemek, Laboratuvarlar Kurmak ve İşletmek																		

Kaynak: İBB Stratejik Raporu, Sektör Senaryoları/ Veri ve Bilgilerin Analiz Edilmesi

İstanbul İl Özel İdaresi 2010 Yılı Yatırım Programı	
Sektörler	Tutar
Sağlık Hizmetleri	166.611.744,34
Eğitim Hizmetleri	122.912.184,52
Spor Hizmetleri	41.264.682,89
Sosyal Hizmetler	34.134.198,08
Kültür Hizmetleri	18.453.114,05
Emniyet Hizmetleri	5.126.194,34
Tarım Hizmetleri	4.887.906,38
Sanayi ve Ticaret	1.166.441,19
Bayındırlık Hizmetleri	592.629,85
Çevre Koruma Hizmetleri	401.461,00
<b>Toplam</b>	<b>395.550.556,64</b>

Kaynak: İstanbul İl Özel İdaresi 2010 yılı bütçesi

İBB Daire Başkanlıkları		İBB'ye Bağlı Şirketler	
Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Daire Başkanlığı	İnsan Kaynakları ve Eğitim Daire Başkanlığı	AĞAÇ A.Ş.	İSPARK A.Ş.
Bilgi Teknolojileri Daire Başkanlığı	İtfaiye Daire Başkanlığı	BELBİM A.Ş.	İSTANBUL ENERJİ A.Ş.
Boğaziçi İmar Müdürlüğü	Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı	BELTUR A.Ş.	İSTAÇ A.Ş.
Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı	Mali Hizmetler Daire Başkanlığı	BİMTAŞ	İSTON A.Ş.
Deprem Risk Yönetim ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanlığı	Sağlık ve Sosyal Hizmetler Daire Başkanlığı	HALK EKMEK A.Ş.	KİPTAŞ A.Ş.
Destek Hizmetleri Daire Başkanlığı	Satınalma Daire Başkanlığı	HAMİDİYE A.Ş.	İSTANBUL OTOBÜS A.Ş.
Emlak Yönetimi Daire Başkanlığı	Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı	İDO A.Ş.	KÜLTÜR A.Ş.
Etüd ve Projeler Daire Başkanlığı	Ulaşım Daire Başkanlığı	İGDAŞ A.Ş.	SAĞLIK A.Ş.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2010 yılı bütçesi 6 milyar 300 milyon TL'dir. İSKİ, İETT ve şirketlerle birlikte 2010 yılı konsolide bütçesi 17 milyar 905 milyon TL'dir. Bu bütçenin yüzde 64'ü

yatırımlara ayrılmıştır.<sup>1</sup> Bu yatırımların ana hizmet alanlarına göre genel harcama ve sayısal dağılımı Tablo 2.6'da gösterilmektedir. İstanbul'da 17.410 adet faal dernek (Türkiye'de bulunan toplam faal

<sup>1</sup> <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=17859>

## İBB Daire Başkanlıkları ve İBB'ye Bağlı Şirketler

Tablo 2.5

İBB Daire Başkanlıkları		İBB'ye Bağlı Şirketler	
Fen İşleri Daire Başkanlığı		İDTM A.Ş.	SPOR A.Ş.
İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı		İMAR A.Ş.	ŞİŞLİ KÜLTÜR A.Ş.
Zabıta Daire Başkanlığı		İSBAK A.Ş.	ULAŞIM A.Ş.
Yazı İşleri ve Kararlar Daire Başkanlığı		İSFALT A.Ş.	UGETAM A.Ş.

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

## 2010 Yılı Yatırımlarının Ana Hizmet Alanlarına Göre Dağılım Tablosu

Tablo 2.6

Ana Hizmet Alanı	Sayısı (adet)	Harcama tutarı*	Yüzde (%)	Harcama tutarı**	Yüzde (%)
Ulaşım Hizmetleri Yönetimi	156	17.642.722	78,43	2.255.209	68,55
Genel Yönetim	60	2.610.743	11,61	412.895	12,55
Çevre Yönetimi	76	947.696	4,21	298.516	9,07
İmar Yönetimi	27	489.324	2,18	156.287	4,75
Afet Yönetimi	21	285.370	1,27	69.270	2,11
Sosyal Destek Hizm. Yönetimi	39	297.767	1,32	57.039	1,73
Kültür Hizmetleri Yönetimi	50	190.715	0,85	37.246	1,13
Sağlık Hizmetleri Yönetimi	3	20.434	0,09	2.394	0,07
Kent ve Toplum Düzeni Yön.	1	10.000	0,04	1.000	0,03
<b>Toplam</b>	<b>433</b>	<b>22.494.771</b>	<b>100</b>	<b>3.289.856</b>	<b>100</b>

Kaynak: İBB 2010-2012 yatırım planı 2010 uygulama programı \* Projelerin toplam yatırım bedellerini ifade etmektedir. \*\* Projelerin 2010 yılı içerisindeki yatırım bedellerini ifade etmektedir.

derneklerin %20,39'u) ve 1.100 adet vakıf, 819 adet spor kulübü; 68 adet ihtisas kulübü bulunmaktadır. İçişleri Bakanlığının yayınladığı "Kamu Yararına Çalışan Dernekler Listesi" ne göre Türkiye genelinde bulunan 437 kamu yararına çalışan derneğin 129'u (%29,5) İstanbul'dadır (bkz. Tablo 2.7).

İstanbul'da TOBB'a bağlı 4 oda ve borsa (İstanbul Sanayi Odası, İstanbul Ticaret Borsası, İstanbul Ticaret Odası ve İMEAK Deniz Ticaret Odası), ihracatçı birliklerinin üst kuruluşu olan Türkiye İhracatçılar Meclisi ve İstanbul Maden ve Metaller İhracatçı Birlikleri, İstanbul İhracatçı Birlikleri ve İstanbul Tekstil ve Konfeksiyon İhracatçı

Birlikleri, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliğine bağlı 1 oda merkezi, 19 şube bulunmaktadır. Türkiye Seyahat Acentaları Birliği, Turistik Otelciler İşletmeciler ve Yatırımcılar Birliği, MÜYAP, Radyo Televizyon Yayıncıları Birliği, Sinema Eseri Yapımcıları Meslek Birliği, Türkiye İlim ve Sanat Eseri Sahipleri Meslek Birliği, Edebiyat ve İlim Eserleri Sahipleri Meslek Birliği, Müzik Yorumcuları Meslek Birliği, Türkiye Musiki Eseri Sahipleri Meslek Birliği, Gazeteciler Cemiyeti, Türk Tabipler Birliği İstanbul'da bulunan birliklerdir. TÜSİAD, MÜSİAD, TUSKON, ASKON, TÜGİAD dahil olmak üzere ülkemizin en büyük ve bilinen işadamları örgütlerinin merkezi İstanbul'dadır.

İstanbul'da Kamu Yararına Çalışan Dernekler	
Zeynep Kamil Anne ve Çocuk Sağlığını Koruma Derneği	Yoksul Hasta Öğrenci Dostlar Derneği
Darülacezeye Yardım Derneği	Türk Diabet Cemiyeti Derneği
İstanbul Verem Savaş Derneği	Yoksullara Yardım Derneği
Türkiye Yeşilay Derneği	Türkiye Emekli Öğretmenler Derneği
Darüşşafaka Cemiyeti	Türkiye Milli Olimpiyat Komitesi Derneği
Moda Soroptimist Kulübü Derneği	Zeynep Kamil Sağlık Meslek Lisesi Mezunları Derneği
Yıldız Üniversitesini Koruma ve Yaşatma Derneği	Köy Öğretmenleri İle Haberleşme ve Yard.Derneği
Türkiye Tarihi Yerleri Koruma Derneği	Türkiye Sağırlar ve Dilsizler Milli Federasyonu
Batı Trakya Türkleri Dayanışma Derneği	İstanbul Çocuk Hastahanesine Yardım Derneği
Türk Kardiyoloji Derneği	Türk Kanser Derneği
Romatizma Derneği	İstanbul Milletlerarası Lions Kulüb Derneği
Boğaziçi Soroptimist Kulübü Derneği	İstanbul Şehir Kütüphanesi Kurma ve Yaşatma Derneği
Sağmalcılar Devlet Hastahanesine Yardım Derneği	Türkiye Gazeteciler Cemiyet
Marmara Soroptimist Kulübü Derneği	Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği
Levent Soroptimist Kulübü Derneği	İstanbul Flarmoni Derneği
Resim ve Heykel Müzeleri Derneği	Türkiye Tıp Akademisi Derneği
Etiler Lions Kulübü Derneği	Türkiye Kimya Derneği
Türkiye Halk Sağlığı Derneği	Kamu Yararına Çalışan Çocuk Zekasını Koruma ve Geliştirme Der.
Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği	Umumu Menfaatlere Hadim Türk Denizcilik Cemiyeti
Yetiştirme Yurdu ve Kor.Muhtaç Çocukları Kor.Derneği	Haydarpaşa Numuneliler Derneği
Çocuk Akıl Sağlığı ve Rehabilitasonu Derneği	İstanbul Yelken Kulübü Derneği
Türkiye Görme Engelliler Derneği	Maltepe Camii İnşaa Ve Yaşatma Derneği
Türk Spastik Çocukları Derneği	Süreyya Ağaoğlu Çocuk Dostları Derneği
Türkiye Çevre Kor. ve Yeşillendirme Derneği	Göçmenlere Yardım Derneği
Emin Ongan Üsküdar Musiki Cemiyeti Derneği	İstanbul Fetih Derneği
Polis Hastahanesini Yaptırma ve Yaşatma Derneği	Türkiye Hayvanları Koruma Derneği
İlim Yayma Cemiyeti	Türk Tıp Cemiyeti
Türkiye Soroptimist Kulüpleri Federasyonu	Yedikule Göğüs Hastalıkları Hastahanesine Yardım Derneği
Cüzzamla Savaş Derneği	İlkyardım Hastahanesi Yardım Derneği
Türkiye Solunum Araştırma Derneği	Fatihin Eski Eserlerini İhya ve Koruma Derneği
Körleri Eğitim Ve Kalkındırma Derneği	Türk Üniversiteli Kadınlar Derneği
Türk Fizik Derneği	İstanbul Esnaf Hastahanesi Koruma ve Yardım Derneği
Telsiz ve Radyo Amatörleri Derneği	Türk Pediatri Kurumu Derneği

İstanbul'da Kamu Yararına Çalışan Dernekler	
Türkiye Turing Otomobil Kurumu Derneği	Huzurevlerini Koruma ve Yaşatma Derneği
Türkiye Spor Yazarları Derneği	Akseki Eğitim Hayratı Derneği
Bosna Sancak Kültür ve Yardımlaşma Derneği	Kahramanmaraş Okutma ve Yardım Derneği
Çocuk Böbrek Sağlığı Derneği	Kadın Haklarını Koruma Derneği
Türkiye Sakatlar Derneği	İstanbul Topkapı Sarayı Müzesi Sevenler Derneği
Tüketiciyi Koruma Derneği	İstanbul Göğüs Cerrahisi Merkezi Göğüs ve Kalp Hastanesi Savaş Derneği
Arama Kurtarma Derneği	Balıkdamları Spor Kulübü Derneği
Şişli Soroptimist Kulübü Derneği	Topkapı Fukaraperver Derneği
Türkiye Hemofili Derneği	Türk Ruh Hastalıkları Dedaptasyon Derneği
Türkiye Jokey Kulübü	İstanbul Sosyal Hizmetler Federasyonu
Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği	İstanbul Hasta Çocukları Koruma Derneği
Türkiye Giyim Sanayicileri Derneği	Baltalimanı Kemik Hastalıkları Hastanesi Kalkındırma Derneği
Bedensel Engellilerle Dayanışma Derneği	İstanbul Çocuk Sağlığı Derneği
Ulusal Travma ve Acil Cerrahi Derneği	Konya Yüksek Öğrenim Yap. Derneği
Omurilik Felçlileri Derneği	İstanbul Belediyesi Beyoğlu Hastahanesi Kalkındırma Derneği
Eram Özel Eğitime Muhtaç Çocuklara Yardım Derneği	İhtiyarlara Mahsus Cem. Hay. Der Düşkünler Evi
Deniz Feneri Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği	Türkiye İşitme Engelliler Derneği
Deniz Temiz Derneği	Balıklırım Hast.Yoksul ve Hasta İhtiyarları Kor.D.
Doğu Türkistan Göçmenleri Derneği	Türk Mikrobiyoloji Derneği
Türkiye Multipl Skleroz Derneği	TCDDY Emeklileri ve Mensupları Sos.Yard.Derneği
Türk Amerikan İşadamları Derneği	Kanlıca Yardımlaşma Derneği
Görme Özürlüler Derneği (Göz-Der)	Cerrahpaşa Halk Sağlığını Koruma Derneği
Karikatürcüler Derneği	İstanbul Uluslararası Kardeşlik ve Yardımlaşma Derneği
Beşiktaş Jimnastik Kulübü Derneği	Türk Bilim Tarihi Kurumu Derneği
Cerrahpaşa Tıp Fakültesi Kadın Doğum Kliniği Yardım Derneği	Kimse Yok Mu Dayanışma ve Yardımlaşma Derneği
Türkiye Sağır ve Dilsizler Tesanüt Derneği	Sultanahmet Camii Koruma ve İhya Derneği
Türkiye Sivil Emeklileri Derneği	Müstakil Sanayici ve İş Adamları Derneği (MÜSİAD)
Fenerbahçe Spor Kulübü Derneği	Türkistanlılar Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Derneği
Galatasaray Spor Kulübü Derneği	Türkiye Kas Hastalıkları Derneği
Irak Türkleri Kültür Ve Yardımlaşma Derneği	Türkiye Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Derneği
AIDS İle Savaşım Derneği	Sosyal Dayanışma Derneği
Kamu Yararına Çalışan Türkiye Polis Emeklileri Sosyal Yar. Der.	Türkiye İşadamları ve Sanayiciler Konfederasyonu (TUSKON)

Kaynak: <http://www.derneklar.gov.tr>

Ayrıca, 5355 sayılı Kanuna göre kurulan İstanbul Boğaziçi Belediyeler Birliği, Üçgöl Havzası Belediyeler Birliği, Haliç Belediyeler Birliği, Tarihi Kentler Birliği, Marmara Belediyeler Birliği, Eyüp İlçesi Köylere Hizmet Götürme Birliği, Silivri İlçesi Köylere Hizmet Götürme Birliği, Ümraniye İlçesi Hizmet Götürme Birliği, Beykoz İlçesi Köylere Hizmet Götürme Birliği, Çatalca İlçesi Köylere Hizmet Götürme Birliği, Şile İlçesi Köylere Hizmet Götürme Birliği, Sarıyer İlçesi Köylere Hizmet Götürme Birliği, Gaziosmanpaşa İlçesi Köylere Hizmet Götürme Birliği, Arnavutköy İlçesi Köylere Hizmet Götürme Birliği bulunmaktadır.

Hemşehri vakıf ve dernekleri İstanbul'a göç veren il, ilçe ve köylerden gelen nüfusun kurduğu birlik ve dayanışma amaçlı STK'lardır. İçişleri Bakanlığı Dernekler Dairesi Başkanlığı 2006 yılı verilerine göre Türkiye'de hemşehri derneklerinin sayısı 8.135'e ulaşmıştır. Özellikle İstanbul'da son yıllarda hemşehri derneklerinde önemli bir artış gerçekleşmiştir. Bu derneklerin yaklaşık yarısı İstanbul'da faaliyet göstermektedir. 1997 yılında 1922 hemşehri derneği varken 2006 yılında bu sayı 3.876'ya ulaşmıştır. Son 10 yıllık dönem içinde İstanbul'daki dernek sayıları yaklaşık iki kat artış göstermiştir. Türkiye'de toplam derneklerin yaklaşık %5'i hemşehri derneklerinden oluşurken bu oran İstanbul'da yaklaşık %27 gibi yüksek bir oranı işaret etmektedir (İBB, 2008a).

**Türkiye'de bulunan hemşehri derneklerinin yaklaşık yarısı İstanbul'da faaliyet göstermektedir.**

## 2 2 Planlama Yetkisi ve Yönetişim

Kurumsal yapılanmaların üç boyutu olan devlet, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının toplumsal hayatta kendine özgü rolleri bulunmaktadır. Devlet, kamu otoritesi olmaktan kaynaklanan yetkilerini kullanarak karar almakta ve uygulamaktayken; özel sektör, özellikle kar amacı güden faaliyetleri kapsamında girişim, yatırım, gelişim kararları almakta ve uygulamaktadır. Sivil toplum kuruluşları ise kuruluş amaçları çerçevesinde politik, sosyal, kültürel, ekonomi, hukuk ve çevre alanlarında görüş oluşturma, lobi çalışmaları ve diğer faaliyetlerde bulunmaktadır.

Geleneksel yönetim modelinin yerini almaya başlayan ve katılımcılığa ve ortaklıklara dayalı çok aktörlü bir model olarak kabul gören iyi yönetişimin dayandığı temel esaslar; hesap verebilirlik, şeffaflık, etkinlik ve etkililik, sorumluluk, gelecek vizyonu ve hukukun

rolüdür. Bu yaklaşım; ilgili grupların her birinin karar süreçlerine katılımını ve katkılarını sağlamayı öngörmektedir. Karar alma sürecine katılımcıların her birinin görüşlerinin yansıtılmasıyla, hiçbir aktörün tek başına karar verici ve belirleyici olmadığı, tam tersine ortak kararların mümkün olan en geniş katılımı ile oluşturulduğu bir sistem ortaya çıkmaktadır. Böylece, katılımcı süreçlerle alınan kararların daha geniş tabanlı ve uygulanabilir olması ile sahiplenirliğinin de sağlanması amaçlanmaktadır.

Planlama mevzuat ve uygulamalarının bütüncül olmayan karışık yapısı kaynakların verimli ve yerinde kullanılmasını, kentlerin sürdürülebilir yaşam alanı olma niteliğine kavuşturulması sürecini olumsuz yönde etkilemektedir. İstanbul ölçeğindeki metropoliten alanların karşı karşıya olduğu; başta deprem olmak üzere doğal afet ve yerleşme riskleri, nüfus yoğunluğu ve artışı, göç, ulaşım, altyapı ve benzeri sorunlara karşı çözüm üretmeyi hedefleyen planlama anlayışının katılımcı, çok aktörlü ve bilimsel müzakerelere açık, dinamik, sürekli ve yerel dinamiklerle gerçekleştirilen bir süreci içeren, sosyal, ekonomik, doğal ve kültürel boyutlarla birlikte, üzerinde uzlaşmış ortak bir vizyona ulaşmanın aracı olması gerekmektedir. Bu nedenle planlamanın, yalnızca mekânsal düzenleme aracı değil, sosyal, ekonomik, kültürel gelişmeyi sağlayan, doğal ve kültürel değerlerin korunmasını amaçlayan, ortaklıklar kurulmasına imkan tanıyarak ortak geleceğin tanımlanmasında ve yaşama geçirilmesinde birleştirici, bütünleştirici, sinerjik, dinamik ve sürekliliği olan bir süreç olarak ele alınması gerekmektedir.

Ulusal ve bölgesel ölçekte katılımcı bir süreçle oluşturulacak planlama politikaları, yerelin planlama sürecinde yönlendirici olurken, yerel kendi özgün değerleri ve dinamikleriyle ve aynı kapsam ve içerikteki planlama süreçleriyle kendi gelecek vizyonunu oluşturabilecek ve yerel gelişimini sağlayabilecektir. Bu bağlamda, son yıllarda Türkiye'de bölgesel gelişme politikalarında yaşanan köklü dönüşüm süreci, planlama pratiğinin tüm bölgelere yaygınlaşması ve yeni planlama anlayışının bölgelerdeki paydaşların esas alınarak belirlenmesi açısından önemli fırsatlar sunmaktadır. Yeni bölgesel gelişme politikaları çerçevesinde yerelden gelen kalkınma çabalarının geleneksel olarak merkezden yönlendirilen kalkınma çabalarıyla bütünleştirilmesi, böylece kalkınma sürecinin hızlandırılması amaçlanmaktadır (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 2009).

Bu kapsamda, daha önce özellikle Kuzey Amerika ve Avrupa'nın birçok ülkesinde önemli roller üstlenen kalkınma ajanslarının Türkiye'de de bölgesel gelişme stratejilerinin belirlenmesi ve tüm bölgelere yaygınlaştırılması açısından önemli sorumluluklar üstlenmesi öngörülmüştür. Bu çerçevede İstanbul Kalkınma Ajansı koordinasyonunda hazırlanan İstanbul Bölge Planı, İstanbul'un



sosyo-ekonomik kalkınması amacıyla, ulusal düzeyde üretilen politika, plan ve stratejiler ile yerel düzeyde yürütülecek faaliyetler arasındaki ilişkiyi belirlemeyi amaçlamaktadır. Bölge Planı, aynı zamanda, bölgesel gelişmeyi hızlandırmak ve sürdürülebilirliğini sağlamanın yanı sıra kaynakların etkin ve yerinde kullanımını hedeflemektedir. Bu anlamda, bölgesel program ve projelere temel

oluşturacak olan Bölge Planı, çevre düzeni planı ve nazım imar planı gibi alt ölçekli planların yanında kamu kurumlarının hazırlayacakları stratejik planları da yönlendiren üst ölçekli bir plan olacaktır.

Planlama mevzuatımızın parçacı ve karmaşık yapısının görülebileceği planlama alanında yetkili kurumlar ve yetki alanları Tablo 2.8'de gösterilmektedir.

Planlama Alanında Yetkili Kurumlar ve Yetki Alanları

Tablo 2.8

Yetkili İdare	Kanun No ve Adı	Yetki Alanı	Plan Türü
Devlet Planlama Teşkilatı (DPT)	3194 Sayılı İmar Kanunu	Bölgeler	Bölge Planı
Valilik, Büyükşehir veya İl Özel İdaresi Büyükşehir Belediyeleri	5302 sayılı il özel idaresi kanunu	İller Belediye sınırları il sınırı olan büyükşehir belediyelerinde	İl çevre düzeni planı
Büyükşehir Belediyeleri	5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu	Büyükşehir Belediyesi Sınırları	1/5000 ve 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı Yapma Yaptırma ve Onama İlçe Belediyelerince Yapılan Uygulama İmar Planlarını Onaylama
Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Belediyeler ve Valilikler	3194 Sayılı İmar Kanunu	Belediye ve Mücavir Alan Sınırları İçinde Ve Dışında	Kamu Yapıları ve Yatırımlarında ÇDP Yapma Yaptırma, Onama 1/50A00 Ölçekli Nazım İmar Planı 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı
Belediye Valilik Bayındırlık ve İskan Bakanlığı	775 Sayılı Gecekondu Kanunu	Gecekondu Önleme Bölgesi	Gecekonduların İslah, Tasfiye ve Yeniden Düzenlenmesine Yönelik İmar ve İslah Planları
Belediyeler	5272 Sayılı Belediye Kanunu	Belediye ve Mücavir Alan Sınırları İçinde	Stratejik Plan ve Performans Planı, Nazım ve Uygulama İmar Planları Kentsel Dönüşüm Projeleri
Valilikler	442/3367 Sayılı Köy Kanunu	Köyler	Köy Yerleşme Planları
Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Turizm Bakanlığı	2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu	Turizm Bölge ve Merkezleri	1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı
Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Çevre ve Orman Bakanlığı	2873 Sayılı Milli Parklar Kanunu	Milli Parklar	Milli Park Uygulama İmar Planları Tabiat Parkı, Tabiat Anıtı
Çevre ve Orman Bakanlığı	4856 Sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun	Ormanlar	Orman Amenajman Planları

Yetkili İdare	Kanun ve Adı	Yetki Alanı	Plan Türü
Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu	2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu	Boğaziçi Alanı	Büyükşehir Belediyesince Hazırlanarak Onaylanır ve Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu Onayı ile Yürürlüğe Girer
Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı	383 Sayılı Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Kurulmasına Dair Khk	Özel Çevre Koruma Bölgesi	Çevre Düzeni Planları Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planı Yapma, Yaptırma ve Onama
Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Belediye ve Valilikler Kültür ve Turizm Bakanlığı	3621/3830 Sayılı Kıyı Kanunu 2634 Sayılı Kanun	Kıyılarda ve Sahil Şeritlerinde Dolgu ya da Kurutma Yolu ile Kazanılan Araziler Sahil Şeritlerinde Turizm Merkezleri ya da Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgelerinde Dolgu ya da Kurutma Yolu ile Kazanılan Araziler	Plan Yapım ve Onama
Özelleştirme Yüksek Kurulu	4048 Sayılı Kanun ile Değişik 3194 Sayılı İmar Kanunu	Özelleştirme Programına Alınan Arsa ve Araziler	Her Tür ve Ölçekte Plan, İmar Planı
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	4562 Sayılı Organize Sanayi Bölgesi Kanunu	Organize Sanayi Bölgesi İlan Edilen Alanlar	OSB Tüzel Kişiliklerince Hazırlanan Mevzii İmar Planları Bakanlıkça Onaylanmakta ve İl İdare Kurulu Kararı ile Yürürlüğe Girmekte
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	Endüstri Bölgeleri Kanunu	Endüstri Bölgeleri	Nazım ve Uygulama İmar Planları
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	4691 Sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu	Teknoloji Geliştirme Bölgesi	Nazım ve Uygulama İmar Planları
Kültür ve Turizm Bakanlığı	4957 Sayılı Kanunla Değiştirilen 2634 Sayılı Kanun	Kültür/Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri, Turizm Merkezleri	Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Planları ve Her Tür Ölçekte Plan
Toplu Konut İdaresi (TOKİ)	5793 Sayılı Kanunla Değiştirilen 2985 Sayılı Toplu Konut Kanunu	İdarenin Gecekondu Dönüşüm Projesi Uygulayacağı Alanlarda veya Mülkiyeti Kendisine Ait Arsa ve Arazilerde veya Valiliklerce Toplu Konut İskan Sahası Olarak Belirlenen Alanlarda	Her Tür ve Ölçekteki Planlar ile İmar Planları

Yetkili İdare	Kanun ve Adı	Yetki Alanı	Plan Türü
Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD)	5793 Sayılı Kanunla Değiştirilen 5335 Sayılı Kanun	İdarenin Elindeki Satışı ve Değerlendirmesi Yapılacak Kamu Arazileri	Her Ölçek ve Türde Plan

Kaynak: <http://www.bayindirlik.gov.tr/turkce/dosya/TURKIYEDEPLANLAMASURECI.ppt>'den faydalanılarak düzenlenmiştir.

**Sonuç olarak;** güçlü personel ve finans kaynaklarına sahip, kurumsal kapasiteleri ülke ortalamasının üzerinde olan İstanbul'da bulunan kamu kurumları ile sivil toplum kuruluşlarının daha etkin ve verimli çalışabilmeleri için geliştirilmesi gereken bazı hususlar bulunmaktadır. Bunların başında; idari birimler arasındaki yetki ve sorumluluk karmaşasının giderilebilmesi; bu bağlamda, kurumların görev ve yetki alanlarının netleştirilmesi ve yetki çakışmalarının ortadan kaldırılması gelmektedir. Ayrıca, merkezi yönetim birimleri ile yerel yönetim birimlerinin işbirliğinin geliştirilmesi, diğer taraftan, kamu kurumları, özel sektör, STK ve üniversiteler arasında sınırlı olan işbirliğinin artırılması ve çeşitlendirilmesi gerekmektedir.

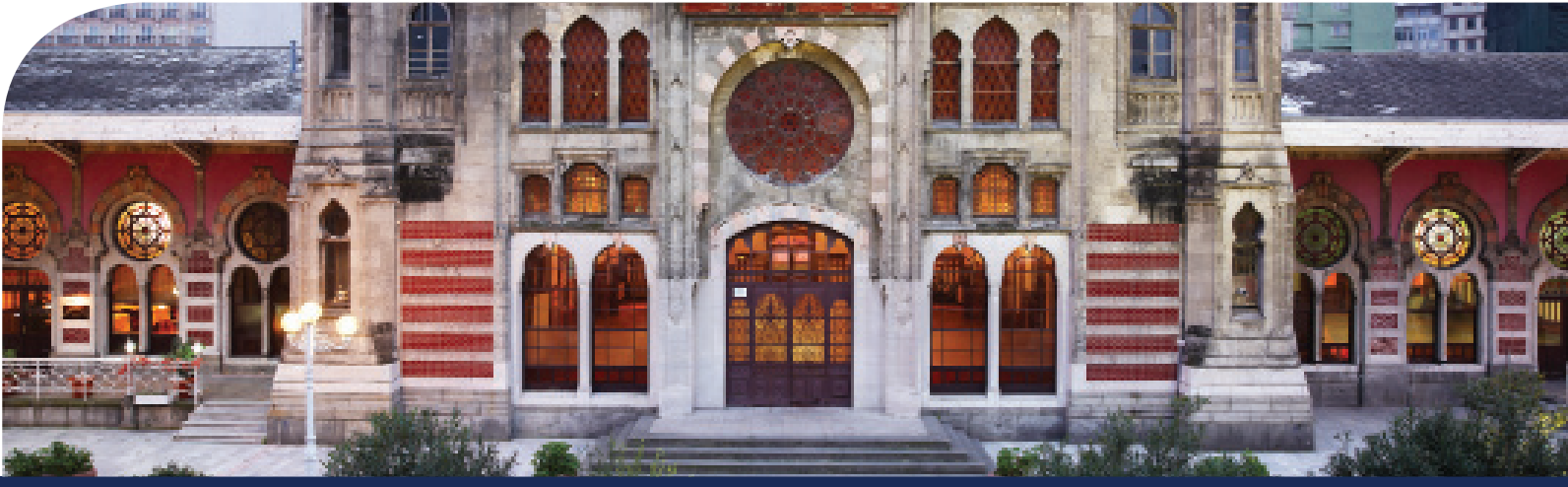
5449 sayılı Kanun ile "kamu kesimi, özel kesim ve sivil toplum kuruluşları arasındaki işbirliğini geliştirmek, kaynakların yerinde ve etkin kullanımını sağlamak ve yerel potansiyeli harekete geçirmek suretiyle, ulusal kalkınma plânı ve programlarda öngörülen ilke ve politikalarla uyumlu olarak bölgesel gelişmeyi hızlandırmak, sürdürülebilirliğini sağlamak, bölgelerarası ve bölge içi gelişmişlik farklarını azaltmak üzere" oluşturulan kalkınma ajansları yukarıda ifade edilen iyi yönetişimi gerçekleştirmek üzere katalizör rol üstlenmişlerdir.

Bu çerçevede, İstanbul Kalkınma Ajansı, İstanbul ile ilgili yapacağı planlama ve programlama çalışmalarında koordinatörlük ve kolaylaştırıcılık görevlerini üstlenerek, başta Kalkınma Kurulu üyeleri olmak üzere İstanbul'da bulunan kamu kurumu, sivil toplum kuruluşu ve özel sektör temsilcilerinden oluşan paydaşların karar alma süreçlerine azami düzeyde katılım ve katkılarını sağlayarak İstanbul'un geleceğinin, özellikle İstanbul'u ve İstanbullularını temsil eden kurum ve kuruluşlar tarafından tasarlanmasını amaçlamaktadır. Böylece, hazırlanan plan ve programların İstanbul'un vizyonuna uygun olarak katılımcı süreçlerle, ortak akla uygun olarak

hazırlanması ve uygulama esnasında da sahiplenilmesi mümkün olacaktır.

İstanbul Kalkınma Ajansı, her düzeyde katılımcı süreçlerle ve yerel kalkınma ile bağlantılı olarak gerçekleştirilecek planlama süreçlerini hayata geçirerek mevcut planlama sistemimizde bulunan çok parçalı kurumsal yapının ve çok sayıda kurumun aynı konu veya mekan üzerinde birbirinden ilişkisiz biçimde planlama yetkisine sahip olmasının oluşturduğu sorunları asgariye indirerek, İstanbul için başta vizyon ve önceliklerin belirlenmesi olmak üzere İstanbul'da bulunan kurum ve kuruluşların her düzeyde katılımının ve katkılarının sunulabildiği tartışma ve görüş alışverişinde bulunabilme platformlarını oluşturma ihtiyacı ve kararlığı içindedir.

**İstanbul Bölge Planı, İstanbul'un sosyo-ekonomik kalkınması için ulusal düzeyde üretilen politika, plan ve stratejilerle yerel düzeyde yürütülecek faaliyetler arasındaki ilişkiyi belirlemeyi amaçlar, bölgesel gelişmeyi hızlandırmak ve sürdürülebilirliğini sağlamak için kaynakların etkin ve yerinde kullanımını hedefler.**



# 3

## MEKANSAL GELİŞME

İstanbul Boğazı'nın iki tarafından, hem Avrupa hem de Asya toprakları üzerinde yayılan, Marmara Denizi ve Karadeniz'e kıyısı bulunan İstanbul, 28° 01' ve 29° 55' doğu boylamları ile 41° 33' ve 40° 28' kuzey enlemleri arasında bulunmakta olup; doğusunda Kocaeli, batısında Tekirdağ ve Kırklareli, kuzeyinde Karadeniz ve güneyinde Marmara Denizi yer almaktadır. Batıda Yalıköy ile Silivri, doğuda Ağva ile Tuzla arasında uzanan İstanbul Bölgesi arazisi, kuzeyden güneye yer yer değişmekle birlikte yaklaşık 40-50 km, doğudan-batıya yaklaşık 100 km genişliktedir. Bu alanın; yaklaşık %54'ü yamaçlardan, %15'i platolardan, %4,5'i dağlardan ve %4'ü ovalardan oluşmaktadır. Bununla birlikte İstanbul arazisinin yaklaşık %19'u yerleşim alanı, %2,5'i baraj ve göllerin bulunduğu alanlardır (Çevre Orman İl Müdürlüğü, 2008). İstanbul, Çatalca ve Kocaeli yarımadalari üzerinde yayılış göstermektedir. Bu yarımadalari, bir su yolu olan İstanbul Boğazı birbirinden ayırmaktadır. 5.461 km<sup>2</sup> toplam alana<sup>2</sup> sahip İstanbul Bölgesi'nin 5.343 km<sup>2</sup>'sini kara alanı ve 118 km<sup>2</sup>'sini göl, baraj ve bent alanları oluşturmaktadır. Avrupa Yakası toplam alanı 3562,71 km<sup>2</sup> ve Anadolu Yakası toplam alanı 1.898,12 km<sup>2</sup>'dir (İBB, 2010).

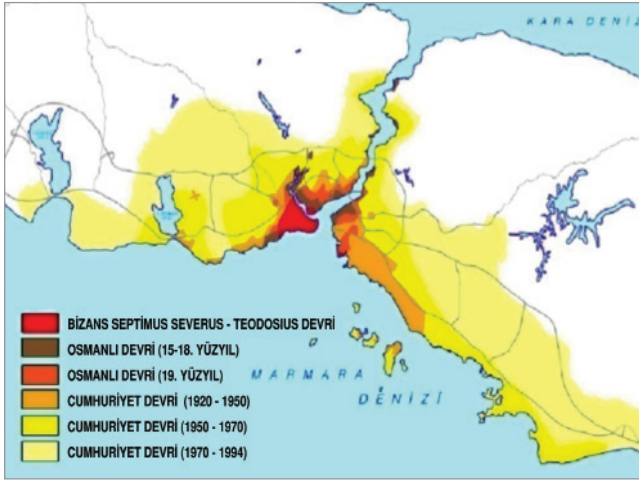
### 3 1 İstanbul Bölgesi'nin Mekânsal Gelişimi

İstanbul Bölgesi'nin üzerinde geliştiği coğrafya, makroformun temel belirleyici etkenlerinden biridir. Bu coğrafyanın özellikleri incelendiğinde, İstanbul'un Marmara Denizi boyunca, doğu-batı doğrultusunda uzanan bir eksende geliştiği görülmektedir. Anadolu ve Avrupa yakalarında devlet orman alanlarının Karadeniz sahilinden başlayıp, güneyde Marmara'ya dönük yamaçlara kadar uzaması, kuzeyde büyük oranda orman alanlarının, su havzaları ve ekolojik-biyolojik öneme sahip alanların olması, kuzey kesimlerinde engebeli bir topografyanın varlığı, Karadeniz'in etkisinde kalan platolar ile güneyde Marmara sahilleri arasında ısı ve iklim farklılıklarının bulunması sonucu yerleşim alanları Boğaz ve Marmara kıyısı boyunca genellikle güneye yönelerek gelişmiştir. Yerleşik alanın lineer gelişimi doğal ve yapay eşiklerle parçalanmıştır. Bunlardan en önemlisi, yerleşimi iki büyük alt bölgeye ayıran ve güçlü su akıntıları ile temizlenen İstanbul Boğazı'dır (Çevre Orman İl Müdürlüğü, 2008). Marmara Denizi'nin İstanbul'un alt bölgeleri ve Marmara Bölgesi yerleşim alanları arasında deniz ulaşımına ve arazinin ise karayolu

<sup>2</sup> İstanbul'un kapladığı toplam alan TÜİK verilerine göre 5.313 km<sup>2</sup>, İstanbul Büyükşehir Belediyesi verilerine göre 5.461 km<sup>2</sup> olarak hesaplanmıştır.

İstanbul Bölgesi'nin Mekânsal Gelişimi<sup>3</sup>

Harita 3.1



ulaşımına imkan vermesi, İstanbul'un güney kıyılarında yerleşimin gelişmesinde önemli etkenlerdir. Harita 3.1'de İstanbul'un altı tarihsel dönemdeki mekânsal gelişimi görülmektedir.

İstanbul Bölgesi'nin mekânsal gelişme dinamikleri dünya ve Türkiye konjonktürü, politik ve ekonomik yapının değişimi, teknolojinin gelişimi, yasal düzenlemeler gibi pek çok faktörle ilişkili olmakla birlikte, İstanbul'da hızlı kentsel yayılmayı (bkz. Tablo 3.1) etkileyen ve gelişme eksenlerini belirleyen başlıca etkenler; İstanbul'un doğal eşiklerini ve iklimsel farklılıklarını da içeren coğrafi yapısı; kitlesel göç, hızlı nüfus artışı; ulaşım bağlantıları ve sanayinin yer seçimi olmuştur. İstanbul'un yasa dışı ve kontrolsüz gelişmesi temelde; kentin çekim gücünün ülke ve bölge ölçekli politikalarla dengelenememesine dayanmaktadır. Tablo 3.2'de İstanbul'un tarihsel olarak mekânsal dönüşüm değişkenleri incelenmiştir.

**1955 yılında %1 olan yerleşim alanları hızlı kentsel gelişme ile 2007 yılında toplam alanın %19'una ulaşmıştır.**

## Yıllara Göre Yerleşim Alanı Büyüklüğü ve Toplam Alana Oranı

Tablo 3.1

Yıl	Yerleşim Alanı (m <sup>2</sup> )	Yerleşim/Toplam Alan (%)
1955	71320403,26	1
1965	113929792,26	2
1975	171567415,42	3
1987	384666727,21	7
1997	737071536,85	14
2007	1050286231,52	19

Kaynak: Taşdemir, İ., Batuk F., Boğaz Geçişlerinin İstanbul Üzerinde Oluşturduğu Sosyoekonomik Değişimlerin CBS Ortamında İncelenmesi, 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, Ankara, 11 - 15 Mayıs 2009.

<sup>3</sup> Kaynak: İMP, Çevre Düzeni Planı Araştırma ve Sentez Raporları, 2004

	Bağlamsal Çerçeve	İdari, Plan ve Politikalar	Demografik Yapı
<p><b>1950 Öncesi Dönem;</b></p> <p><b>Küçülen ve Nüfus Kaybeden Bir Kentin Uyum Sorunlarıyla Mücadelesi</b></p>	<p>Başkent'in Ankara'ya taşınması</p> <p>Ankara eksenli gelişme dinamikleri</p> <p>1929 Dünya Ekonomik Buhranı</p> <p>Devletçilik Politikası</p>	<p>1580 sayılı Belediye Kanunu (1930) uyarınca kentin arazi kullanım planının hazırlanmaya başlanması</p> <p>1938 Prost Planı</p>	<p>1920-30 arası nüfus kaybı</p> <p>1940 sonrasında nüfus artışının hızlanması (Türkiye nüfus artış hızının altında)</p> <p>Gayrimüslim nüfusun azalması</p>
<p><b>1950–1980 Arası Dönem;</b></p> <p><b>Hızlı Kenleşme</b></p> <p><b>Sanayi Kenti Oluşumu</b></p> <p><b>Gecekondu Gelişimi</b></p>	<p>Tek partili sistemden çok partili sisteme geçiş</p> <p>Dış piyasalara açık ekonomi politikası</p> <p>Bireysel girişimcilerin ve özel sektörün desteklenmesi</p> <p>Amerika ve Batıyla yakınlaşma (Marshall Planı, NATO, OECD gibi anlaşmalar)</p> <p>Karşıt sınıfların belirlendiği ve güçlendiği bir toplum yapısı</p> <p>Dış kaynaklara bağımlılığın azaltıldığı ekonomi politikalarının izlenmesi tutumu</p>	<p>Devlet Planlama Teşkilatı'nın kurulması</p> <p>İmar ve İskan Bakanlığı'nın icracı kapasitesinin güçlendirilmesi</p> <p>Yeni Belediyecilik Hareketi</p> <p>Merkezi Planlı Kalkınma Modeli;</p> <p>Bütüncül Planlama Yaklaşımı</p> <p>307 sayılı Belediye Yasası (1963)</p> <p>775 sayılı Gecekondu Yasası (1966)</p> <p>1164 Sayılı Arsa Ofisi Kanunu (1969)</p> <p>6735 Sayılı İmar Kanunu (1972)</p> <p>Kat Mülkiyeti Kanunu (1965)</p> <p>1966 Sanayi Nazım İmar Planı</p>	<p>Kırsal alandan kentsel alanlara nüfus hareketi</p> <p>Hızlı nüfus artışı (Türkiye nüfus artış hızının üzerinde)</p> <p>Kentin büyümesi, çeperlerde hızlı nüfus artışı</p> <p>Tarihi merkezde nüfus kaybı</p>

Tablo 3.2

KENTSEL FONKSİYONLAR			
MİA	Sanayi	Konut	Ulaşım
<p>İstanbul'un idari işlevlerini yitirmesi iş alanlarının azalması</p> <p>Ekonomik politika ve nüfus yapısına bağlı olarak ticarete durgunluk</p> <p>Tarihi Merkezi İş Alanı; Eminönü</p>	<p>Osmanlı döneminden kalan sanayi alanları; Zeytinburnu, Defterdar, Bakırköy, Bomonti, Feriköy</p> <p>Devlet eliyle 1933 Sümerbank Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası 1934 Paşabahçe Şişe ve Cam Fabrikasının kurulması</p>	<p>Yangınlar nedeniyle konut stoğu kaybı</p> <p>Savaş ve nüfus kaybı nedeniyle boşalan konut alanları</p> <p>Beyoğlu, Şişli ve Teşvikiye'de apartman sayısının artması</p> <p>İlk gecekondular alanları; Zeytinburnu, Eyüp, Şişli, Mecidiyeköy, Beykoz</p>	<p>Kentin otomobil ile uyumlu hale getirilmesi</p> <p>Sur-içi yollarda genişletme</p> <p>Kent merkezi ve çevresinde toplu taşıma aksları ve yeni yollar</p>
<p>Eminönü bölgesinin MİA'nın merkezi olmaya devam etmesi</p> <p>Demokrat Parti Dönemi'nde açılan yolların da yardımıyla merkezin yaygınlaşarak çevre alanlarını içine alması</p> <p>Kent merkezlerinde küçük üretim faaliyetlerinin çevresini harap ederek gelişmesi</p> <p>Uluslararası düzeyde hizmet veren otellerin yapılması</p> <p>Anadolu Yakası'nda, Kadıköy ve Üsküdar merkezlerinin işlevsel olarak gelişmesi ve alansal olarak büyümesi</p> <p>Merkez alanlarda konutların merkez fonksiyonlarına dönüşmesi</p> <p>Yüksekliklerinin ve yoğunluklarının artması</p> <p>Merkez gelişiminin bütünleşme-yoğunlaşma-yayıma sürecini izleyerek gelişmesi</p> <p>Sanayi temsilcilikleri, mali kurumlar ve büroların oluşturduğu hizmet sektörü faaliyetlerinin gelişmeye başlaması</p>	<p>Küçük ölçekli üreticilerin kent merkezinde yoğunlaşması</p> <p>Tarihi Yarımada'da imalat sanayi birimlerinin artışı</p> <p>Kent dışında küçük ölçekli sanayi site sayısının artması</p> <p>Planla yeni sanayi alanları kazanılırken kent içinde yer alan çevreye zararlı sanayilerin tasfiyesi</p> <p>Sanayi siteleri ve çarşılarının örgütlenmesi ve oluşması</p>	<p>Yetersiz konut arzı</p> <p>Gecekondular alanlarının sanayi alanlarıyla beraber kuşaklar şeklinde gelişmesi</p> <p>Yapsat yoluyla üretilen konutlar</p> <p>Hızlı ve kontrolsüz konut parsellerinin oluşturulması</p> <p>Kısıtlı sayıda kooperatif kanalıyla üretim</p> <p>Toplu konut üretimi</p> <p>Hisseli mülkiyet kavramının ortaya çıkması, bu alanlarda gecekondular oluşumu</p> <p>Gecekondular afları</p> <p>Gecekondular alanlarında kat artışları</p> <p>Köprü'nün yapımıyla Anadolu Yakası'nda hızlı konut alanı gelişimi</p>	<p>Demiryolundan karayolu ulaşımına geçiş</p> <p>Kentsel ulaşım tıkanıklıklarının çözülmesi amacıyla yeni arterlerin açılması</p> <p>"Dolmuş" ve "minibüs" gibi bireysel girişimcilerin toplu taşımada rol alması</p> <p>Boğaziçi Köprüsü'nün yapılması</p> <p>Köprü ve çevre yollarına bağlı olarak kent içi hareketliliğin artması</p> <p>Liman ve havaalanı kapasitelerinin artırılması</p> <p>Harem ve Topkapı otobüs terminallerinin hizmete girmesi</p>

	Bağlamsal Çerçeve	İdari, Plan ve Politikalar	Demografik Yapı
<p><b>1980 - 2000 Arası Dönem;</b></p> <p><b>Merkezileşme (Merkezi İş Alanlarının Sayıca Artması)</b></p> <p><b>Ana Ulaşım ve Çevre Yolları Boyunca Merkez Dışına Yayılma</b></p> <p><b>Desantralizasyon</b></p>	<p>Dışa dönük ekonomik politikalar</p> <p>Ekonomide yeniden yapılanma</p> <p>Liberal düşüncenin ekonomik ve toplumsal yapıyı biçimlendirmesi</p> <p>Gümrük Birliği</p> <p>Politik gerilimlerden kaynaklanan siyasi bunalımlar</p>	<p>İlçe belediyelerine planlama yetkisi</p> <p>Yerelde yukarıdan-aşağıya yönetim anlayışının devamı</p> <p>Yerel Gündem 21</p> <p>Nazım İmar Planları ve Uygulama Planları</p> <p>Yerleşik alanda dönüşüm proje uygulamaları (kentsel yenileme, sağlıklılaştırma, islah-imar ve koruma)</p> <p>Büyük yatırımların etkisiyle yasadışı oluşan kentsel alanlar</p> <p>3030 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu (1984)</p> <p>2985 sayılı Toplu Konut Kanunu (1984)</p> <p>3194 sayılı İmar Kanunu (1985)</p> <p>2805 sayılı Af Yasası (1983)</p> <p>2981 sayılı Af Yasası (1984)</p> <p>2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu (1983)</p> <p>2872 sayılı Çevre Kanunu (1983)</p> <p>2960 sayılı Boğaziçi Yasası (1983)</p> <p>2873 sayılı Milli Parklar Kanunu (1983)</p>	<p>Nüfus artışının devamı</p> <p>Nüfusun özellikle çevre alanlarda hızlı artışı</p> <p>Tarihi merkezde nüfus kaybı</p>



Tablo 3.2

KENTSEL FONKSİYONLAR			
MİA	Sanayi	Konut	Ulaşım
<p>Geleneksel merkezin değerini yitirmesi</p> <p>Küçük üretim birimlerinin kent merkezlerinde ve tarihi kentte varlıklarını koruması ve artması</p> <p>Uluslararası hizmet birimlerinin oluşmaya başlaması</p> <p>Çeperlerde oluşan yeni konut alanlarına hizmet edecek alt merkezlerin gelişmeye başlaması</p> <p>Yeni iş merkezlerinin farklılaşarak kentin büyüme yönlerinde gelişmeye devam etmesi</p> <p>Anayollar boyunca büyük-kapalı alışveriş komplekslerinin oluşması</p> <p>Merkezin Mecidiyeköy-Büyükdere-Ayazağa aksına kayması</p> <p>Global merkezde büyük iş merkezleri ve plazaların yapılması</p>	<p>Sanayide uzmanlaşma ve kümelenmelerin oluşmaya başlaması</p> <p>Geleneksel merkezde yer alan sanayi alanlarının sanayi sitelerine taşınması</p> <p>Çatalca'da sanayi alanı gelişmesi</p> <p>Esnek üretimin merkezde, organize sanayinin kent dışına desantralize olması</p> <p>Sanayinin uluslararası pazara açılması</p> <p>Havza alanlarında sanayi tesislerinin yoğunlaşması</p> <p>Serbest bölgelerin faaliyete geçmesi</p>	<p>Kentin kuzeyinde kaçak yapılaşma ve gecekondu alanlarının arttırılması</p> <p>Üst gelir gruplarının prestij konut alanı talepleri</p> <p>Yazlık konut alanlarının oluşması</p> <p>Gaziosmanpaşa, Sarıyer ve Silivri'deki nüfus ve konut alanı artışlarının tarım ve orman alanlarında baskısı</p> <p>Eski kent merkezlerinde bulunan konutlar (kiracı düşük gelir)</p> <p>Farklılaşan ve dönüşen gecekondu alanları</p> <p>Gecekondu afları, kaçak konutların yasallaşması</p> <p>Kent içi dönüşemeyen ruhsatlı ve ruhsatsız konut alanları</p> <p>Politik çıkarların doğurduğu yeni konut alanları ya da kent içinde kentler</p> <p>Orman alanları ve su havzaları yakın çevrelerinde üst gelir grubu için konut alanları üretimi</p>	<p>Özel araç sahipliğinin artması</p> <p>Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün ve çevre yollarının açılması</p> <p>Atatürk Havalimanı'nın kapasitesinin arttırılması</p> <p>Sabiha Gökçen Havalimanı'nın açılması</p> <p>Toplu taşıma dönük raylı sistem projelerinin yaygın biçimde inşası</p> <p>3. havaalanı tartışmaları</p> <p>3. köprü tartışmaları</p> <p>Haydarpaşa Limanı'nı taşıma tartışmaları</p>

Kaynak: İBB, İstanbul'un Eylem Planlamasına Yönelik Mekânsal Gelişme Stratejileri Araştırma ve Model Geliştirme Çalışması, 2005 raporlarından derlenerek hazırlanmıştır

## 3 2 İstanbul Bölgesi'nde Kentsel Eşikler

Planlama sürecinde yer seçiminde analiz aşaması karar verme ve değerlendirmede bir karar destek yöntemi olarak kullanılan eşik analizi, bu raporda mevcut mekânsal gelişmenin değerlendirilmesi amacıyla İstanbul Bölgesi mekânsal gelişimi için referans olan ve risk taşıyan üç alanda incelenmiştir. Bu bağlamda mekânsal gelişmenin doğal ve kültürel sit alanları ile ilişkisi, su havzaları ve orman alanları gibi bölge için hayati önem taşıyan alanlar ile ilişkisi ve afet riski taşıyan alanlarla ilişkisi bu bölümde değerlendirilmiştir.

### 3.2.1 Sit Alanları

İstanbul Bölgesi'nde 77 adet kurul kararı ile 204 adet sit alanı tescil edilmiştir.<sup>4</sup> Toplamı 55.943,65 hektar olan sit alanları İstanbul toplam yüzölçümünün %10,24'ünü kapsamaktadır. Sit alanlarının; sayısal olarak %67'si, alansal büyüklük olarak ise %64'ü Anadolu Yakası'nda bulunmaktadır (İMP, 2004).

Anadolu Yakası'nda Beykoz'daki doğal sit alanları başta olmak üzere, Kartal ve Tuzla'da bulunan doğal sit alanlarının büyüklükleridir. İstanbul genelinde farklı tarihlerde alınan 22 tescil kararı ile ilan edilmiş 131 adet doğal sit alanı bulunmaktadır. Bu sit alanları içinde alan büyüklüğü bakımından en büyük payı %68,7 ile 1. Derece Doğal Sit Alanları almaktadır. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve ilke kararları uyarınca konut yapılaşmasına izin verilen 3. Derece Sit Alanları %19,2'lik; turizm ve hizmet yapılaşmasına izin verilen 2. Derece Sit Alanları ise %11,7'lik paya sahiptir (İMP, 2004).

Sayısal değer bakımından Türkiye'deki arkeolojik sit alanlarının sadece %0,4'ü İstanbul'dadır ve bu alanların en büyüğü Küçükçekmece-Yarımburgaz arkeolojik sit alanıdır. İstanbul'da, 27 adet arkeolojik sit alanı tescil edilmiş olup, sayı ve alan büyüklüğü bakımından 1. Derece Arkeolojik Sit Alanları öne çıkmaktadır. İstanbul'un %3,45 ünü kapsayan arkeolojik sit alanlarının alansal değer olarak %92'si mutlak korunacak alan niteliğindeki 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı'dır. Avrupa Yakası'nda özellikle Silivri, Çatalca, Küçükçekmece; Anadolu Yakası'nda ise Pendik, Kartal, Maltepe ilçelerinde arkeolojik sit alanları bulunmaktadır. İstanbul'da tescil edilmiş toplam 20 adet kentsel sit alanının büyüklüğü toplam sit alanları içinde ancak %1,6'dır ve bunların en önemlileri; Eyüp, Beyoğlu, Çatalca, Kadıköy, Kartal, Beşiktaş ve Üsküdar'dır (İMP, 2004).

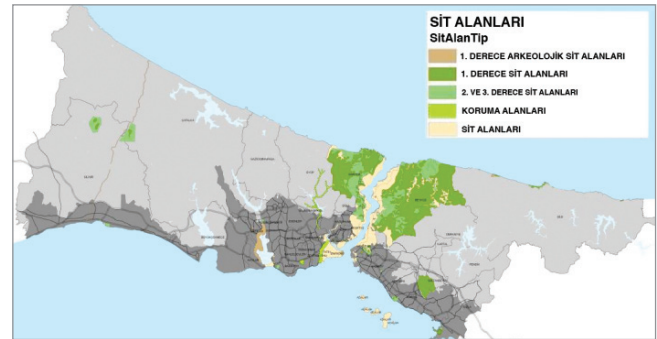
Birbirinden farklı sit alanlarının bir arada bulunduğu durumlarda ilan edilen karma sit alanları İstanbul'da toplam 13.581 ha'dır. Bu sit alanlarının %79'unu 11 adet 'doğal ve tarihi sit alanı' olarak tescil edilen alanlar teşkil etmektedir. 'Doğal ve tarihi sit alanı' olarak tescil edilmiş olan Boğaziçi Öngörünüm ve Geri Görünüm Alanları, 'tarihi - kentsel sit alanı' olan Tarihi Yarımada ve 'doğal-kentsel sit alanı' olarak tescil edilmiş Adalar, İstanbul'un önemli karma sit alanlarındandır. Tablo 3.3'te sit alanlarının türlerine göre dağılımı ve Harita 3.2'de bu alanların mekânsal dağılımı görülmektedir.

Bununla birlikte, Topkapı Sarayı, Ayasofya, Sultanahmet Külliyesi ve Hipodromu içine alan Arkeolojik Park, Süleymaniye ve Zeyrek semtleri ve karasurları taşıdıkları "üstün evrensel değerleri" nedeniyle UNESCO tarafından "insanlığın ortak mirası" olarak kabul edilmiş ve "İstanbul'un Tarihi Alanları" tanımıyla 06.12.1985 tarihinde Dünya Miras Listesi'ne dâhil edilmişlerdir (Harita 3.2).

Tarihi Yarımada'da, 1995 yılında 1. Derece Arkeolojik; Kentsel ve Arkeolojik; Kentsel ve Tarihi Sit Alanı bölgeleri tanımlanmış ve bölgenin tümü koruma altına alınmıştır<sup>5</sup> (İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı, 2010).

### İstanbul Bölgesi Sit Alanları

Harita 3.2



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Araştırma Raporu, 2004 ve Alan Yönetim Planı Çalışmalarından derlenerek hazırlanmıştır.

<sup>4</sup> Bu veriler 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Analitik Etütleri kapsamında, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın web sayfasında yer alan bilgilere ek olarak KTKV Genel Müdürlüğü'nden elde edilmiştir. Bir karar içinde birden fazla sit alanının tescil edildiği kararlar nedeniyle İstanbul'da toplam sit alanı sayısı 204'e ulaşmaktadır.

<sup>5</sup> Bu karar kapsamında hazırlanan ve 2005 yılında onaylanan Koruma Amaçlı İmar Planı 2009 yılında iptal edilmiş, Planın revizyon çalışmaları devam etmektedir. Diğer taraftan bu alanda Tarihi Yarımada Alan Yönetim Planı çalışmaları devam etmektedir.

İstanbul Bölgesi'nde Türlerine Göre Sit Alanlarının Sayı ve Alan Büyüklüklerine Göre Dağılımı

Tablo 3.3

Sit Alanı Türü	Sit Alanı Sayısı	Alan Büyüklüğü (m <sup>2</sup> )	(%)
1. Derece Doğal Sit Alanı	37	271.193.927,60	48,48
2. Derece Doğal Sit Alanı	36	46.029.043,40	8,23
3. Derece Doğal Sit Alanı	51	75.824.027,90	13,55
Derecelendirilmemiş Doğal Sit Alanı	7	1.928.852,20	0,34
<b>Doğal Sit Alanı</b>	<b>131</b>	<b>394.975.851,10</b>	<b>70,60</b>
1. Derece Arkeolojik Sit Alanı	19	17.753.789,30	3,17
2. Derece Arkeolojik Sit Alanı	4	485.901,10	0,09
3. Derece Arkeolojik Sit Alanı	3	1.064.906,90	0,19
Derecelendirilmemiş Arkeolojik Sit Alanı	1	0	0
<b>Arkeolojik Sit Alanı</b>	<b>27</b>	<b>19.304.597,30</b>	<b>3,45</b>
<b>Kentsel Sit Alanı</b>	<b>20</b>	<b>8.977.248,60</b>	<b>1,60</b>
<b>Tarihi Sit Alanı</b>	<b>1</b>	<b>365.827,70</b>	<b>0,07</b>
Tarihi Sit Alanı - Kentsel Sit Alanı	2	14.488.846,50	2,59
Kentsel Sit Alanı - Arkeolojik Sit Alanı	1	669.822,40	0,12
Kentsel Sit Alanı - Doğal Sit Alanı	5	10.993.585,00	1,97
Doğal Sit Alanı - Tarihi Sit Alanı	11	108.232.667,20	19,35
1. Derece Arkeolojik Sit Alanı - Doğal Sit Alanı	2	215.606,50	0,04
Kentsel Sit Alanı - 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı	1	107.028,20	0,02
3. Derece Arkeolojik Sit Alanı - Doğal Sit Alanı	1	66.266,70	0,01
1. Derece Doğal Sit Alanı - Kentsel Sit Alanı	1	32.479,60	0,01
1. Derece Doğal Sit Alanı - Arkeolojik Sit Alanı	1	1.006.753,10	0,18
<b>Karma Sit Alanları</b>	<b>25</b>	<b>135.813.055,20</b>	<b>24,28</b>
<b>Toplam</b>	<b>204</b>	<b>559.436.579,90</b>	<b>100,00</b>

Kaynak: İstanbul İli 1/100.000 Çevre Düzeni Planı Araştırma Raporu, 2004

### 3.2.2 Su Havzaları ve Orman Alanları

İstanbul'da su havzaları, orman ve yeşil alanlar Bölge'nin kuzeyinde yer almaktadır. Bu alanların koruma altında olmasına rağmen, kentsel yayılma kuzeye doğru devam etmektedir. Su havzaları plansız yapılaşma ve kentsel yayılmanın tehdidi altındadır.

İstanbul Bölgesi'nde Terkos, Büyükçekmece, Alibeyköy ve Sazlıdere Avrupa kıtasında; Ömerli, Darlık ve Elmalı su havzaları ise Asya kıtasında olmak üzere toplam 7 adet su havzası bulunmaktadır. Su

havzaları, İstanbul'a yılda ortalama 750 milyon m<sup>3</sup> su verimiyle şehre sunulan suyun %72,4'ünü sağlamaktadır. İstanbul'a sağlanan içme ve kullanma suyunun %22,7'si Ömerli; %15,6'sı Terkos; %11,6'sı Büyükçekmece ve %50'si de diğer havzalardan karşılanmaktadır (İMP, 2004).

Yaşam kalitesinin yükselmesi ve nüfus artışının etkisi ile kentin içme ve kullanma suyu gereksinimi hızla artmakta ve Bölge'nin su gereksiniminin artan oranda İstanbul dışından, örneğin Istanca veya Melen'den sağlanması gerekmektedir. İstanbul'un içme suyunu

sağlayan barajlardan birisi olan Elmalı Barajı yanlış arazi kullanımı ve planlamadan dolayı tehdit altındadır. Yüze su kaynakları arazi kullanımının hızla değişmesinden dolayı fiziksel, kimyasal ve biyolojik kirlenme ile karşı karşıyadırlar. Önceki planlamalara ve mevcut yönetmeliklere karşın, Bölge'deki hızlı ve denetim dışı yapılaşma sonucu her türlü altyapıdan yoksun yeni yerleşim alanları ortaya çıkmıştır. Havzalarda kurulan belediyeler, köy statüsünden kentsel statüye geçişte yeni yerleşim alanlarına olan ihtiyacı karşılamak için çok kısıtlı yapılaşma öngörülen havzalarda yoğun yapılaşmaya sebebiyet vererek kısıtlı su kaynakları üzerinde baskı unsuru olmaktadır. Su havzaları içerisinde 7.000 ha yerleşim alanı mevcuttur (İMP, 2004).

İstanbul'un %47,7'sini orman alanları oluşturmakta olup, ormanların %58,4'ü Avrupa Yakası'nda, %41,6'sı ise Anadolu Yakası'nda bulunmaktadır. Kent merkezi çevresindeki mevcut ormanlar halkın yoğun baskısı karşısında zorlanmaktadır. Bu baskı, bir yandan kaçak yapılaşmadan ve bir yandan da halkın yoğun ve kontrolsüz piknik yapma durumundan kaynaklanmaktadır. Ormanların büyük bölümü yerleşim yerleri ile iç içe bulunmaktadır. İstanbul Bölgesi'nde ekolojik ve biyolojik açıdan önemli doğal yaşam ortamları koruma statüsünden yoksundur. Öte yandan İstanbul'da orman olma özelliğini kaybetmiş olan ve 6831 sayılı Kanun'un 2/B maddesi ile orman sınırları dışına çıkarılmış bulunan toplam 16.267,27 ha alan bulunmaktadır. Bu toplam alanın İstanbul İli içindeki genel

kullanımları, %50 oranında yapılaşma, %46 oranında tarla ve %4 oranında da ağaçlık alan şeklindedir. İstanbul İli sınırları dahilinde;

- Ormanlık Alan 257.451 ha olup, bunun 150.519'u Avrupa Yakası'nda, 106.932'si ise Anadolu Yakası'ndadır.
- Rekreasyon alanları 93 adet olup, bunlar toplam 4.373,34 ha'dır.
- Maden alanları 10.298 ha'dır.
- Ekolojik değere sahip alanlar 10 adet olup, (sınırlar kesin olmamakla birlikte) yaklaşık olarak 175.446 ha'dır.
- 6831-2/B'ye göre orman dışına çıkarılan alanlar ise 16.267,27 ha'dır (İMP, 2004).

### 3.2.3 Afet Riski Taşıyan Alanlar

Tarihsel süreçte yerleşimleri şekillendiren ve kentsel gelişmede dikkate alınması gereken bir diğer kentsel eşik de afet riski taşıyan alanlardır. Jeolojik ya da meteorolojik doğal olayların insanlara zarar verecek boyutta olması doğal afetleri oluşturmaktadır. Bu olayları önlemek mümkün olmamakla birlikte, doğal olayların taşıdığı tehlike potansiyeli ortaya konarak, risklere karşı önlem almak ve zararı en aza indirmek mümkündür. Varlığı bilimsel olarak kanıtlanan doğal tehlikeler, yeterince önemsenmediği yer ve zamanda afet doğuran olaylara dönüşmektedir.

1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Analitik Etüt Çalışmaları kapsamında yerbilimleri çalışmaları ile önlem alınmaz ise afete dönüşebilecek doğal olaylar üç grup altında toplanmıştır. Bunlar:

#### 1. Jeolojik kökenli tehlikeler ve tehdit edilen bölgeler

Jeolojik kökenli tehlike alanları içinde, başta heyelanlar ve kaya düşmeleri olmak üzere, her türdeki kütle hareketleri alanları, şişme - kabarma potansiyeli yüksek olan alanlar ile erime - çözünme sonucunda karbonatlı kayalarda yer altı boşluklarının (karst) bulunma olasılığı yüksek olan alanlar bulunmaktadır. Özellikle, Büyükçekmece, Beylikdüzü, Avcılar, Taşoluk, Karacaköy, Ambarlı ve Gürpınar çevresinde, zemin hareketlerine neden olan aktif ve potansiyel heyelan alanları bulunmaktadır.

#### 2. Hidrolojik - Hidrojeolojik kökenli tehlikeler

Hidrolojik - Hidrojeolojik kökenli tehlike alanları içinde, dere

İstanbul Bölgesi'nde Su Havzaları ve Orman Alanları

Harita 3.3



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Araştırma Raporu, 2004

yatakları, taşkın ve sellenme alanları, göller ve denizlerin etki alanı içindeki İSKİ tarafından belirlenmiş olan koruma alanları, kıyı şeritleri ile yeraltı suyu düzeyinin yüzeye ulaştığı bataklık alanları yer almaktadır. Kuzeyde Avrupa Yakası'nda Kağıthane Deresi, Cendere Vadisi, Alibeyköy Deresi, güneyde Anadolu Yakası'nda ise Kurbağalı Dere çevresindeki alanlar bu kapsamda yer almaktadır.

### 3. Sismo - tektonik / Depremsellik kökenli tehlikeler

Marmara Denizi ve dolayında varlığı bilinen aktif fayların doğuracağı depremlerin taşıdığı tehlikeler İstanbul Bölgesi için önemli risk faktörlerinden biridir. Deprem bölgeleme haritasına göre uzun yıllardan beri ikinci derece deprem bölgesinde yer alan İstanbul, ülke içerisindeki konumu, yüklediği işlevler ve nüfus büyüklüğü dikkate alınarak, deprem tehlikesi olasılığının da yükselmesi ile birlikte 1996 yılında Afet İşleri Genel Müdürlüğü tarafından birinci derece deprem bölgesi kapsamına alınmıştır.

Halk ve yöneticiler İstanbul Bölgesi'ni tehdit eden deprem tehlikesi ile ancak 1999 depremi ile birlikte yüz yüze gelmiştir. 1999'dan bu yana yasal düzenlemeler, acil durum planları, eğitim programları, sivil toplum kuruluşlarının çalışmaları devam etmektedir. İstanbul için Deprem Master Planı'nda bu çalışmaların halen birbirinden kopuk olduğu, bunları gerek alt sistemler gerekse bir bütün içerisinde toplayan bir sistemin henüz kurulamamış, bütüncül bir yapının oluşmamış olduğu belirtilmektedir (İBB, 2003).

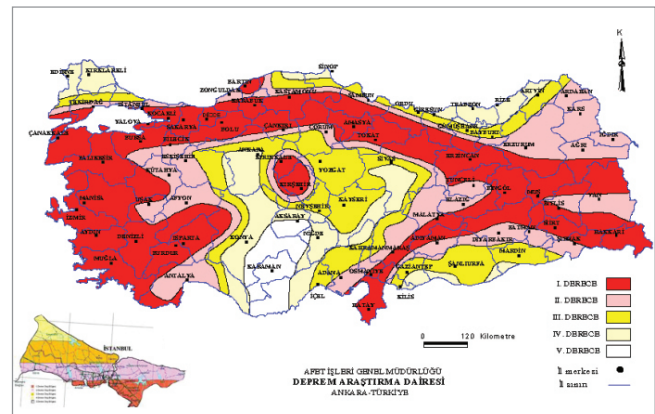
Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) ile İBB'nin ortak yürüttüğü ve 4 farklı senaryo depremi esas alınarak hazırlanan İstanbul İli Sismik Mikro-Bölgeleme Dahil Afet Önleme/Azaltma Temel Planı Çalışmasında (2002) depremden kaynaklanan can kayıplarının doğrudan nedenlerinin; bina göçmeleri, yangınlar, tsunami, kaya düşmesi, toprak kayması, vb olduğu belirtilmiştir. 1999 İzmit depreminde 17.000'in üzerinde insan öncelikle bina göçmeleri nedeniyle hayatını kaybetmiştir. İstanbul'daki binaların niteliği dikkate alındığında, olası bir depremde bina göçmelerinin can kaybının en önemli nedeni olması beklenmektedir. Bu nedenle araştırmada dört deprem senaryosu oluşturulmuş, iki model için mahalle bazında alt ve üst yapılarda meydana gelecek hasar miktarları analiz edilmiş, beklenen can kaybının hesaplanmasında Türkiye'deki deprem riski temel alınarak bina hasarı ile can kaybı arasındaki ilişki irdelenmiştir. Meydana gelme olasılığı en yüksek senaryoda depremin moment büyüklüğünün 7,5 (Mw) olacağı tahmin edilmektedir. Can kaybının İstanbul nüfusunun %0,8'i

olacağı, Fatih'te 6.000'den fazla insanın öleceği ve Adalar'ın %8,4 ile en yüksek ölü oranına sahip olacağı tahmin edilmiştir. Çalışmada 7,5 veya 7,7 büyüklüğünde bir depremde muhtemel kayıp ve hasar durumu (750.000 bina, 3.040.000 hane ve 9.000.000 nüfus üzerinden yapılan analizlere göre) tahmin edilmiştir. Buna göre 50.000 ila 60.000 ağır hasarlı bina, 500.000 ila 600.000 civarında evsiz aile, 70.000 ila 90.000 civarında ölü, 120.000 ila 130.000 ağır, 400.000 hafif yaralı olacağı öngörülmektedir. Harita 3.5'te dört senaryo deprem içinde meydana gelme olasılığı en yüksek olan Model A için ilçe bazında can kaybı oranı gösterilmiştir.

**İstanbul'da 7,5 veya 7,7 büyüklüğünde bir depremde muhtemel kayıp ve hasar durumlarına ilişkin; 50.000 ila 60.000 ağır hasarlı bina, 500.000 ila 600.000 evsiz aile, 70.000 ila 90.000 civarında ölü, 120.000 ila 330.000 ağır, 400.000 hafif yaralı olacağı tahmin edilmektedir.**

### Deprem Bölgeleri Haritası

Harita 3.4

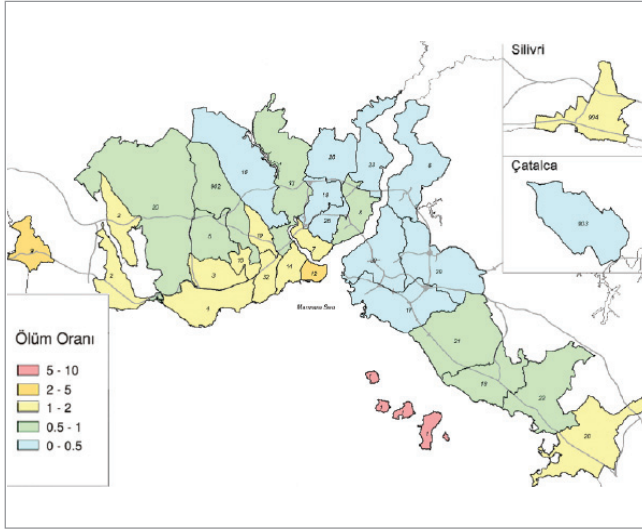


Kaynak: T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Afet İşleri Genel Müdürlüğü, Deprem Araştırma Dairesi Başkanlığı, Türkiye Deprem Bölgeleri Haritası, 18.04.1996<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Bu harita, Bakanlar Kurulu'nun 18.4.1996 tarih ve 96/8109 sayılı kararı ile yürürlüğe girmiş bulunmaktadır. Deprem Bölgeleri Haritası ile "Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik" birbirini tamamlamaktadır. Bu Yönetmeliğe göre deprem bölgelerinde kabul edilen hesap ivmeleri, 1.derece için 0.4g, 2.derece için 0.3g, 3.derece için 0.2g, 4.derece için 0.1g olarak alınmalıdır.

## Model A - İlçelere Göre Tahmin Edilen Ölüm Oranı

Harita 3.5



Kaynak: JICA ve İBB, İstanbul İli Sismik Mikro-Bölgeleme Dahil Afet Önleme/Azaltma Temel Planı Çalışması, 2002

Bu çalışmada, İstanbul'un tüm mahalleleri için yapılan değerlendirmede üç öncelik kademesi içerisinde yedi tip müdahale alanı belirlenmiştir. Buna göre;

- En riskli alanlar : Birinci Derecede Öncelikli Alanlar
  - Tarihi Dokular ve Bölgeler
  - Yasa Dışı Oluşmuş Alanlar
- Riski veya risk potansiyeli yüksek alanlar: İkinci Derecede Öncelikli Alanlar
  - Planlı Alanlar
  - Toplu Konut Alanları
  - Yasa Dışı Oluşmuş Alanlar
- Risk düzeyi düşük alanlar : Üçüncü Derecede Öncelikli Alanlar
  - Planlı Alanlar
  - Toplu Konut Alanları

Özellikle yasadışı ve kontrolsüz gelişen yerleşik alanların, denetim boşluklarından da faydalanarak jeolojik açıdan sakıncalı alanlarda yer seçmesi önemli bir risk oluşturmaktadır. Yasal ve planlı gelişen alanlarda ise, deprem mevzuatındaki değişiklikler öncesi yapılaşan alanlar ve eskimiş yapı stokunun rehabilitasyonuna ihtiyaç duyulmaktadır. Kaçak ve sağlıksız yapılaşmanın gerçekleştiği ve Deprem Yönetmeliği koşullarını sağlamayan binaların olduğu bölgelerde; yapılaşma oranı çok yüksek, açık alan oranı ise çok düşüktür. Bunun yanı sıra Bağcılar, Bahçelievler, Zeytinburnu ve Küçükçekmece ilçelerinde deprem olması halinde, felaketin boyutlarını arttırıcı yanıcı patlayıcı kullanımlar da mevcuttur. Bu çalışmanın sonuçları, bu bölgede deprem anında teknik altyapının en büyük zararı göreceğini ve ulaşım sebebiyle izole olma olasılığının yüksek olduğunu göstermektedir. Bu bölge aynı zamanda İstanbul'da yaşam kalitesinin, hem fiziksel olarak hem de algısal olarak en düşük seviyede olduğu alanları içermektedir (JICA; İBB, 2002).

### 3.3 Mekansal Yapıdaki Sorular

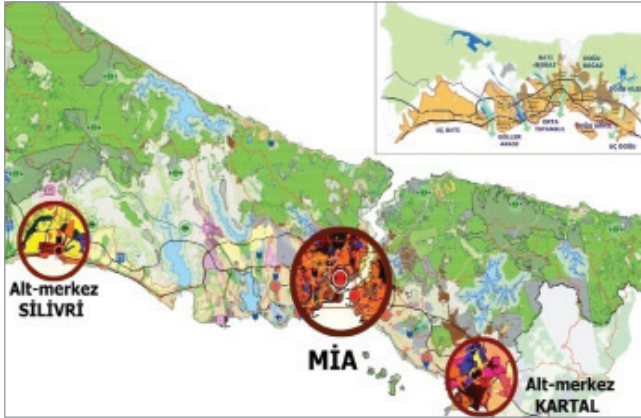
İstanbul'da mekânsal gelişmenin sorunlu yapısının olduğu ve sürdürülebilir bir gelişme dinamiği olmadığı görülmektedir. Mekânsal gelişme ile ilgili sorunlar aşağıdaki beş temel başlık altında irdelenmiştir.

#### 3.3.1. Tek Merkezli Büyüme – Tanımlı Alt-Bölgelerin Olmaması

İstanbul Bölgesi kendi içinde tanımlı alt-bölgelere sahip değildir, bir 'yağ lekesi' gibi büyüyerek, merkezden dışa yayılmaktadır. Tek merkezli olarak büyüyen İstanbul'da, çeperlerde konut alanları yayılmakta, ancak bu yayılma yeni alt-merkezleri oluşturmamaktadır. İstanbul Bölgesi'nde fonksiyonların yer seçimi sorunlu bir makroformun oluşmasına neden olmuştur. Hizmet alanları Avrupa Yakası'nda ve tek merkezli bir mekânsal organizasyon içinde yoğunlaşmış, merkezi faaliyetler Anadolu Yakası'nda yeterince gelişmemiş olup, çekim merkezi niteliğini taşıyacak alt-merkezler bulunmamakta, iki yaka tek sistem olarak çalışmaktadır. İstanbul Bölgesi'nde alt-bölge ve alt-merkezlerin tanımlanması ve gelişmesi, tek merkezli büyümenin getirdiği maliyetlerin azaltılması ve yaşam kalitesinin artırılması için önemlidir. 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı araştırmaları kapsamında İstanbul Bölgesi için alt-bölgeler ve potansiyel alt-merkezler tanımlanmıştır (bkz. Harita 3.6).

### İstanbul Bölgesi Makroform Sistemi, Ana Alt-Bölgeler ve Alt-Merkezler

Harita 3.6



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Araştırma ve Sentez Raporlarından faydalanılmıştır.

#### 3.3.2. Yoğunluğun ve Fonksiyonların Dağılımı

İstanbul Bölgesi sürekli büyümekte, sistem içindeki tıkanıklık ve merkeze gelen baskılar her geçen gün artmaktadır. Mevcut gelişme eğilimleri; Bölge'yi gittikçe kilitleyen, İstanbul'da yaşam kalitesini düşüren, dengesiz gelişmeye neden olan, maliyetleri arttıran ve sürdürülebilir olmayan bir yaşam tarzının hâkim olduğu bir yerleşime dönüştürmektedir. İstanbul'da yoğunluğun diğer Avrupa kentleri ile karşılaştırıldığında oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Kent yoğunluğunun zirve noktası  $\text{km}^2$  başına 68.602 kişidir (Urban Age, 2009). Merkezden 10 km'lik çap içerisinde yoğunluk 20.116 kişidir ve kent merkezinden ortalama 15 km uzaklaşıldıkça yoğunluk ani şekilde düşmektedir. İstanbul Bölgesi'nin ortalama yoğunluğu 2.486 kişidir (TÜİK, 2009). Avrupa Yakası'nda yoğunluk düzeyleri önemli ölçüde değişken olmakla birlikte, Anadolu Yakası'nda  $\text{km}^2$  başına 20.000 kişilik orta düzey yoğunluk egemen olup çok daha homojendir (bkz. Şekil 3.1).

Şekil 3.1'de nüfus ve işgücünün mekânsal dağılımı ve yoğunlaştığı alanlar gösterilmektedir. Hizmet işgücü Şişli, Beyoğlu, Eminönü, Fatih ve Eyüp bölgesinde yoğunlaşırken, nüfus ve sanayi işgücü GOP, Esenler, Bayrampaşa, Güngören, Bağcılar bölgesinde yoğunlaşmıştır. Anadolu Yakası'nda nüfus ve hizmetlerin görece yoğunlaştığı alan Kadıköy, Üsküdar, Ümraniye bölgesidir.

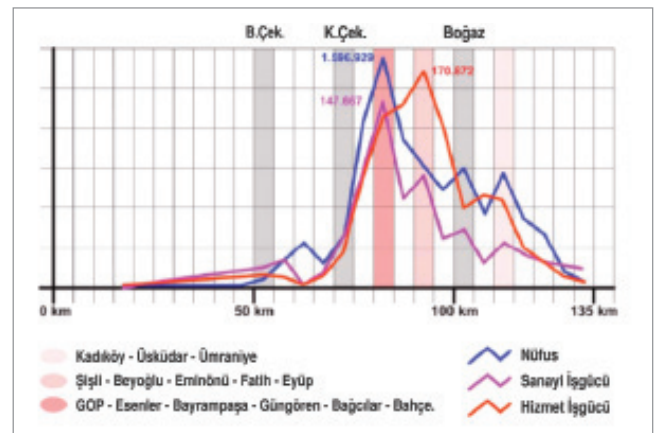
İstanbul Bölgesi'nde özellikle kentin Merkezi İş Alanında (MİA) mevcut durumda bile yetersiz kalan altyapı, bu bölgelerdeki yoğunluk artışıyla daha da önemli bir sorun haline gelmektedir. Sınırlı bir alanda, nüfus ve ekonomik faaliyetlerin yoğunlaşması, gerek doğal kaynaklar üzerinde, gerekse kentsel alanda sosyal ve çevresel altyapı üzerinde giderek artan baskı oluşturmuştur. Merkez bölgelerin bağlantıları bir tıkanma sürecine girmiş olup, bu durum 'yığılmadan kaynaklanan boğulma' görünümüne bürünmüştür (İMP,2004). Bu bölgeler yatırım çekmeye devam etmektedir. Ancak bu bölgelerdeki yoğunluğun artması, mevcut merkezin de çalışabilirliğini engelleyecektir.

Gerek Çevre Düzeni Planı, gerek İstanbul OECD İncelemesi gibi diğer araştırmalar ve Bakanlıklarca yürütülen üst ölçekli projeler, İstanbul Bölgesi için dört konuya işaret etmektedir; finansal merkez; lojistik merkez; bilişim merkezi; turizm ve kültür merkezi.

**Merkezden 10 km'lik çap içerisinde yoğunluk 20.116 kişidir ve kent merkezinden ortalama 15 km uzaklaşıldıkça yoğunluk ani şekilde düşmektedir.**

#### İstanbul Bölgesi'nde Yoğunluğunun Mekânsal Dağılımı

Şekil 3.1



Kaynak: İstanbul İli 1/100.000 Çevre Düzeni Planı Araştırma ve Sentez Raporları

Bu gelişme potansiyeli olan fonksiyonların mekânsal boyutunun, bölgenin yoğunluk dağılımı da dikkate alınarak değerlendirilmesi, İstanbul Bölgesi'nin sağlıklı makroform yapısı bağlamında yer seçiminin yapılması, altyapı ve ulaşım bağlantılarının tesisi gereklidir. Yoğunluğun dağıtılması, çok merkezli ve çok fonksiyonlu alanların yaratılması için bu potansiyeller kullanılabilir. Uygulayıcı kurumların hazırlayacağı altyapı, toplu konut, kentsel dönüşüm vb. projeleri bu potansiyelleri dikkate alan ve bütüncül yaklaşımlarla uygulanmalıdır.

### 3.3.3. Bağlantıların Zayıflığı

İstanbul'un en önemli doğal eşikliği olan İstanbul Boğazı, Anadolu ve Avrupa Yakası'nı birbirinden ayırmakta ve bu iki alt-bölge denizyolu ulaşımı ve iki köprü ile birbirine bağlanmaktadır. Anadolu ve Avrupa yakalarındaki fonksiyonel farklılaşma nedeniyle iki alt-bölge arasındaki hareket yüksektir.

Buna ek olarak Anadolu Yakası'nda nüfus ve konut alanları giderek artmaktadır. 2009 yılı itibarıyla İstanbul Bölgesi'nde 12.915.158 kişi; Avrupa Yakası'nda nüfusun %62,29'u olan 8.044.388 kişi, Anadolu Yakası'nda ise nüfusun %37,71'i olan 4.870.770 kişi ikamet etmektedir (TÜİK, 2009). Tarihsel süreçte Avrupa Yakası'nda ikamet eden nüfusun oranı azalırken, Anadolu Yakası'nda ikamet eden nüfusun oranı ve nüfus yoğunluğu artmıştır (bkz. Şekil 3.2) Avrupa Yakası'nda en yüksek nüfusa sahip ilçeler Bağcılar (%5,6) ve Küçükçekmece (%5,2), Anadolu Yakası'nda ise Ümraniye (%4,4) ve Pendik'tir (%4,4).

Buna karşılık, büyük ölçekli kamu yatırımları olmakla birlikte, halihazırda iki alt-bölge arasının bağlantısında tıkanıklık ve ulaşım sisteminde entegrasyon sorunu (bkz. Ulaşım Sistemi) yaşanmaktadır. Toplu taşıma ağırlıklı olmak üzere tüm sistemi taşıyacak güçlü bir ulaşım sistemine ve ana işlevsel alanların bu sisteme doğrudan entegre olacak şekilde konumlanmasına ve gelişmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

### 3.3.4. Gelişme Eksenleri

İstanbul Bölgesi coğrafi olarak doğu-batı doğrultusunda konumlanmış olup kuzeyinde orman alanları yer almaktadır. Kuzey ve güney arasında iklimsel farklılıkların biyolojik çeşitlilik ile habitat çeşitliliğine yansıdığı, Bölge kendi kendine yeterliliği için vazgeçilemez önemi olan su kaynakları ve su havzalarını barındıran Trakya Yarımada'sında önemli tarım topraklarının yer aldığı son

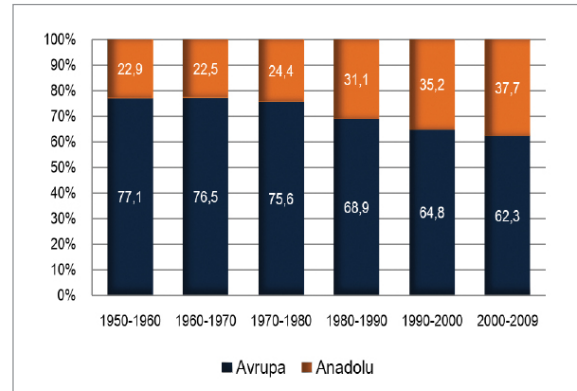
derece kırılğan bir yapıda yer almaktadır. İstanbul Bölgesi, nüfus artışı hızı düşmüş olmakla birlikte, nüfus büyüklüğü olarak her sene 200 binin üzerinde kişinin Bölge'ye eklenmesi ile hızla büyüyen bir yapıya sahiptir. Lineer kentsel yayılma, ulaşım, enerji gibi kentsel altyapı maliyetlerini ve yükünü arttırmaktadır. Bununla birlikte yerleşimin kuzey yönünde ilerlemesi, İstanbul'un eşikleri göz ardı eden gelişimi, çevresel sürdürülebilirlik, yaşam kalitesi, insan sağlığı ve can güvenliği açısından büyük bir risk olarak karşımıza çıkmaktadır.

**Kuzeye gelişimi:** İstanbul Bölgesi'nde orman alanları, içme suyu havzaları, önemli bitki alanları kentin kuzeyinde yoğunlaşmıştır. Bu alanların korunmasına rağmen hızlı kentleşme, nüfus artışı ve yatırımların yer seçimi nedeniyle, Bölge sürekli kuzeye doğru büyümektedir. 1999 Marmara Depremi sonrasında düşük yoğunluklu, az katlı konut talebinin artması ile de toplu konut

**Yerleşimin kuzey yönünde ilerlemesi, İstanbul'un eşikleri göz ardı eden gelişimi, çevresel sürdürülebilirlik, yaşam kalitesi, insan sağlığı ve can güvenliği açısından büyük bir risk olarak karşımıza çıkmaktadır.**

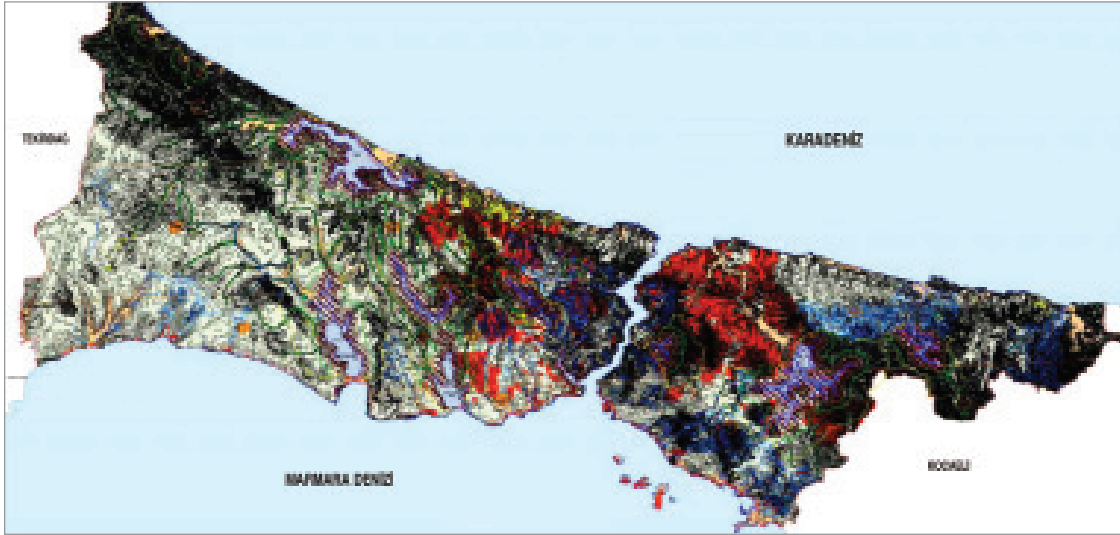
Avrupa ve Anadolu Yakalarında Nüfusun Dağılımı

Şekil 3.2



Kaynak: TÜİK (2009) verileri kullanılarak hazırlanmıştır.





Kaynak: İstanbul İli 1/100.000 Çevre Düzeni Planı Araştırma Raporu, 2004

olarak üretilen düşük yoğunluklu siteler, İstanbul'un orman ve tarım alanları ile içme suyu havzalarına yönelerek bu kaynakların sürdürülebilirliği tehdit etmektedir.

**Afet riski taşıyan alanlara doğru gelişimi:** İstanbul Bölgesi'nde yerleşim alanlarının ve sanayinin jeolojik, hidrolojik, depremsellik, erozyon ve yangın kökenli potansiyel tehlike taşıyan alanlarda yer seçmesi yaşam kalitesi ve güvenlik açısından büyük risk oluşturmaktadır. Harita 3.7'de bütünleştirilmiş tehlike alanları görülmektedir.

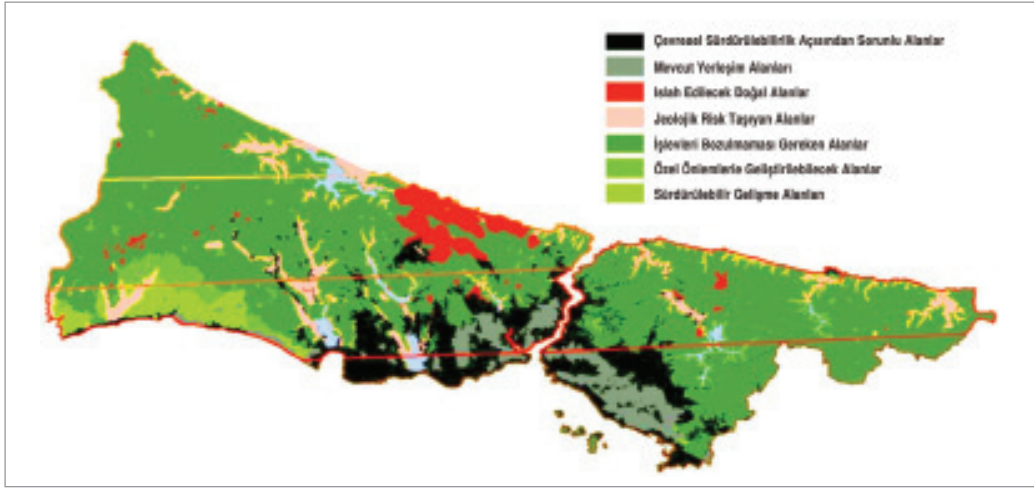
### 3.3.5. Mevcut Sağlıksız Yapı

Harita 3.8'de Çevre Düzeni Planı Kapsamında hazırlanmış olan çevresel ve mekânsal sürdürülebilirlik analizi yer almaktadır. Analizde mevcut yerleşim alanlarının önemli bir kısmının sürdürülebilirlik açısından sorunlu bölgeler olduğu ve İstanbul Bölgesi'nde sürdürülebilir gelişme alanlarının oldukça kısıtlı olduğu görülmektedir.

Bununla birlikte Tablo 3.4'te, 1985 sonrasında ilçe bazında ortalama nüfus artış oranları üç grup içerisinde (İstanbul ortalaması üzerinde, İstanbul ortalaması altında ve nüfus kaybeden alanlar) gösterilmektedir. Ayrıca Şekil 3.3'te dönemlere göre yapılan bina sayılarının ilçelere dağılımı toplu olarak görülmektedir. İlçelerin her birindeki bina sayındaki artış ya da azalış, 1950 öncesi, 1950 – 1960, 1960 – 1970, 1970 – 1980, 1980 – 1990 ve 1990 – 2000 dönemleri için gösterilmiştir.<sup>7</sup>

3. Grup'ta yer alan ilçeler, son 20 yıl içerisinde nüfus kaybederken, 1. Grup'ta yer alan ilçeler, aynı dönem içerisinde önemli bir nüfus artışı yaşamıştır (bkz.. Tablo 3.4). Benzer şekilde 3. Grup'ta yer alan ilçelerde yapılaşma son 20 yıl içerisinde gerçekleşmiştir (bkz. Şekil 3.3). Tablo 3.4 ve Şekil 3.3'te gösterilen ilçe ölçeğindeki değerlerden de anlaşılacağı üzere, bölge içi mekânsal sorunların yapısında farklılıklar bulunmaktadır. Bunların çözümünde ve bu alanların dönüşümünde yerel hassasiyetleri dikkate alan, sosyal entegrasyona katkı sağlayacak ve ekonomik canlanmayı destekleyecek, İstanbul Bölgesi'nin mekânsal ihtiyaçlarına bütüncül bakış açısı bağlamında, yeni yaklaşım ve araçlara, ortaklık modellerine ihtiyaç duyulmaktadır.

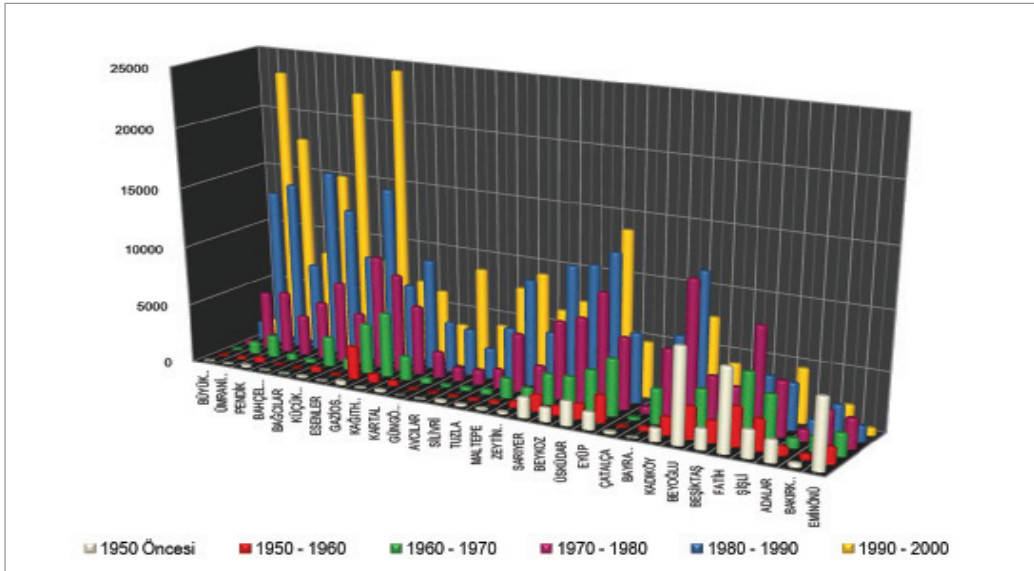
<sup>7</sup> TÜİK son bina sayımı 2000'de yapılmıştır, bu nedenle son 10 yıllık dönemin bina bazında değerlendirmesi yapılmamıştır.



Kaynak: İstanbul İli 1/100.000 Çevre Düzeni Planı Sentez Raporu, 2004

İstanbul Bölgesi'nde İlçelere Göre Bina Yapım Yılları ve Sayıları

Şekil 3.3



Kaynak: DİE, Bina Sayımı verileri kullanılarak düzenlenmiştir, 2000.

## İlçelere Göre Yıllık Nüfus Artış Oranı, 1985 - 2007, (%)

Tablo 3.4

1. GRUP		2. GRUP		3. GRUP	
Sultanbeyli	21,54	Tuzla	3,58	Beşiktaş	-0,31
Büyükkçekmece	11,87	Maltepe	3,16	Fatih	-0,73
Ümraniye	8,70	Zeytinburnu	3,09	Şişli	-1,15
Pendik	7,34	Sarıyer	2,90	Adalar	-1,56
Bahçelievler	6,99	Beykoz	2,69	Bakırköy	-1,96
Bağcılar	6,81	Üsküdar	2,37	Eminönü	-4,68
Küçükçekmece	6,47	Eyüp	2,26		
Esenler	6,28	Çatalca	2,04		
Gaziosmanpaşa	5,82	Bayrampaşa	1,69		
Kağıthane	5,80	Şile	1,18		
Kartal	5,30	Kadıköy	1,16		
Güngören	4,40	Beyoğlu	0,02		
Avcılar	3,85				
Silivri	3,76				
		İSTANBUL Ortalaması	3,62		

Kaynak: Gerçek, H; Demir, O, Urban Mobility in Istanbul - Final Report, Plan Bleu, 2008

Örneğin; tarihi kent merkezinde özellikle Fatih, Eminönü, Beyoğlu ve Adalar'daki bina yapımının önemli kısmı 1950 öncesinde tamamlanmıştır. Tarihi merkezlerdeki konut stoku yenilenmemiş, bakımsız kalmış ve nüfus kaybetmektedir. Tarihi dokunun hakim olduğu alanlardaki nüfus kaybı bu bölgelerde fiziki dokunun hızla bakımsızlaşmasına ve bozulmasına neden olmuştur. Kent merkezindeki bu alanlardaki bakımsız yapı stoku, güvenlik, sağlık, koruma gibi riskler olmakla birlikte, bu alanlar önemli potansiyel alanlardır.

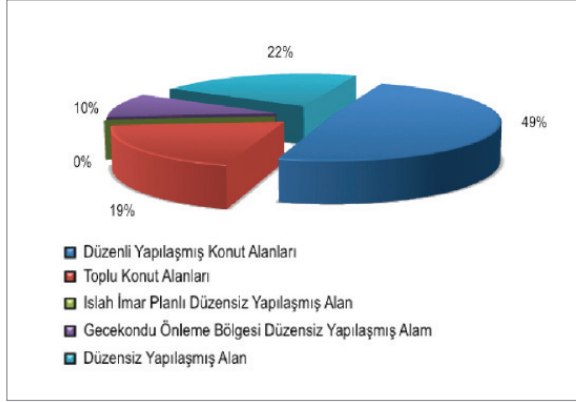
İstanbul'un hızlı mekânsal yayılması ve sanayinin gelişme dinamikleri ile ilişkili olarak sanayi alanları yerleşim alanlarının içinde kalmıştır. Bu alanlarda desantralizasyon, yeniden kullanım, dönüşümün gerçekleştirilmesi gereklidir.

Depreme yönelik dönüşümün hızlandırılması; özellikle yasadışı ve kontrolsüz gelişen yerleşik alanların, denetim boşluklarından da faydalanarak jeolojik açıdan sakıncalı alanlarda da yer seçmesi, riskin temelinde yatan en önemli nedendir. Bu alanların kentsel dönüşüm projeleriyle boşaltılması veya yeniden yapılandırılması gerekmektedir.

**Tarihi merkezlerdeki konut stoku yenilenmemiş, bakımsız kalmış ve nüfus kaybetmektedir.**

Yasal ve planlı gelişen alanlarda ise, deprem mevzuatındaki değişiklikler öncesi yapılaşan alanların ve eskimiş yapı stoğunun rehabilite edilmesi gereklidir. İstanbul'un mevcut makroform yapısı içinde deprem faktörüne dayalı, yoğunluk ve fonksiyon değişiklikleri yapılması önem arz etmektedir.

Potansiyel yerleşim alanları; yeni işlevlerin desteklenmesi, büyük ölçekli kamu yatırımları, çeperlerdeki toplu konut alanları gibi yatırımlarda İstanbul Bölgesi'nin gelişimi için bütüncül bir yaklaşım ve eşiklerine hassasiyetle, kentsel yayılmanın önüne geçecek önlemlerin alınması, boş yapı stokunun rehabilitasyonu gerekmektedir.



Kaynak: İMP, İstanbul Metropolitan Planlama Merkezi, Çevre Düzeni Planı Araştırma Raporları, 2004

DİE 2000 Bina Sayımı verilerine göre, İstanbul'da toplam bina sayısı 724.609'dur ve 3.391.752 konut birimi bulunmaktadır. Bu konutların %65'i Avrupa Yakası'nda olup, %35'i Anadolu Yakası'ndadır (DİE 2000). Konut alanları 78.144,56 hektar alanda yer almakta, bu alanların %67,58'ini düzenli gelişmiş alanlar, %32,41'ini ise düzensiz gelişmiş alanlar oluşturmaktadır.

Şekil 3.4'te yapılmış alanların niteliği gösterilmektedir. Düzensiz yapılmış alanın %31,55'inde (7.991,38 ha) ıslah imar planı yapılmıştır ve bu alanlar İstanbul'daki toplam konut alanlarının %10,22'sini oluşturmaktadır. Düzensiz yapılmış alanlar içinde 208,27 hektarlık (%0,82) kısım da gecekondu önleme bölgesi olarak gelişmiştir. 17.263,12 hektarlık (%68,15) bir alan ise düzensiz yapılmış alanı halen devam ettirmektedir (İMP, 2004).

İstanbul'da konut alanlarındaki yüksek yoğunluklara karşın; kişi başına düşen kentsel donatı standartları olması gerekenin altındadır. İstanbul'da yaşam kalitesi açısından; eğitim, sağlık tesisi, kentsel idari birimler, kültürel tesis, sosyal tesis, dini tesis, öğrenci yurtları, fuar alanları ve kongre merkezleri gibi temel donatılarda önemli eksiklikler ve bunların kişi başına düşen oranlarının ilçelere göre dağılımlarında farklılıklar bulunmaktadır. Bu durum, sağlıklı alanların oluşmasına neden olmaktadır. Tablo 3.5'te İstanbul Bölgesi'nde kentsel donatı alanları, Avrupa ve Anadolu Yakaları için "İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik" kapsamında donatı standartlarına göre değerlendirilmiştir.

**İstanbul'da konut alanlarındaki yüksek yoğunluklara karşın kişi başına düşen kentsel donatı standartları, olması gerekenin altındadır.**

Tabloda tüm kentsel donatıların standartların altında olduğu görülmektedir. Öte yandan, kişi başına düşen kentsel yeşil alan ortalamasının ilgili Yönetmeliğe göre 10 m<sup>2</sup> olması gerekirken, İstanbul ortalaması 1,65 m<sup>2</sup> ile bu ortalamanın altında kalmaktadır. İstanbul'da kişi başına 10 m<sup>2</sup> yeşil alan miktarının sağlanabilmesi için toplam yeşil alan miktarının 10.652,78 ha olması ve bu büyüklüğün sağlanabilmesi için mevcut kentsel yeşil alanlara 8.898,57 ha büyüklüğünde kentsel yeşil alan ilave edilmesi gerekmektedir. Kişi başına düşen yeşil alan miktarları ilçelere göre değerlendirildiğinde, bu değerlerin en yüksek olduğu ilçe Eminönü<sup>9</sup> iken, kişi başına düşen yeşil alan büyüklüğünün en az olduğu ilçeler ise 0,07 ha ile Sultanbeyli ve 0,1 ha ile Esenler ilçeleridir. Bununla birlikte sırasıyla Bahçelievler, Güngören, Bağcılar, Tuzla, Gaziosmanpaşa, Küçükçekmece, Kâğıthane ve Ümraniye ilçeleri'nde de kişi başına düşen kentsel yeşil alan miktarları 1 m<sup>2</sup>'den azdır.

İstanbul'da merkezden uzak alanlarda kanalizasyon, temiz su ve doğalgaz gibi altyapı tesisleri yetersizdir. Merkeze yakın ilçelerdeki binalar büyük oranda kanalizasyon sistemine bağlı olmakla birlikte, bu oran kent merkezi dışındaki ilçelerde düşmektedir. Sultanbeyli (%80), Silivri (%59), Şile (%52) ve Gaziosmanpaşa (%25) kanalizasyona bağlı olmayan bina oranlarıyla altyapı konusunda en sorunlu ilçelerdir. İstanbul'da kent merkezinde yer alan ilçelerde (Eminönü hariç) binaların %97-99 oranda temiz su tesisatına bağlı olduğu görülmektedir. Bu oran kent merkezinden uzaklaştıkça düşmektedir. Temiz su tesisatına bağlı olmayan bina oranı yüksek olan ilçeler Çatalca (%12) ve Gaziosmanpaşa'dır (%10). İstanbul'da binaların doğalgaza bağlı olup olmama durumu ise çok çeşitlilik göstermekle birlikte, merkez ilçelerde doğalgaza bağlı olma oranı yüksektir. Ancak, Adalar, Şile ve Silivri ilçelerinde doğalgaz bağlantısı bulunmamaktadır.

**Sonuç olarak;** mekânsal yapı ile ilgili bu bölümde, İstanbul Bölgesi'nin mekânsal gelişiminin Cumhuriyet Dönemindeki değişkenleri incelenmiş, mekânsal gelişme, idari yapı, plan ve

<sup>8</sup> Kaynak: İMP, İstanbul Metropolitan Planlama Merkezi, Çevre Düzeni Planı Araştırma Raporları, 2004

<sup>9</sup> Bu değerlendirme Eminönü ilçesi, Fatih ilçesine dahil edilmeden önce yapılmıştır.

## İstanbul Bölgesi Avrupa ve Anadolu Yakalarında Donatı Alanları

Tablo 3.5

Kentsel Donatı	Yönetmelik m <sup>2</sup> / kişi	İstanbul m <sup>2</sup> / kişi	Avrupa m <sup>2</sup> / kişi	Anadolu m <sup>2</sup> / kişi
Sağlık	4,00	0,71	0,29	1,43
İlköğretim	4,50	0,50	0,40	0,60
Ortaöğretim	3,00	0,35	0,30	0,40
İdari Tesis	5,00	0,45	0,42	0,49
Sosyal Tesis	1,50	0,10	0,08	0,12
Kültürel Tesis	2,50	0,13	0,17	0,05
Dini Tesis	0,50	0,31	0,28	0,32
Aktif Yeşil Alan	10,00	3,40	-	-
Teknik Altyapı	4,00	1,35	-	-

Kaynak: 1/25000 Ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı – Plan Raporu, 2007

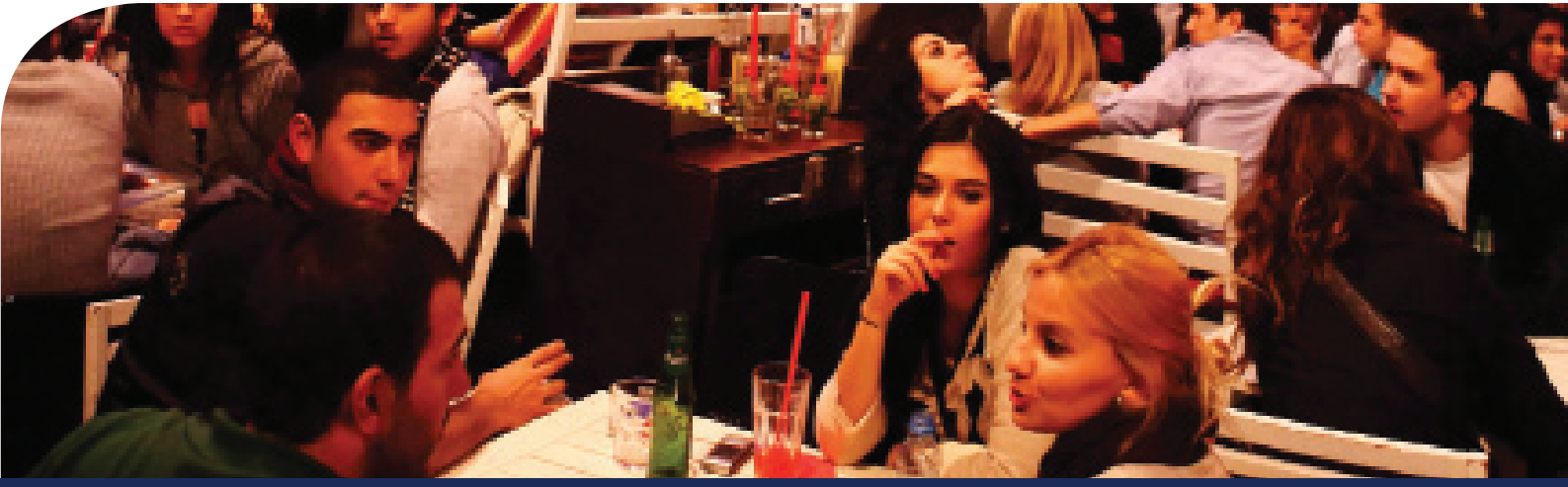
politikalar, demografik yapı, kentsel fonksiyonlar; merkezi iş alanları, sanayi, konut ve ulaşım ile ilişkisi bağlamında özet olarak değerlendirilmiştir. Cumhuriyet Döneminin başında, küçülen ve nüfus kaybeden bir kentten, 1950 sonrasında hızla büyüyen ve kentleşen bir sanayi kentine dönüşümü, yasadışı ve kontrolsüz gelişmenin nedenleri tarihsel süreç içerisinde ortaya konarak mevcut yapının değerlendirilmesine referans oluşturulmuştur (bkz. Tablo 3.2) İstanbul'un yasadışı ve kontrolsüz gelişmesi temelde; kentin çekim gücünün ülke ve bölge ölçekli politikalarla dengelenememesine dayanmaktadır.

Mevcut kentsel yayılmanın değerlendirilmesi ve sürdürülebilir mekânsal gelişmenin sınırlarının açıklanması için kentsel eşikler değerlendirilmiş, önemli risk alanları ve mekânsal değerler ortaya konmuştur. Doğal, arkeolojik, kentsel ve karma sit alanları ve mekânsal dağılımları ile UNESCO Dünya Miras Alanı gösterilmiş olup, planlanan yeni gelişmelerde ve mevcut alanların yeniden kullanımında, bu değerlerin korunmasına hassasiyet gösterilmesi gerekmektedir. Su havzaları ve orman alanları bölge için hayati öneme sahip, ancak plansız yapılaşma ve kentsel yayılma tehdidi altındaki alanlardır. Yeni yatırımlarda bu alanlarla ilgili riskler dikkate alınmalıdır. Bu bölümde, İstanbul Bölgesi'nde jeolojik kökenli, hidrolojik ve sismo-tektonik afet riski taşıyan alanlar birlikte

değerlendirilmiştir. Doğal olayların taşıdığı tehlike potansiyelinin belirlenmesi ile risklere karşı önlem almak ve zararı en aza indirmek mümkündür.

Mekânsal yapı ile ilgili analizin son bölümünde mekânsal yapıdaki sorunlara yer verilmiştir. Bu sorunlar birbiri ile ilişkili ve İstanbulluların yaşam kalitesi ile doğrudan ilgilidir. İstanbul'da mekânsal gelişmenin sorunlu yapısının olduğu ve sürdürülebilir bir gelişme dinamiği olmadığı görülmektedir. Mekânsal gelişme ile ilgili sorunlar beş temel başlık altında toplanabilir:

1. Tek merkezli büyüme; tanımlı alt-bölgelerin olmaması
2. Yoğunluğun ve fonksiyonların dağılımı; sınırlı bir alanda nüfus ve ekonomik faaliyetlerin yoğunlaşması; sistem içindeki tıkanıklık ve her geçen gün artarak merkeze gelen baskılar
3. Bağlantıların zayıflığı; kentsel fonksiyonlar arasındaki ilişkinin zayıflığı
4. Gelişme eksenleri; kentin kentsel eşik alanlarına doğru gelişmesinin getirdiği riskler
5. Mevcut sağlıksız yapı; sürdürülebilir gelişme alanlarının kısıtlılığı; mevcut yerleşimlerdeki düşük yaşam kalitesi.



# 4

## SOSYAL YAPI

### 4 1 Demografik Yapı

#### 4.1.1. Dünyadaki Demografik Eğilimler

Yirminci yüzyılın sonunda dünya nüfusu 6 milyarın üzerine çıkarak 2005 yılında 6,5 milyara ulaşmıştır. En hızlı nüfus artışı, dünya nüfusuna 1 milyar nüfusun bugüne kadarki en kısa sürede (12 yılda) eklendiği 1987-1999 döneminde gerçekleşmiştir. Birleşmiş Milletler'e (BM) (2005) göre, bir sonraki 1 milyarlık (yedinci 1 milyar) nüfusun yaklaşık 13 yıl sonra ekleneceği ve dünya nüfusunun 2050 yılında 9,1 milyara ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Kentsel nüfus yirminci yüzyıl süresince 220 milyondan 2,8 milyara çıkarak büyük bir hızla artmış olmakla birlikte, önümüzdeki dönemde çok daha hızlı bir kentsel büyüme olacağı tahmin edilmektedir. 2005 yılında dünyadaki kentsel nüfus 3,2 milyar olup, 2030 yılında 5 milyara ulaşması beklenmektedir. 1950 yılında kentsel alanlarda yaşayan nüfusun oranı %30 iken, 2005 yılında %49'a çıkmıştır. Kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki payının 2030 yılında %61'e yükseleceği tahmin edilmektedir (UN, 2005). Bu artışın en fazla Afrika ve Asya'da olacağı ve 2000-2030 döneminde kentsel nüfusun iki katına çıkacağı öngörülmektedir.

Geçtiğimiz yüzyılda küresel ölçekte etkili olan hızlı nüfus artışının kentleşmeye yansımaları her yerde aynı olmamıştır. Bazı bölgelerde kentleşme hızı daha yüksek olmuş, dolayısıyla kentsel nüfusun payı

artmıştır. Gelişmiş bölgelerde 1950 yılında %52,5 olan kentsel nüfus oranı 2005 yılında %74,9'a yükselmiştir. Az gelişmiş bölgelerde de bu oran artmakla (1950 yılında %17,9'dan 2005 yılında %43,2'ye) birlikte, gelişmiş bölgelerin fazlasıyla altındadır (UN, 2005).

Kentsel alanlarda yıllık nüfus artışı OECD ülkeleri arasında farklılıklar göstermiştir. 1990-2000 döneminde yıllık nüfus artış hızının en yüksek olduğu, demografik geçişin ve kırdan kente göçlerin devam ettiği Türkiye %3,2 ile OECD ülkeleri içinde kentsel nüfus artış hızı en yüksek ülke olmuştur (OECD, 2006).

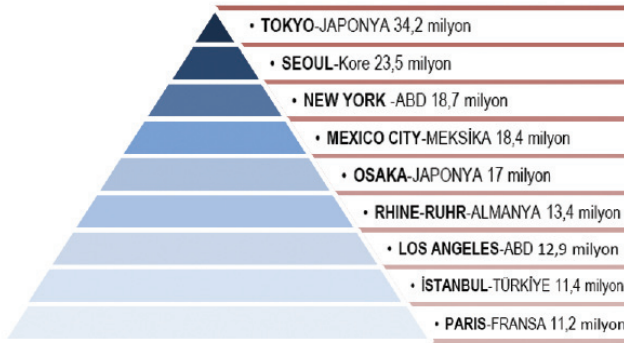
Hızlı nüfus artışı ve kentleşme sonucunda bazı kentler nüfus büyüklüğü açısından çok daha fazla öne çıkmış, büyük kentler/metropoliten alanlar mega kentlere<sup>10</sup> dönüşmeye başlamıştır. Örneğin, OECD kapsamındaki metropoliten bölgelerin sayısı 78'e ve mega kent sayısı da 9'a ulaşmıştır (bkz. Şekil 4.1). OECD'nin Küresel Ekonomide Rekabet Edebilir Kentler çalışmasına göre Tokyo nüfusu en yüksek mega kent iken, İstanbul da nüfus büyüklüğü açısından mega kentler arasında 8. sırada yerini almıştır.

**OECD'nin 2006 yılı Küresel Ekonomide Rekabet Edebilir Kentler Çalışması'na göre İstanbul nüfus büyüklüğü açısından mega kentler arasında 8. sırada yerini almıştır.**

<sup>10</sup> Birleşmiş Milletler'in tanımına göre nüfusu 10 milyon üzerindeki kentler mega kentler olarak kabul edilmektedir.

## Küresel Ekonomedi Retabet Edilebilir Mega Kentler

Şekil 4.1



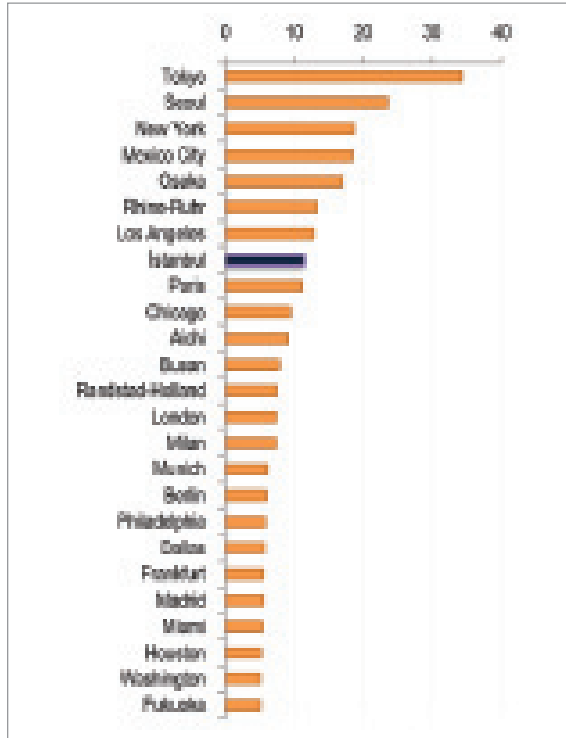
Kaynak: OECD (2006), *Territorial Reviews: Competitive Cities in the Global Economy* verilerinden derlenmiştir.

Dünyanın en büyük kentsel alanlarını belirlemeye yönelik olarak nüfus büyüklüğüne göre kentsel alanlar karşılaştırıldığında İstanbul, BM verilerine göre 2005 yılında 21. sırada yer almaktadır. BM'nin yaptığı sıralamada Tokyo dünyada nüfusu en fazla olan kentsel alan iken, arkasından sırasıyla Delhi, Mexico City, New York ve Sao Paulo gelmektedir (bkz. Şekil 4.2).

City Mayors (2009) tarafından 2010 yılı nüfus tahminlerine göre yapılan sıralamada ise, Tokyo yine ilk sırada yer alırken, Seul, Jakarta, Mumbai ve Mexico City diğer en büyük kentsel alanlardır (bkz. Şekil 4.3). Söz konusu çalışmaya göre İstanbul nüfus büyüklüğü itibarıyla dünyanın 22. büyük mega kentidir. OECD, BM ve City Mayors'un ortaya koyduğu sıralamalarda dünyanın en büyük kentsel alanlarında önemli bir değişiklik gözlenmemekle birlikte, sıralamalarında farklılıklar bulunmaktadır. Bunun temelinde ise kentsel aglomerasyon alanları tanımlanırken farklı sınırlar üzerinden hareket edilmesi yatmaktadır.

## Dünyanın En Büyük Kentsel Alanları, 2005

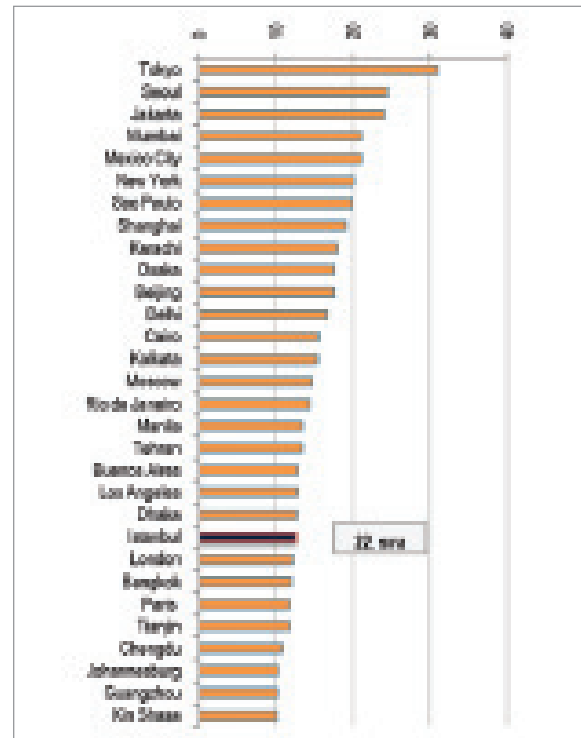
Şekil 4.2



Kaynak: UN, *World Urbanization Prospects: The 2009 Revision*

## Dünyanın En Büyük Kentsel Alanları, 2010

Şekil 4.3



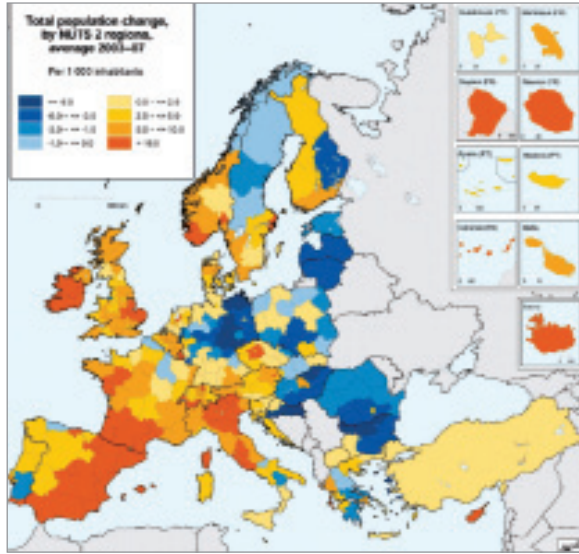
Kaynak: City Mayors Statistics, 2009





## Avrupa'da Toplam Nüfus Değişimi, 2003-2007

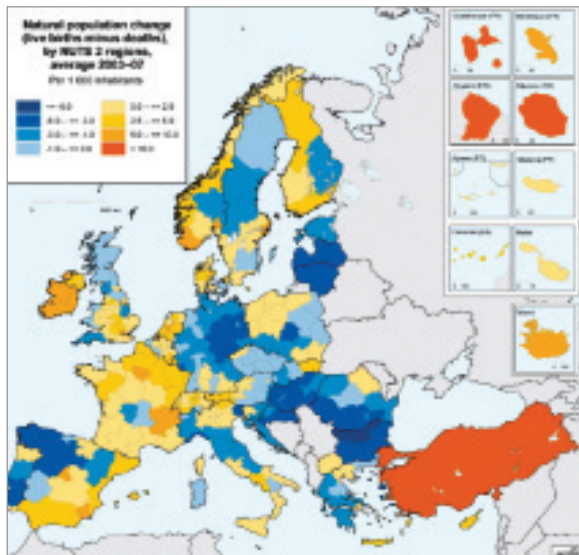
Harita 4.1



Kaynak: Eurostat, 2009

## Avrupa'da Doğal Nüfus Değişimi, 2003-2007

Harita 4.2



Kaynak: Eurostat, 2009

sonucudur (Eurostat, 2009). Toplam nüfus değişimini gösteren Harita 4.1'de<sup>11</sup> görüldüğü üzere, 2003-2007 döneminde birçok kuzeydoğu, doğu ve güneydoğu Avrupa ülkesinde nüfus azalmaktadır. Nüfustaki azalma eğiliminin en etkili olduğu ülkeler Almanya, Polonya, Bulgaristan, Slovakya, Macaristan, Romanya, İsveç, Finlandiya ve Yunanistan'dır. Nüfus artışının etkili olduğu ülkeler ise Birleşik Krallık, İtalya, İspanya, Fransa, Portekiz'dir. Toplam nüfus değişiminin pozitif olduğu, bir başka ifadeyle nüfusun arttığı diğer ülkeler ise Avusturya, İsviçre, Belçika, Lüksemburg, Hollanda, Kıbrıs, Makedonya ve Türkiye'dir (bkz. Harita 4.1). Doğal nüfus değişimini gösteren Harita 4.2<sup>12</sup> incelendiğinde ise, 2003-2007 döneminde AB ülkelerinin yaklaşık %50'sinde nüfus değişiminin negatif olduğu, başka bir deyişle ölümlerin doğumlardan fazla olduğu görülmektedir. Buna göre, Birleşik Krallık, Fransa, Belçika, Lüksemburg, Hollanda, İsviçre, İzlanda, Danimarka ve Norveç'te canlı doğumlar ölümlerden fazla iken, Almanya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Macaristan, Slovenya, Hırvatistan, Romanya, Bulgaristan, İsveç, Yunanistan, İtalya ve Portekiz'de ölümler canlı doğumlardan fazladır. Türkiye'de ise, doğurganlığın Avrupa ülkelerinden fazla olmasına bağlı olarak canlı doğumlar ölümlerden çok daha fazladır.

AB ülkelerinde doğal nüfus artışının yavaşlaması nüfusun daha az çocuk sahibi olma eğiliminden kaynaklanmaktadır. Gelişmiş ülkelerde yenilenme hızı<sup>13</sup> kadın başına 2,1 çocuk (toplam doğurganlık hızı) olarak kabul edilmektedir. AB27 ülkelerinde toplam doğurganlık hızı 1960'larda ortalama 2,5 iken, 1993'te 1,5'e düşmüş ve 1993'ten itibaren aynı düzeyde kalmıştır. 2006 yılında AB27 ülkelerinin 17'sinde toplam doğurganlık hızı 1,5'in altına inmiştir. 2006 yılında Türkiye ve İzlanda hariç olmak üzere Avrupa'da toplam doğurganlık hızı yenilenme hızının altına düşmüştür (Eurostat, 2009).

2007 yılında AB nüfusu içinde 65 yaş ve üzerindeki nüfusun payı %17 olup, son 10 yılda 2 puan artmıştır. Bazı AB İBBS Düzey 2 bölgelerinde yaşlı nüfusun payı %20'lerin üzerine çıkmıştır. İtalya'da Liguria Bölgesinde nüfusun %27'si, Almanya'da Chemnitz Bölgesi'nde %24'ü ve diğer 14 bölgede %20'den fazlası, Yunanistan, Portekiz, Fransa ve İspanya'nın bazı bölgelerinde nüfusun %23'üne kadarki kısmı 65 yaş ve üzerindedir. Bu bölgelerde ölüm sayısı doğum sayısından fazladır. Türkiye'de yüksek doğurganlığa bağlı olarak genç bir nüfus yapısına sahip olduğundan yaşlı nüfusun payı %3 ile en düşük Van Bölgesinde iken, diğer bölgelerde ortalama %8'ler düzeyindedir (Eurostat, 2009). TR10 İstanbul Bölgesi'nde ise yaşlı nüfusun payı 2009 yılı itibarıyla %5,4 olup, genç nüfus ve çalışma çağı nüfusunun fazla olması nedeniyle Avrupa'daki bölgelere kıyasla avantajlı durumdadır.

<sup>11</sup> Harita 4.1'de mavi renkler nüfus değişiminin negatif, sarı renkler ise pozitif olduğunu göstermektedir. Renkler koyulaştıkça değerler artmaktadır.

<sup>12</sup> Harita 4.2'de mavi renkler nüfus değişiminin negatif, sarı renkler ise pozitif olduğunu göstermektedir. Renkler koyulaştıkça değerler artmaktadır.

<sup>13</sup> Yenilenme hızı, iç ve dış göç olmadan nüfusun uzun dönemde stabil kalmasını sağlayan düzeydeki toplam fertilitite oranı olarak tanımlanmaktadır. (Eurostat, 2009)

## 4.1.2. Toplam Nüfus, Nüfus Artış Hızı ve Nüfus Yoğunluğu

2009 Yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre İstanbul Bölgesi'nin nüfusu 12.915.158 olup, Türkiye nüfusunun %17,8'ini oluşturmaktadır (bkz. Tablo 4.1). Nüfusun %50,3'ünü erkekler, %49,7'sini kadınlar oluşturmaktadır. Belde ve köylerde toplam nüfusun %1'i, il/ilçe merkezlerinde ise %99'u ikamet etmektedir.

İstanbul nüfus büyüklüğü açısından bütün illerin önünde gelmektedir. Harita 4.3'te görüldüğü üzere, nüfusu 5 milyon üzerinde olan tek il İstanbul'dur. Bununla birlikte, 2000 yılı Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre 1928 kişi/ km<sup>2</sup> olan nüfus yoğunluğu 2009 yılında 2486 kişi/km<sup>2</sup>'ye yükselmiştir. Aynı dönemlerde Türkiye'de ortalama nüfus yoğunluğu sırası ile 88 ve 94'tür. İstanbul tarihsel süreç içerisinde Türkiye'nin nüfusu en yoğun ili olmuştur

(bkz. Harita 4.4).

Demografik yapıdaki değişimler, ekonomik ve sosyal alanda kaydedilen gelişmeler bireylerin yaşam seviyelerinin yanında, mekânsal dağılımlarını da etkilediğinden, Türkiye'de 1950'lerde az gelişmiş bölgelerden gelişmiş bölgelere doğru başlayan göçler İstanbul'u sürekli bir göç baskısı ile karşı karşıya bırakmıştır (Kocaman, 2008). Türkiye toplam nüfus artış hızının azalmasına paralel olarak, İstanbul dahil illerin büyük çoğunluğunun nüfus artış hızları azalan bir eğilim göstermiştir. Ancak, doğum ve göç hızlarındaki farklılıklar nedeniyle, illerin nüfus artış hızları farklılaşmıştır. Bu

**2009 yılında İstanbul Bölgesi'nin nüfusu 12.915.158 olup, Türkiye nüfusunun %17,8'ini oluşturmaktadır.**

### Şehir, Belde ve Köy Nüfusları

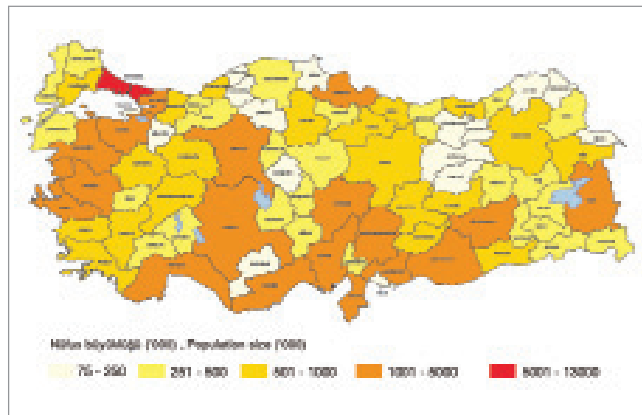
Tablo 4.1

	Toplam	Erkek	Kadın
Türkiye - Toplam Nüfus	72.561.312	36.462.470	36.098.842
İstanbul - İl Nüfusu	12.915.158	6.498.997	6.416.161
İstanbul - İl / İlçe Merkezleri Nüfusu	12.782.960	6.431.947	6.351.013
İstanbul - Belde Ve Köyler Nüfusu	132.198	67.050	65.148

Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS

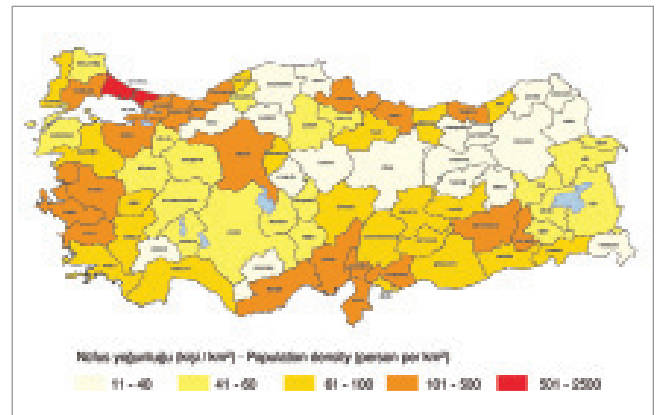
### İllerin Nüfus Büyüklüğü

Harita 4.3



### İllerin Nüfus Yoğunluğu

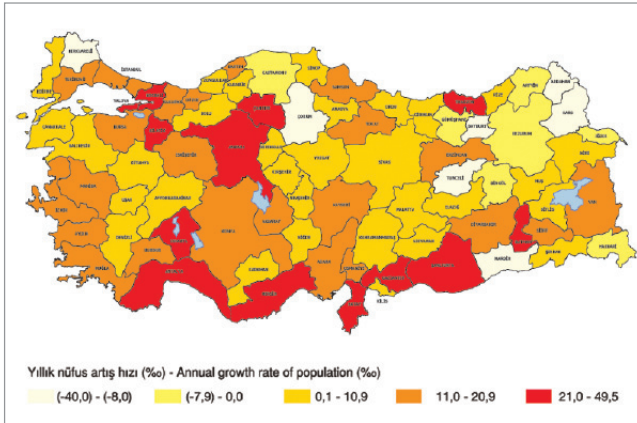
Harita 4.4



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS

## İBBS Düzey 2 Bölgelerinde Yıllık Nüfus Artış Hızı

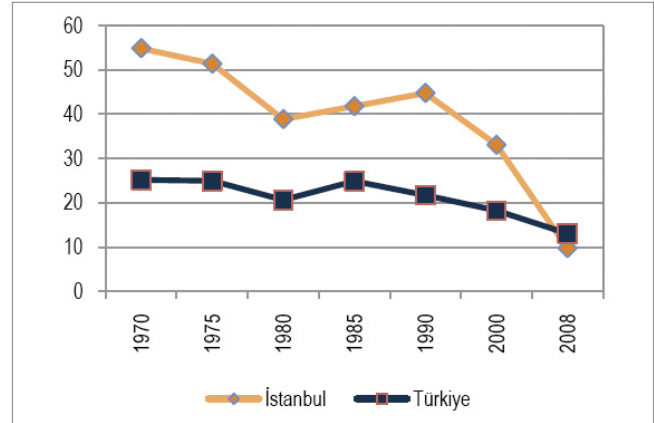
Harita 4.5



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS Sonuçları

## Yıllık Nüfus Artış Hızı

Şekil 4.6



Kaynak: TÜİK, Genel Nüfus Sayımı ve ADNKS

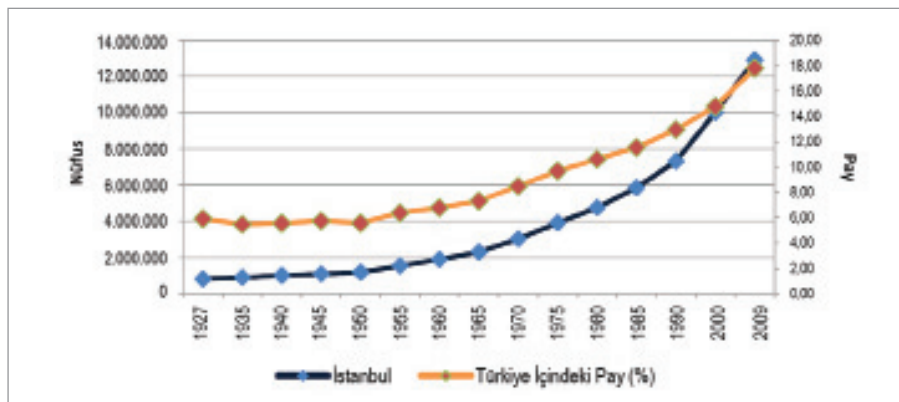
bağlamda, İstanbul'un nüfus artış hızı 1975-2008 döneminde toplam doğurganlık hızlarındaki azalmaya bağlı olarak genel bir azalma eğilimine girmiş olmakla birlikte, (2008 yılı hariç olmak üzere)<sup>14</sup> her sayım döneminde Türkiye'nin üzerinde seyretmiştir (bkz. Şekil 4.6). Harita 4.5'te görüldüğü üzere 2009 yılında nüfus artış hızı %21-49,5 arasında yer alan Kocaeli, Yalova, Bilecik, Ankara, Trabzon, Gaziantep, Şanlıurfa dahil olmak üzere toplam 13 il, nüfus artış hızı bakımından İstanbul'un önüne geçmiştir. İstanbul Bölgesi'nin 1970 yılında %54,9 olan nüfus artış hızı, 2009 yılında %17,0'ye düşmüştür. 1927-2009 yılları arasında İstanbul'da en hızlı nüfus artışı 1965-1970 döneminde gerçekleşmiş olup, nüfus artış hızı

%54,9'dur. Öte yandan, en düşük nüfus artış hızı %10,4 ile İstanbul'a göçlerin henüz hız kazanmadığı 1927-1935 döneminde gerçekleşmiştir (İBB, 2006).

1927-2009 döneminde İstanbul'un nüfusu ve nüfusun Türkiye içindeki payı sürekli bir artış göstermiştir (bkz. Şekil 4.7). 1927 yılında 806.863 olan nüfus, 1970'te 3.019.032'ye, 1990'da 7.309.190'a ve 2009'da da 12.915.158'e yükselmiştir. Bu dönemlerde nüfusun Türkiye içindeki payı ise sırasıyla %5,91'den; %8,48'e; %12,94'e ve %17,8'e yükselmiştir. Buna göre, 2009 yılı itibarıyla İstanbul Bölgesi Türkiye nüfusunun neredeyse beşte birini barındırmaktadır.

## Nüfusun Tarihsel Gelişimi

Şekil 4.7



Kaynak: TÜİK ve İBB verilerinden derlenmiştir.

<sup>14</sup> ADNKS verilerine göre 2008 yılında İstanbul'un nüfus artış hızı %9,8 iken, Türkiye'nin %13,1'dir.

İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırmasına (İBBS) göre tanımlanan 12 Düzey 1 Bölgesi ile 26 Düzey 2 Bölgesi karşılaştırıldığında, tek iliden oluşan İstanbul Bölgesi'nin nüfus büyüklüğü bakımından ilk sırada yer aldığı görülmektedir (bkz. Şekil 4.8 ve Şekil 4.9). İBBS Düzey 1 bölgeleri arasında 2009 yılı itibarıyla Türkiye nüfusunun %17,8'ine sahip TR1 İstanbul Bölgesi'ni, %13,1 ile TR3 Ege Bölgesi, %12,8 ile TR6 Akdeniz Bölgesi ve %10,3 ile de TRC Güneydoğu Anadolu Bölgesi izlemektedir. İBBS Düzey 2 bölgeleri Türkiye nüfusu içindeki payları açısından karşılaştırıldığında ise TR10 İstanbul Bölgesi ile diğer bölgeler arasındaki farklar daha da belirginleşmektedir. Buna göre, TR10 İstanbul Bölgesi'ni en yakın takip eden bölgeler; %6,4 ile TR51 Ankara Bölgesi, %5,3 ile TR31 İzmir Bölgesi, %5,1 ile TR62 Adana, Mersin Bölgesi, %4,8 ile TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik Bölgesi, %4,4 ile TR42 Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova Bölgesi ve %4,3 ile de TRC2 Şanlıurfa, Diyarbakır Bölgesidir.

İBBS Düzey 1 Bölgeleri arasında 2008 yılı itibarıyla nüfus artış hızı en yüksek bölge %25 ile Doğu Marmara Bölgesi olup, ardından %24,8 ile Güneydoğu Anadolu Bölgesi gelmektedir. 2000 yılı Genel Nüfus Sayımı verilerine göre İstanbul Bölgesi %33,1 ile nüfus artış hızı en yüksek bölge iken, 2008 yılında %9,8 olan yıllık nüfus artış hızı ile sekizinci sırada yer almaktadır. 2007-2008 döneminde nüfus artış hızındaki bu azalışın, son 10 yıllık dönemde net göç hızında meydana gelen ciddi düşüşten kaynaklandığı düşünülmektedir. Diğer bir deyişle, 2000 yılında İstanbul Bölgesi'nin net göç hızı %46,1 iken, bu oran 2008 yılında %2,1'e düşmüş ve

2009 yılında da %3,1'e çıkmıştır. 2008 yılında her ne kadar nüfus artış hızı %9,8'e gerilemiş ve %13,1 olan Türkiye ortalamasının altına düşmüş olsa da, 2009 yılında bu oran yeniden artışa geçerek %17,0'ye yükselmiş ve %14,5 olan Türkiye ortalamasının üzerine çıkmıştır (bkz. Tablo 4. 2). Şekil 4.10'da görüldüğü üzere İstanbul Bölgesi nüfus yoğunluğu açısından İBBS Düzey 1 bölgeleri içinde en yoğun bölgedir. 2008 yılı itibarıyla İstanbul Bölgesi'nin nüfus yoğunluğu 2.444 kişi/km<sup>2</sup> iken, İstanbul'u en yakın izleyen Doğu Marmara Bölgesinde bu oran 135 kişi/km<sup>2</sup>'dir.

#### 4.1.3. Demografik Hızlardaki Değişimler

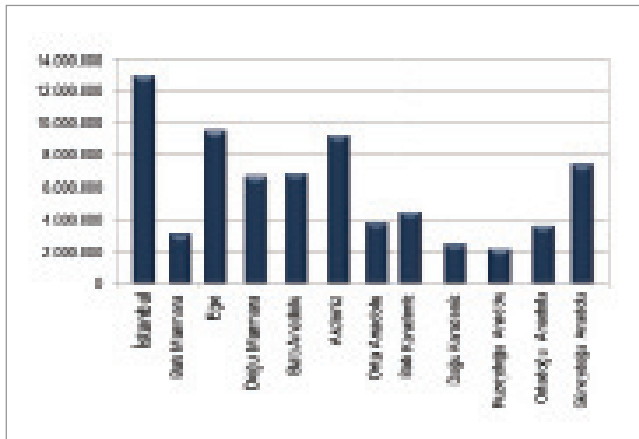
1960'lardan itibaren uygulanan politikalar sonucunda, Türkiye'de nüfusun yapısında, niteliklerinde ve mekânsal dağılımında değişimler olmuş, nüfus artış hızı yavaşlamış, doğurganlık hızı yenilenme seviyesine yaklaşmış, hala yüksek olmakla birlikte bebek ölüm hızı azalma eğilimini sürdürmüştür (Kocaman, 2008).

Ülkemizde nüfus artış hızı 1945'lerden 1990'lara kadar %20-25'ler düzeyinde seyrederken, 1990-2000 döneminde %18,3'e düşerek söz konusu dönemde (1945-2000) ilk defa %20 düzeyinin altına inmiştir. Azalma eğilimini sürdüren nüfus artış hızı 2009 yılında %14,5'tir. Nüfus artış hızı azalmakla birlikte, BM (2009) verilerine göre %3,4 olan gelişmiş ülkeler nüfus artış hızının üzerindedir.

Doğurganlığın yüksekliğine bağlı olarak, Türkiye'de doğum hızları yüksek seyretmekle birlikte, doğum hızlarında azalma eğilimi söz konusudur. Kaba doğum hızı<sup>15</sup> 1970-1975 döneminde %34,5'ten, 1980-1985

İBBS Düzey 1 Bölgeleri Nüfusu

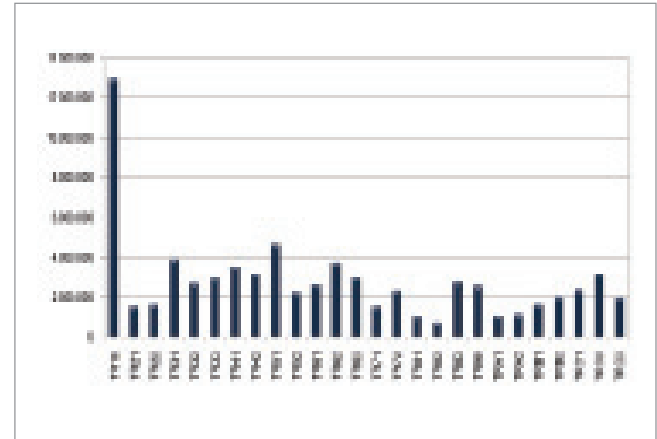
Şekil 4.8



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

İBBS Düzey 2 Bölgeleri Nüfusu

Şekil 4.9

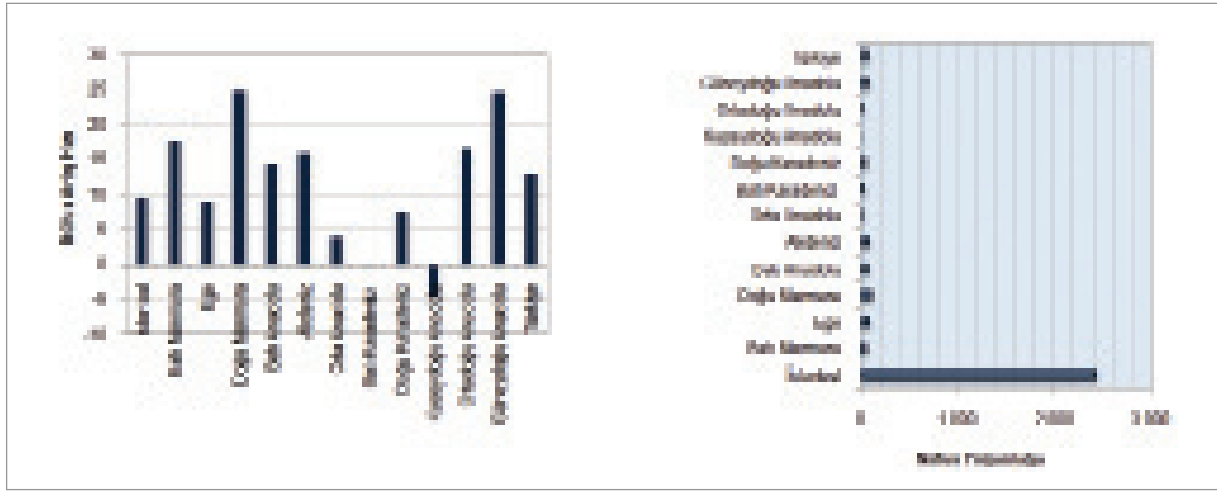


Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

<sup>15</sup> Belli bir yıl içinde meydana gelen toplam canlı doğumların, yıl ortası nüfusa oranının binde olarak ifadesidir.

## İBBS Düzey 1 Bölgelerinde Nüfus Artış Hızı ve Nüfus Yoğunluğu

Şekil 4.10



Kaynak: TÜİK, Türkiye İstatistik Yıllığı 2008 verilerinden derlenmiştir.

## Nüfus Verileri Açısından TR10 İstanbul Bölgesi ve Türkiye Karşılaştırması

Tablo 4.2

	2008			2009		
	İstanbul	Türkiye	Pay (%)	İstanbul	Türkiye	Pay (%)
ADNKS Nüfusu	12.697.164	71.517.100	17,8	12.915.158	72.561.312	17,8
Nüfus Artış Hızı (%)	9,8	13,1	-	17,0	14,5	-

Kaynak: TÜİK, 2008 ve 2009 ADNKS

döneminde %30,8'e, 1990-2000 döneminde ise %20,2'ye düşmüştür. 2002-2008 döneminde ise Türkiye'de kaba doğum hızı %17-18'ler düzeyinde seyretmiş olup, 2008 yılı itibarıyla %17,8'dir. 2008 yılında kaba doğum hızının en yüksek olduğu bölge %27,4 ile Güneydoğu Anadolu Bölgesi iken, en düşük olduğu bölge %11,6 ile Batı Marmara Bölgesidir. İstanbul'da ise kaba doğum hızı 2008 yılı itibarıyla %17,3'tür. Genel doğurganlık hızı<sup>16</sup> incelendiğinde, 2001 yılında %83,8'ten 2008 yılında %74,2'ye düştüğü görülmektedir (bkz. Şekil 4.11).

"Türkiye'de toplam doğurganlık hızı<sup>17</sup>, uygulanmakta olan sosyal ve ekonomik politikalar neticesinde sağlanan gelişmeler yanında özellikle sağlık, aile planlaması, ana-çocuk sağlığı ve üreme sağlığı programlarının hizmetten yoksun olan kesim ve nüfus gruplarına ulaştırılmasının bir sonucu olarak sürekli azalma eğilimi göstermiş..." (Kocaman, 2008:5);

1970-1975 döneminde 4,46 olan toplam doğurganlık hızı, 2000 yılında 2,27'ye ve 2008 yılında da 2,14'e düşmüştür. Buna göre, doğurganlık çağındaki bir kadın 2008 yılında 1970-1975 dönemine göre iki çocuk daha az doğurmaktadır. Şekil 4.12'de görüldüğü üzere, TÜİK'in yaptığı projeksiyonlara göre, toplam doğurganlık hızının azalma eğilimini sürdürerek 2020 yılında 2,01'e düşmesi beklenmektedir.

2008 yılı Türkiye Nüfus ve Sağlık Araştırması'na (TNSA 2008) göre toplam doğurganlık hızı İBBS Düzey 1 bölgeleri arasında farklılaşmakta olup, doğu bölgelerinden batı bölgelerine doğru gittikçe azalmaktadır. Toplam doğurganlık hızının en yüksek olduğu bölge 3,47 ile Güneydoğu Anadolu Bölgesi iken, en düşük olduğu bölge 1,38 ile Batı Marmara Bölgesidir. İstanbul Bölgesi de 1,78 ile bu hızın en düşük olduğu ikinci bölgedir (bkz. Şekil 4.13)

<sup>16</sup> 15-44 yaş grubunda bin kadın başına düşen doğum sayısıdır.

<sup>17</sup> Bir kadının doğurgan olduğu dönem boyunca (15-49 yaşları arasında) yaşayacağı ve belirli yaşa özel doğurganlık hızını takip edeceği varsayımı altında ortalama doğurabileceği canlı çocuk sayısıdır.

Toplam doğurganlık hızı, eğitim düzeyi arttıkça azalmaktadır. TNSA 2008 verilerine göre hiç eğitim almamış veya ilkokulu bitirmemiş kadınlar için toplam doğurganlık hızı 2,65 iken, lise ve üzeri eğitim almış kadınlarda bu oran 1,53'tür (bkz. Şekil 4.13). Eğitim düzeyinin yanı sıra toplam doğurganlık hızı hane halkının refah düzeyi arttıkça da azalmaktadır. En düşük refah düzeyindeki kadınlar için toplam doğurganlık hızı 3,39 iken, orta refah düzeyindeki kadınlarda 2,19, yüksek refah düzeyindekilerde ise 1,36'dır (bkz. Şekil 4.14).

Ülkemizde bir yaşını doldurmadan ölen bebek sayısında önemli oranda azalmalar gözlenmiş olmakla birlikte, bebek ölüm hızı<sup>18</sup> 2005-2010 döneminde %6 olan (BM, 2008) gelişmiş ülkelerdeki seviyenin oldukça üzerindedir. Şekil 4.14'de görüldüğü üzere Türkiye'de 1970-1975 döneminde %140,4 olan bebek ölüm hızı 1990-2000 döneminde %28,9'a, 2008 yılında ise %16'ya düşmüştür. TÜİK'in projeksiyonlarına göre, bu oranın giderek azalması ve 2020 yılında %9,9'a düşmesi beklenmektedir. 2008 yılında İstanbul'da bebek ölüm hızı %11,9 olup, Türkiye ortalamasından daha iyi düzeyde, ancak gelişmiş ülkeler seviyesinin gerisindedir (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010).

Şekil 4.15'te görüldüğü üzere, doğuşta beklenen yaşam süresi<sup>19</sup> artış eğilimindedir. Öte yandan, Türkiye'de bebek ölüm hızının yüksek olması, doğuşta beklenen yaşam süresinin gelişmiş ülkelerden daha

kısa olmasına neden olmaktadır. 1970-1975 döneminde 57,88 olan doğuşta beklenen yaşam süresi 1990-2000 döneminde 70,4 ve 2008 yılında da 73,6 yıla çıkmış olup, TÜİK'in projeksiyonlarına göre 2020 yılında 75,4 yıl olacağı tahmin edilmektedir. BM (2009) verilerine göre gelişmiş ülkelerde ise doğuşta yaşam süresi 77,06 yıldır.

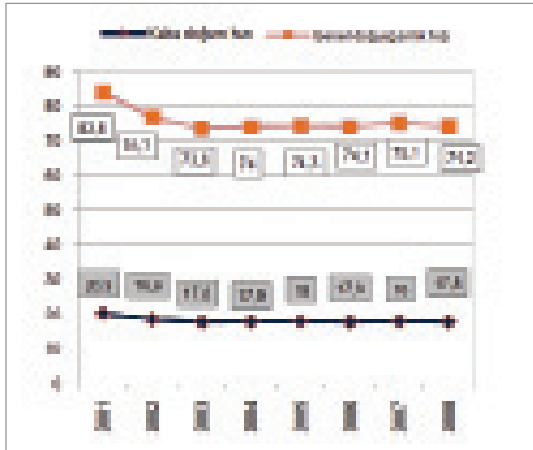
“Bebek ölüm hızının yüksek olmasına karşılık, yetişkin ölüm hızı, ülkemizde yaşlı nüfusun payının azlığından dolayı gelişmiş ülkelerin yüksek olan yetişkin ölüm hızının altında bulunmaktadır” (Kocaman, 2008:6). 1995-2000 döneminde Türkiye'de kaba ölüm hızı<sup>20</sup> %6,2 ve 2008 yılında %6,4 olup, İstanbul'da %4,56<sup>21</sup>'dir. BM (2009) verilerine göre ise gelişmiş ülkelerde bu oran %10 düzeyindedir.

TÜİK (2009) verilerine göre 2008 yılı itibarıyla Türkiye'de kaba evlenme hızı %9,03, kaba boşanma hızı ise %1,4'tür. Bu oranlar itibarıyla Türkiye, %3,1-7,2 arasında değişen oranlarda kaba evlenme hızına

**İstanbul; 1.78 olan toplam doğurganlık hızı ile Türkiye'de doğurganlığın en düşük olduğu ikinci bölgedir.**

Türkiye'de Kaba Doğum Hızı ve Genel Doğurganlık Hızı, 2001-2008

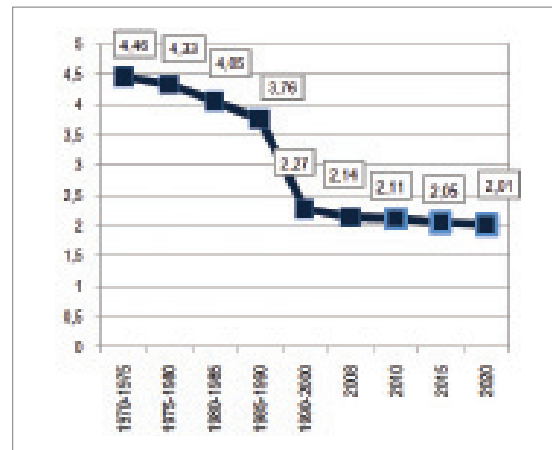
Şekil 4.11



Kaynak: Kocaman (2008) ve TÜİK, İstatistiklerle Türkiye 2009 verilerinden derlenmiştir.

Türkiye'de Toplam Doğurganlık Hızı ve Projeksiyonları, 1970-2020

Şekil 4.12



Kaynak: Kocaman (2008) ve TÜİK, İstatistiklerle Türkiye 2009 verilerinden derlenmiştir.

<sup>18</sup> Genellikle, belli bir zaman döneminde ölen bebeklerin (birinci doğumgününe ulaşmadan ölen) sayısının, aynı zaman dönemindeki doğum sayısına bölünmesidir. Çoğunlukla her 1000 doğum için ölen bebek sayısı olarak ifade edilir.

<sup>19</sup> Yeni doğmuş bir bireyin yaşamı boyunca belirli bir dönemdeki yaşa özel ölümlülük hızlarına maruz kalması durumunda yaşamaması beklenen ortalama yıl sayısıdır.

<sup>20</sup> Belli bir yıldaki ölümlerin, yıl ortası nüfusa oranının binde olarak ifadesidir.

<sup>21</sup> İstanbul Valiliği, Sayılarla İstanbul - <http://www.istanbul.gov.tr/Modules/SayilarlaIst2/tabloyazdir.aspx?id=568>

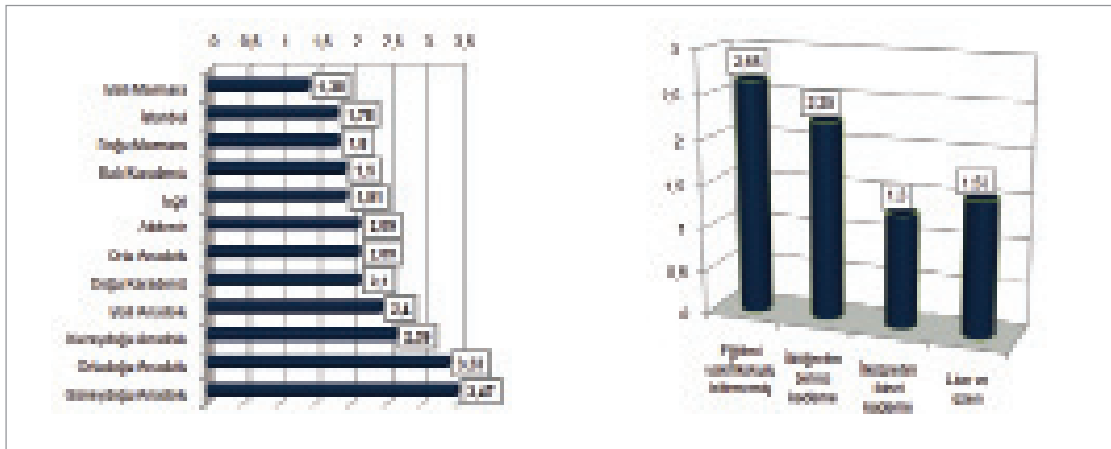
sahip AB27 ülkelerinin üzerinde, İtalya ve Slovenya hariç olmak üzere %1,7-3,1 arasında değişen oranlarda kaba boşanma hızına sahip AB27 ülkelerinin altındadır. 2008 yılı itibarıyla Türkiye’de boşananların %58,4’ü 6 yıl ve daha fazla evli kaldıktan sonra boşanırken, İstanbul’da ise %61,4’ü bu süreden sonra, %36’sı ise ilk 5 yıl içinde boşanmaktadır.

Türkiye’de 2008 yılında ortalama evlenme yaşı erkeklerde 27,9,

kadınlarda 24 iken, İstanbul’da erkekler ve kadınlarda sırasıyla 28,6 ve 24,9’dur. Buna göre, İstanbul nüfusu evlenme kararını daha geç almaktadır. Ortalama evlenme yaşı 2001 yılına göre Türkiye’de ve İstanbul’da yaklaşık bir yaş artmıştır. İlk evlenme yaşı ise Türkiye’de erkeklerde 26,2 ve kadınlarda 22,9 iken, İstanbul’da sırasıyla 27 ve 23,9’dur (TÜİK, 2009). 2009 ADNKS verilerine göre İstanbul nüfusunun %63,2’si evli olup, %3,6’sı boşanmıştır.

İBBS Düzey 1 Bölgelerinde Toplam Doğurganlık Hızı ve Eğitim Düzeyine Göre Toplam Doğurganlık Hızı

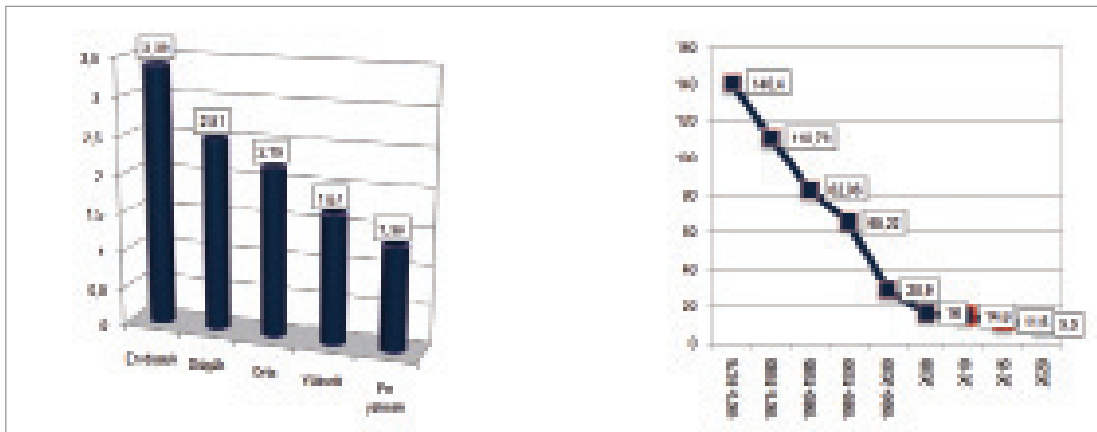
Şekil 4.13



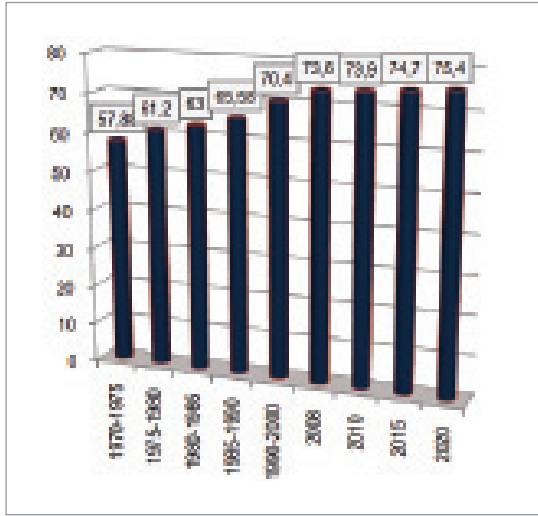
Kaynak: TNSA 2008 verilerinden derlenmiştir.

Hanehalkı Refah Düzeyine Göre Toplam Doğurganlık Hızı ve Bebek Ölüm Hızı

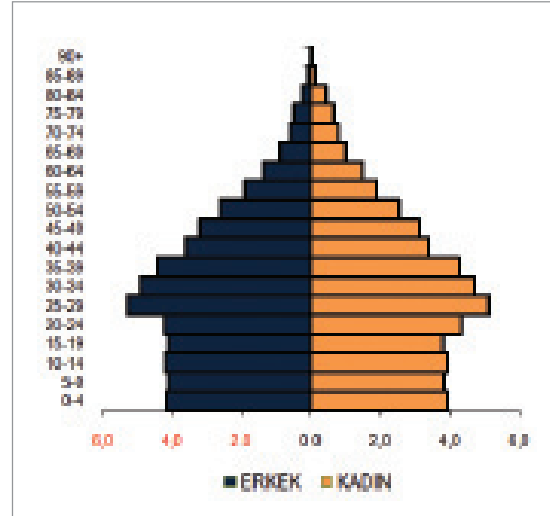
Şekil 4.14



Kaynak: Kocaman (2008), TÜİK ve TNSA 2008 verilerinden derlenmiştir.



Kaynak: Kocaman (2008) ve TÜİK, İstatistiklerle Türkiye 2009 verilerinden derlenmiştir.



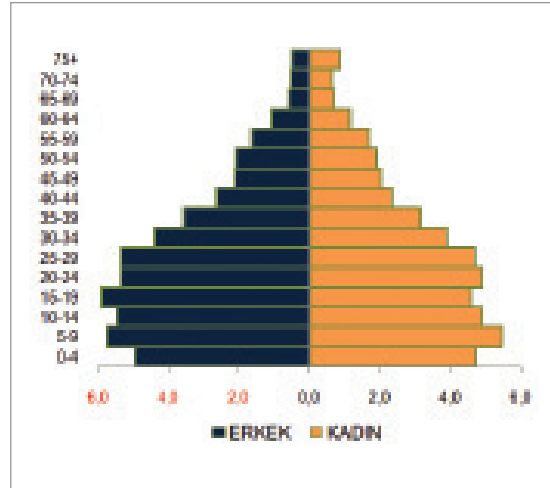
Kaynak: TÜİK 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

#### 4.1.4. Nüfusun Yaş Yapısı

İstanbul Bölgesi'nde beşer yıllık yaş gruplarının dağılımı Şekil 4.16'de gösterilmektedir; ancak nüfusun yaş yapısına ilişkin bir değerlendirme yapabilmek için geçmişten günümüze nasıl bir değişim yaşandığının incelenmesi gerekmektedir. Bu çerçevede, Şekil 4.17 ve Şekil 4.18'de 1985 ve 2009 yılları itibarıyla nüfusun yaş yapısındaki değişim daha iyi gözlenebilmektedir. Başka bir ifadeyle, 1985 yılında 0-29 yaş grubuna yaygın bir dağılım gözlenirken, 2009 yılında piramidin daralmaya başladığı görülmektedir. 0-29 yaş grubundakilerin İstanbul'un toplam nüfusu içindeki oranı 1985

**2009 yılı itibarıyla İstanbul nüfusunun yarısı 29,5 yaşın altındadır.**

**Çalışma çağı olarak tanımlanan 15-64 yaş grubunun toplam nüfus içindeki payı Türkiye'de %67,0 iken, İstanbul'da %70,4'tür.**



Kaynak: TÜİK 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

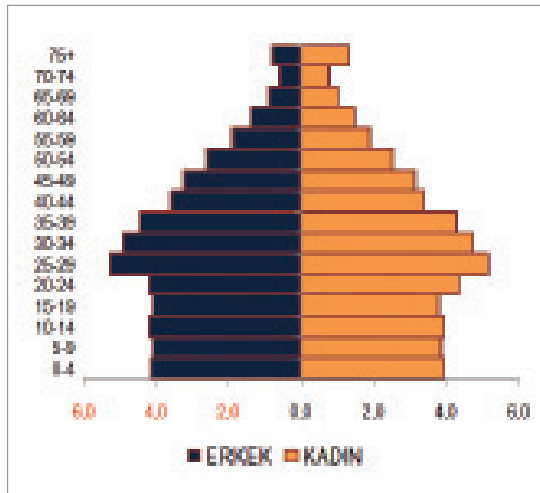


yılında %62,2 iken, 2009 yılında %51,1'e düşmüştür. Bununla birlikte, 0-14 yaş grubundakileri kapsayan genç nüfusun payı da 1985 yılında %31,3 iken, 2009 yılında %24,2'ye düşmüştür.

1985 ve 2009 yılları itibarıyla nüfusun yaş yapısı incelendiğinde, 0-4 yaş grubundaki nüfusun 1985'te toplam nüfusun %9,7'sini oluşturduğu görülürken, bu oranın 2009 yılında %8,1'e düştüğü gözlenmektedir. Bu da ülke düzeyindeki düşüğe paralel olarak doğum oranlarının İstanbul'da da düştüğüne işaret etmektedir. Düşük doğum oranına bağlı olarak nüfus artış hızının azalması

İstanbul Nüfus Piramidi, 2009

Şekil 4.18



Kaynak: TÜİK 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

ise nüfusun yaşlanmasına neden olmaktadır. 65 yaş ve üzerindeki nüfusun İstanbul'un toplam nüfusu içindeki oranı 1985 yılında %3,8 iken, 2009 yılında %5,4'e yükselmiştir.

Nüfusun yaş yapısındaki değişimi, nüfusun genç/yaşlı olduğunu veya yaşlanma sürecinde olup olmadığını ortaya koyan göstergelerden biri de medyan yaştır. Medyan yaş, nüfusu oluşturan kişilerin yaşları küçükten büyüğe sıralandığında ortada kalan kişinin yaşını göstermektedir. Medyan yaş düştükçe nüfusun gençleştiği, yükseldikçe de yaşlandığı anlaşılır. Buna göre, Türkiye'de 1970'lerden itibaren medyan yaşın arttığı, dolayısıyla da nüfusun yaşlanmaya başladığı görülmektedir. 1970 yılında 18,95 olan medyan yaş, 2000'de 24,83'e ve 2009 yılında da 28,8'e yükselmiştir. Aynı

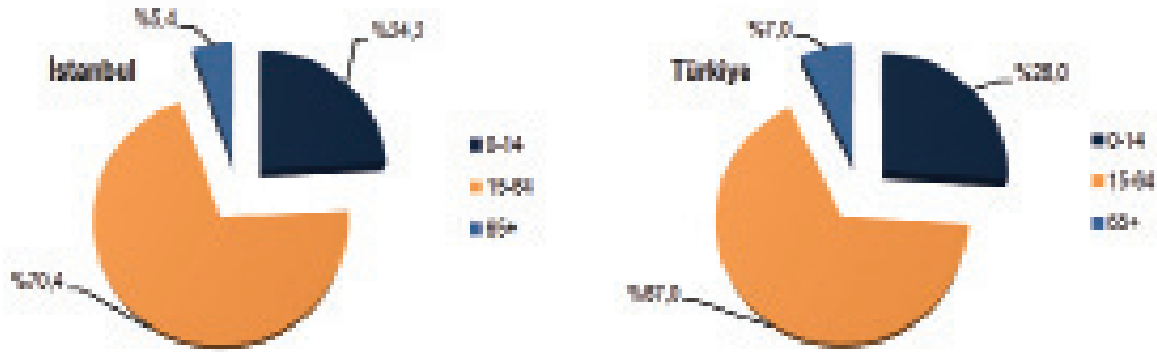
şekilde, İstanbul nüfusunun medyan yaşı 1970 yılında 23,5 olup, 2000'de 26,3'e ve 2009 yılında 29,5'e yükselmiştir. Buna göre, 2009 yılı itibarıyla İstanbul nüfusunun yarısı 29,5 yaşın altında, kalan yarısı ise üzerindedir. İstanbul'un medyan yaşı Türkiye medyan yaşının üzerindedir.

Toplumdaki üretim faaliyetlerine katılmadıkları varsayılan 0-14 yaş grubu ile 65 ve daha yukarı yaşlardaki nüfus bağımlı nüfus olarak nitelendirilmektedir. Toplam yaş bağımlılık oranı aktif nüfus olan "15-64" yaş grubundaki her 100 kişinin bakmak zorunda olduğu çocuk ve yaşlı nüfusu göstermektedir. Türkiye'de bu oran 1970 yılından itibaren düşme eğilimindedir. Kalkınma açısından bakıldığında bağımlılık oranının düşmesi olumlu değerlendirilmektedir. Türkiye'de toplam yaş bağımlılık oranı en yüksek değerine %85,9 ile 1970 yılında ulaşmış, 1985 yılında bu oran %71,8'e ve 2009 yılında da %49,2'ye düşmüştür. 1985 ve 2009 yıllarında İstanbul için bu oran sırasıyla %54,4 ve %42,0'dır. "15-64" yaş grubundaki her 100 kişi için "65 ve daha yukarı" yaş grubundaki kişi sayısını gösteren yaşlı bağımlılık oranı ise nüfusun yaşlanmaya başlaması nedeniyle bir artış eğilimindedir. 1985 yılında bu oran Türkiye için %7,2 iken İstanbul için %6,0 olup, 2009 yılında Türkiye ve İstanbul için %10,5 ve %7,6'ya yükselmiştir. Öte yandan, genç nüfusun toplam nüfus içindeki payının azalmasına bağlı olarak, "15-64" yaş grubundaki her 100 kişi için "0-14" yaş grubundaki kişi sayısını gösteren genç bağımlılık oranı ise azalma eğilimindedir. Bu oran 1985 yılında Türkiye'de %64,6'dan 2009 yılında %38,8'e; İstanbul'da ise %48,5'ten %34,3'e düşmüştür (bkz. Tablo 4.3). Yaş bağımlılık oranı açısından Türkiye ve İstanbul karşılaştırıldığında, İstanbul'un 1985 ve 2009 yıllarında Türkiye ortalamasının altında kaldığı görülmektedir. Bu da toplam nüfus içinde 15-64 yaş grubunun payının Türkiye'nin üzerinde olduğuna işaret etmektedir. 2009 yılında 15-64 yaş grubunun toplam nüfus içindeki payı Türkiye'de %67,0 iken, İstanbul'da %70,4'tür (bkz. Şekil 4.19).

Çalışma çağı olarak tanımlanan 15-64 yaş grubunda bulunan 9.097.979 kişilik nüfusun varlığı, İstanbul için büyük bir işgücü kaynağı oluşturduğu gibi, bu nüfusa yönelik istihdam olanakları yaratılması ve işgücü piyasasının gerektirdiği becerilerin kazandırılması ile İstanbul için önemli bir fırsata dönüştürülebilir. Öte yandan, 65 yaş ve üzerindeki nüfusun payının artması, 2009 yılında İstanbul'da toplam 695.750 kişiden oluşan yaşlı nüfusa götürülecek hizmetlerin önemini arttırmakta iken, toplam 3.121.429 kişiden oluşan 0-14 yaş grubundaki nüfusun başta eğitim olmak üzere toplumla bütünleşmesine yönelik ihtiyaçlarının karşılanması önem taşıyan bir başka konu olarak karşımıza çıkmaktadır.

	1985		2009	
	Türkiye	İstanbul	Türkiye	İstanbul
Toplam Yaş Bağımlılık Oranı (%)	71,8	54,4	49,2	42,0
Yaşlı Bağımlılık Oranı (65+ yaş) (%)	7,2	6,0	10,5	7,6
Genç Bağımlılık Oranı (0-14 yaş) (%)	64,6	48,5	38,8	34,3

Kaynak: TÜİK 2009 ADNKS ve Türkiye İstatistik Yıllığı 2008



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

#### 4.1.5. Nüfusun Eğitim Düzeyi

İstanbul nüfusunun okuryazarlık durumu incelendiğinde nüfusun %3,8'ini kapsayan 441.647 kişinin okuma yazma bilmediği ve %6,9'unu kapsayan 800.913 kişinin okuryazarlık durumuna ilişkin olarak TÜİK tarafından bilgi edinilemediği görülmektedir (bkz. Şekil 4.21). Türkiye'de nüfusun hala %7,1'lik kısmı okuma yazma bilmezken, İstanbul okuryazarlık açısından Türkiye ortalamasının üzerindedir. 2009 yılı itibarıyla İstanbul'da nüfusun %89,3'ü, Türkiye'de ise %87,3'ü okuma yazma bilmektedir.

Nüfusun okuryazarlık durumu İstanbul'da kadınlar ve erkekler arasında ve yaş grupları itibarıyla önemli farklılıklar göstermektedir. Erkeklerin yalnızca %1,3'ü okuma yazma bilmiyorken, kadınların %6,3'ü okuma yazma bilmemektedir (bkz. Şekil 4.20).

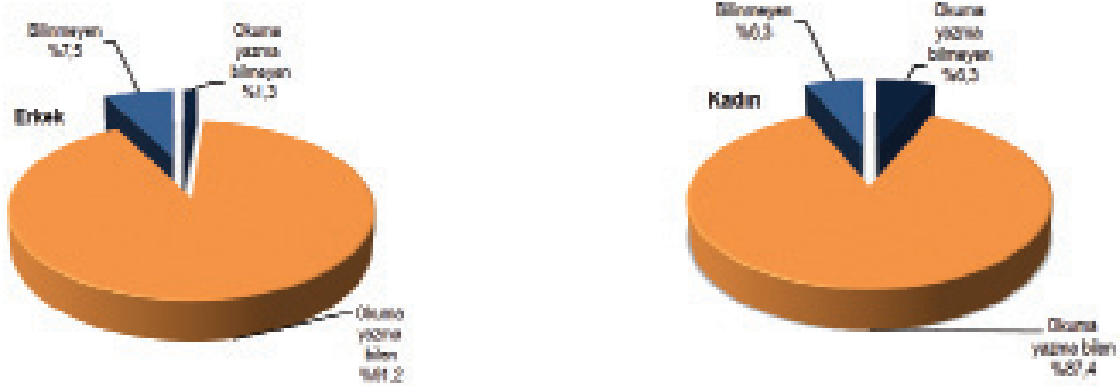
Yaş gruplarına göre nüfusun okuryazarlık durumu incelendiğinde,

Şekil 4.22'de görüldüğü üzere nüfusun yaşı arttıkça okuma yazma bilmeyenlerin oranı artmaktadır. Özellikle 50 yaş ve üzerindeki nüfusta okuma yazma bilmeyenlerin oranı %12,8 ile oldukça yüksektir. 6-13 yaş grubundakiler arasında okuma yazma bilmeyenlerin oranı %0,1 iken, 45-49 yaş grubunda %4,8; 50-54 yaş grubunda %6,7; 55-59 yaş grubunda %9,2; 60-64 yaş grubunda %12,7 ve 65 ve üzerindeki yaş grubunda %21,2'dir.

**Erkeklerin yalnızca %1,3'ü okuma-yazma bilmiyorken, kadınların %6,3'ü okuma-yazma bilmemektedir.**

## İstanbul Nüfusunun Cinsiyetlere Göre Okuryazarlık Durumu

Şekil 4.20

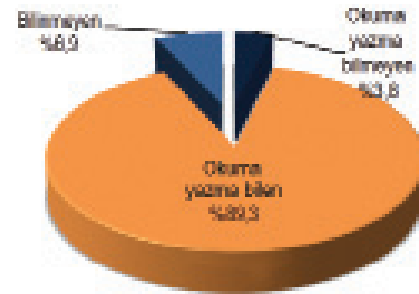


Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

Şekil 4.22'de ortaöğretim düzeyinin altında ve en az ortaöğretim düzeyinde (ortaöğretim ve üzerinde) eğitim almış nüfusun yaş gruplarına göre dağılımı gösterilmiştir. Şekil 4.22 incelendiğinde dikkati çeken en önemli nokta nüfusun eğitim düzeyinin düşük olduğudur, şöyle ki okuma yazma bilmeyenler ile ortaöğretim düzeyinin altında eğitim almış nüfusun oranı %70,5 iken, nüfusun yalnızca %29,5'i en az ortaöğretim düzeyinde eğitim almıştır. Nüfusun eğitim düzeyi yaş grupları itibarıyla önemli farklılıklar göstermekte olup, nüfusun yaşı arttıkça eğitim düzeyi düşmektedir. 25-29 yaş grubunda okuma yazma bilmeyenler ile ortaöğretim düzeyinin altında eğitim almış nüfus ile en az ortaöğretim düzeyinde eğitim almış nüfusun oranı sırası ile %49,3 ve %50,7 ve 30-34 yaş grubunda %54,7 ve %45,3 olup, birbirine yakın düzeylerdedir.

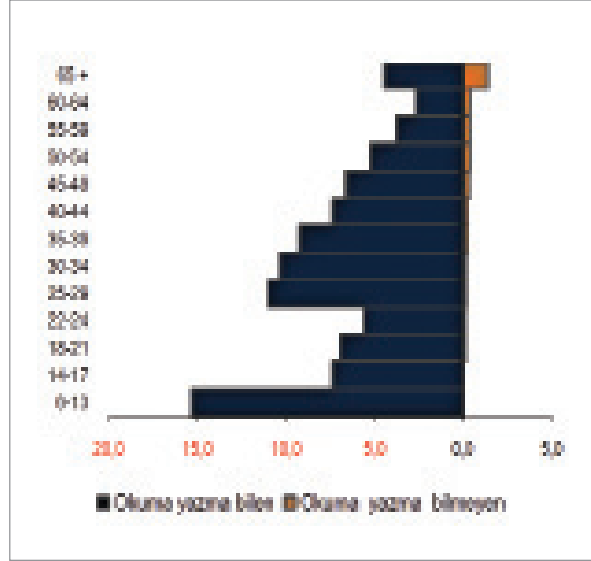
## İstanbul Nüfusunun Okuryazarlık Durumu

Şekil 4.21

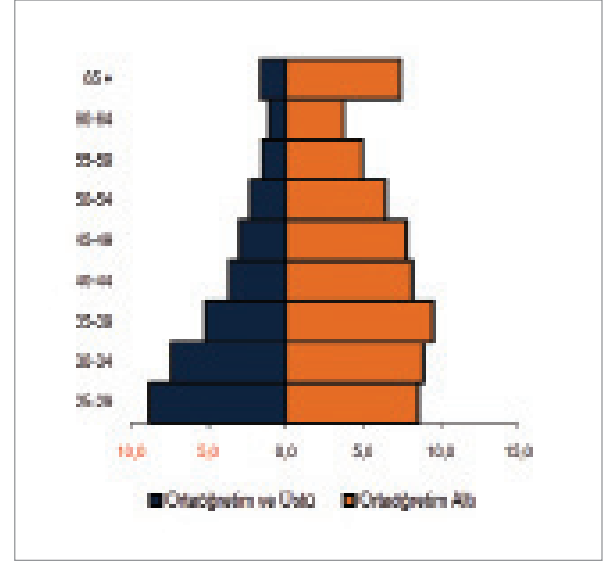


Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

**İstanbul nüfusunun eğitim kademelerine göre dağılımı, Türkiye geneline benzer bir yapıya sahiptir. Ancak, ortaöğretim ve üzerinde eğitim almış nüfusun oranı Türkiye genelinden yüksektir.**



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.



Ancak daha üst yaş gruplarında, örneğin 45-49 yaş grubunda en az ortaöğretim düzeyinde eğitim almış nüfusun oranı %27,7'ye, 65 ve üzeri yaş grubunda ise %17,9'a düşmektedir.

İstanbul nüfusunun eğitim kademelerine göre dağılımı, Türkiye geneline benzer bir yapıya sahiptir. Ancak, ortaöğretim ve üzerinde eğitim almış nüfusun oranı Türkiye genelinden yüksektir. Ayrıca, okuma yazma bilmeyen nüfusun oranı Türkiye'nin altındadır. İstanbul'da ortaöğretim düzeyinde eğitim almış nüfusun oranı %18,2 ve (lisans ve lisansüstü dahil) yükseköğretim düzeyinde eğitim almış nüfusun oranı ise %9,2'dir. Türkiye'de ise aynı oranlar sırası ile %15,8 ve %7,1'dir (bkz. Şekil 4.23 ve Şekil 4.24)

İstanbul'da nüfusunun eğitim düzeyi cinsiyetler itibarıyla farklılaşmakta olup, erkeklerin eğitim düzeyi kadınlardan daha yüksektir. Şekil

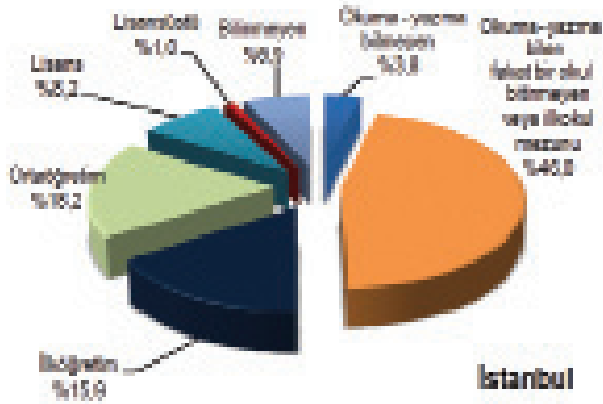
4.30'da görüldüğü üzere, erkeklerin %17,4'ü ilköğretim, %19,4'ü ortaöğretim ve %10,1'i yükseköğretim düzeyinde eğitim almışken, kadınların %14,4'ü ilköğretim, %17'si ortaöğretim ve %8,4'ü yükseköğretim düzeyinde eğitim almıştır. Öte yandan, okuma yazma bilmeyenlerin oranı %6,3 ile kadınlarda daha yüksek olup, erkeklerde ise %1,3 düzeyindedir (bkz. Şekil 4.25).

**İstanbul'da okuma-yazma bilmeyenlerin oranı %6,3 ile kadınlarda daha yüksek olup, erkeklerde %1,3 düzeyindedir.**

<sup>22</sup> Eğitim düzeyi bilinmeyen 800.913 kişi dahil edilmemiştir.

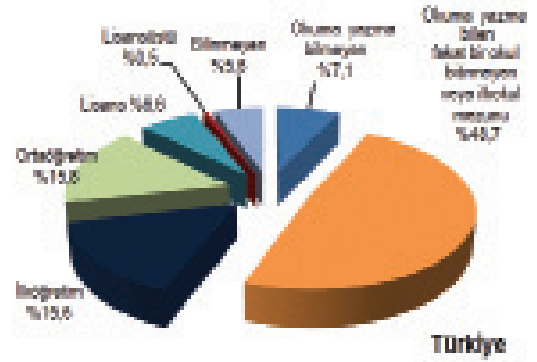
İstanbul'da Eğitim Kademeleri İtibarıyla Nüfusun Eğitim Düzeyi

Şekil 4.23



Türkiye'de Eğitim Kademeleri İtibarıyla Nüfusun Eğitim Düzeyi

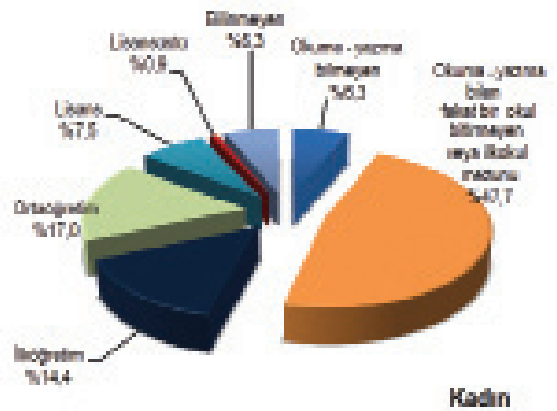
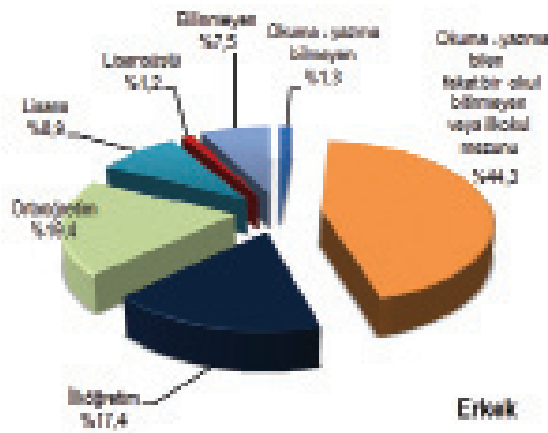
Şekil 4.24



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

İstanbul'da Eğitim Kademeleri İtibarıyla Erkek ve Kadın Nüfusunun Eğitim Düzeyi

Şekil 4.25



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

## 4 2 Göç

Demografik, ekonomik ve sosyal yapıdaki değişimler nüfusun mekânsal dağılımlarını etkilemektedir. Bu değişimlere paralel olarak Türkiye’de 1950’lerde az gelişmiş bölgelerden gelişmiş bölgelere göçler ivme kazanmış, sosyoekonomik etkenlerin yanı sıra büyük doğal afetler ve 1980’lerde Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde ortaya çıkan terör kaynaklı güvenlik kaygıları da nüfus hareketlerini arttırmıştır.

**1950’lerden günümüze Türkiye’de göçten en çok etkilenen il İstanbul olmuştur.**

Kırsal kesimdeki yüksek doğurganlık, işgücü arzı ile birlikte gizli işsizliğin artmasına, toprağın parçalanarak üretimin ve verimliliğin azalmasına yol açmış; tarımda görülen hızlı makineleşme ile kırsal alanlarda nüfus, tarımsal gelir ve arazi dengesi bozulmuştur. Kırsal kesimde başlayan bu yapısal değişim ve yeni yaşam kaynakları bulmak kentin çekiciliğini arttırmış, nüfusun kentlere doğru yönelmesine neden olmuştur. Kırdan kente nüfus hareketlerinde, kentsel alanlarda istihdam, eğitim ve sağlık imkanları ile kültürel etkinliklerin daha fazla olması da etkili olmuştur (Kocaman, 2008).

Sosyo-ekonomik bakımdan az gelişmiş, iş ve eğitim imkânları sınırlı olan küçük nüfuslu şehirlerden ve yüksek doğurganlığın yol açtığı aşırı nüfus yığılmaları ve bu yığılmaların toprağın parçalanması, işsizlik ve yoksulluk gibi sorunların yoğun olduğu kırsal kesimlerden büyük kentlere olan göçler sonucunda, nüfusun büyük çoğunluğu sanayinin, hizmetlerin ve turizmin yoğunlaştığı kentlerde yaşamaya başlamıştır (Kocaman, 2008). Türkiye’de göçten en çok etkilenen il İstanbul olmuştur. Kırdan kente göçler il ve ilçe merkezleri nüfuslarının hızla artmasına neden olmuştur. 1965 yılında Türkiye’de il ve ilçe merkezleri nüfusunun toplam nüfus içindeki payı %34,4 iken, 2009 yılında %75,5’e ulaşmıştır. İstanbul’da ise 1965-1980 döneminde bu oran azalırken, yoğun göç etkisi altında belde ve köyler nüfusunun payı artmış, 1965 yılında %21,9 iken 1980 yılında %38,6’ya yükselmiştir (bkz. Tablo 4.4). Belde ve köyler nüfusu 1965 yılında 501.752’den %265 oranında artışla 1980 yılında 1.832.435’e

yükselmiştir. Tablo 4.4 incelendiğinde 1980-1985 döneminde belde ve köyler nüfusunun payında keskin bir düşüş göze çarpmaktadır. Bunun nedeni, yapılan idari değişikliklerle köy olan birçok yerleşim yerinin kente birleştirilmesi ve en büyük değişikliğin söz konusu dönemde yapılmış olmasıdır (İBB, 2006).

10/07/2004 tarihli ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, yürürlükten kaldırılan 3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun tanımlarını genişletmiş, bu Kanuna göre köy olan yerleşim yerleri Büyükşehirin mahallesi konumuna gelmiş ve İstanbul ilinin tamamı Büyükşehir kapsamına ve metropol nüfus içine alınmıştır (İBB, 2006). Bu değişiklik sonucunda ise belde ve köyler nüfusunun oranı 2000 yılında %9,3’ten 2009 yılında %1,0’e düşmüştür (bkz. Tablo 4.4).

1970-1975 döneminde göçlerin etkisiyle Türkiye’de şehirleşme hızı nüfus artış hızından daha fazla olmuştur. Bu dönemde yıllık nüfus artış hızı %25,0 iken, şehirleşme hızı %41,7’dir. Şehirleşme hızı 1985 yılına kadar artışını sürdürerek %62,6’ya ulaşmış; toplam nüfus artış hızındaki azalmaya paralel olarak bu yıldan sonra azalmış ve 2000 yılında %2,78’e düşmüştür (Kocaman, 2008). İstanbul’da ise 1990-2000 döneminde %80,72 olan belde ve köylerin yıllık nüfus artış hızı, %29,27 olan il ve ilçe merkezi yıllık nüfus artış hızının neredeyse üç katına ulaşmıştır. Bu nüfus artış hızı ile İstanbul Bölgesi İBBS Düzey 1 Bölgeleri arasında ilk sırada yer almıştır. 2008-2009 döneminde ise yıllık nüfus artış hızı il ve ilçe merkezlerinde %16,9 olarak gerçekleşmiş, belde ve köylerde ise %31,3’e düşmüştür.

1975-2000 döneminde, toplam nüfus içinde göç eden nüfusun payı artmış, 1975-1980 döneminde %9,3’ten 1990-2000 döneminde %11’e yükselmiştir. Aynı dönemlerde göç eden nüfus 3,6 milyondan 6,7 milyona yükselmiştir (bkz. Tablo 4.5). Bütün dönemlerde nüfus hareketlerinin en önemli kısmını iller arası göçler oluşturmaktadır. 1975-1980 döneminde iller arası göçün toplam göç içindeki payı %75,4 olup, 1990-2000 döneminde %71,5’e düşmüştür. Tablo 4.5’te 1975-1980 döneminde nüfusun %7,0’sinin, 1990-2000 döneminde ise %7,9’unun iller arasında ikametgahını değiştirdiği görülmektedir. ADNKS sonuçlarına göre, 2007-2008 döneminde Türkiye’de toplam 2.273.492 kişi (nüfusun %3,2’si), 2008-2009 döneminde ise toplam 2.236.981 kişi (nüfusun %3,1’i) göç etmiştir.

## Türkiye ve İstanbul'da İl ve İlçe Merkezleri ile Belde ve Köy Nüfuslarının Toplam Nüfus İçindeki Payları

Tablo 4.4

Yıl	Türkiye		İstanbul	
	İl ve İlçe Merkezleri (%)	Belde ve Köyler (%)	İl ve İlçe Merkezleri (%)	Belde ve Köyler (%)
1965	34,4	65,6	78,1	21,9
1970	38,5	61,6	73,0	27,0
1975	41,8	58,2	67,8	32,2
1980	43,9	56,1	61,4	38,6
1985	53,0	47,0	95,2	4,8
1990	59,0	41,0	94,2	5,8
2000	64,9	35,1	90,7	9,3
2009	75,5	24,5	99,0	1,0

Kaynak: TÜİK, Türkiye İstatistik Yıllığı 2008 ve 2009 ADNKS

## Türkiye'de Göç Eden Nüfus ve Toplam Nüfus İçindeki Payları

Tablo 4.5

Sayım Yılı	Daimi İkametgâh Nüfusu <sup>(1)</sup>	Dönem	Yerleşim Yerleri Arası Göç Eden Nüfus (Göç Eden Toplam Nüfus) <sup>(2)</sup>	İller Arası Göç Eden Nüfus	Göç Eden Nüfusun Toplam Nüfus İçindeki Payı (%)	İller Arası Göç Eden Nüfusun Toplam Nüfus İçindeki Payı (%)
1980	38.395.730	1975-1980	3.584.421 <sup>(3)</sup>	2.700.977	9,3	7,0
1985	44.078.033	1980-1985	3.819.910 <sup>(3)</sup>	2.885.873	8,7	6,5
1990	49.986.117	1985-1990	5.402.690 <sup>(3)</sup>	4.065.173	10,8	8,1
2000	60.752.995	1990-2000	6.692.263	4.788.193	11,0	7,9

Kaynak: TÜİK, Türkiye İstatistik Yıllığı 2008

<sup>(1)</sup>Daimi ikametgâh nüfusu içinde yurt dışından gelen göç kapsamamıştır.<sup>(2)</sup>Aynı ilçeye bağlı köyler arasındaki göç kapsamamıştır.<sup>(3)</sup>Aynı ile bağlı ilçe merkezleri ve köyler arasındaki göç kapsamamıştır. 1995-2000 döneminde; aynı ile bağlı ilçeler arasında göç eden toplam nüfus 125,896, aynı ile bağlı köyler arasında göç eden toplam nüfus 99,823'tür.

**1927-2009 döneminde ülke nüfusu 5 katına çıkarken, İstanbul'un nüfusu 16 katına çıkmıştır.**

İstanbul'a göçlerin ivme kazandığı 1965-1970 döneminde net göç hızı %207,1'e ulaşmış, aynı dönemde %54,9 ile yıllık nüfus artış hızı en yüksek değerine ulaşmıştır. Ancak bu dönemden itibaren 1985-1990 dönemi hariç olmak üzere net göç hızı azalma eğilimine girmiş ve 1995-2000 döneminde %46,09'a düşmüştür. 2007-2008 ve 2008-2009 dönemlerinde ise, net göç 26.675 ve 39.481 olup,

#### 4.2.1. İstanbul'un Aldığı Göç, Verdiği Göç ve Net Göç

İstanbul ilk nüfus sayımının yapıldığı 1927 yılından itibaren özellikle göçlerin etkisiyle önemli demografik değişimler geçirmiştir. 1927-2009 döneminde ülke nüfusu 5 katına çıkarken, İstanbul'un nüfusu 16 katına çıkmıştır. Bu artışta doğal nüfus artış hızının yanı sıra göçler de etkili olmuştur.

**Türkiye'de göç eden yaklaşık her beş kişiden biri için İstanbul, sunduğu imkanlarla cazip bir bölge olarak görülmektedir.**

İstanbul'un Aldığı ve Verdiği Göç, Net Göç ve Göç Hızları, 1975-2000

Tablo 4.6

Yıllar	Aldığı Göç	Verdiği Göç	Net Göç	Aldığı Göç Hızı (‰)	Verdiği Göç Hızı (‰)	Net Göç Hızı (‰)
1975-1980	557.082	268.429	288.653	136,71	70,9	67,27
1980-1985	576.782	279.184	297.598	113,80	58,52	56,53
1985-1990	995.717	339.040	656.677	154,77	58,69	99,86
1995-2000	920.955	513.507	407.448	101,82	59,45	46,09

Kaynak: Kocaman, 2008

Göç Verileri Açısından İstanbul ve Türkiye Karşılaştırması

Tablo 4.7

	2008			2009		
	İstanbul	Türkiye	Pay (%)	İstanbul	Türkiye	İstanbul
Aldığı Göç	374.868	2.273.492	16,5	388.467	2.236.981	17,4
Verdiği Göç	348.193	2.273.492	15,3	348.986	2.236.981	15,6
Net Göç	26.675	0	-	39.481	0	-
Net Göç Hızı (‰)	2,1	0,00	-	3,1	0,00	-

Kaynak: TÜİK, 2008 ve 2009 ADNKS



net göç hızları sırasıyla %0,1 ve %0,3,1'dir (bkz. Tablo 4.6). Bu veriler geçmiş dönemlere kıyasla İstanbul'da net göçlerin büyük oranda azaldığını göstermekle birlikte, İstanbul'da ikamet ettiği halde ADNKS'ye dahil olmayan önemli bir nüfus olduğu tahmin edilmektedir.

2009 ADNKS'ye göre, Türkiye'de göç eden nüfusun %17,4'ü İstanbul'a göç etmekte iken, İstanbul'dan göç eden nüfusun toplam göç eden nüfus içindeki payı %15,6'dır (bkz. Tablo 4.7). Buna göre, Türkiye'de göç eden yaklaşık her beş kişiden biri için İstanbul, sunduğu imkanlarla cazip bir bölge olarak görülmektedir.

Beşer yıllık dönemler itibarıyla İstanbul en yüksek göçü 995.717 ile 1985-1990 döneminde almış, bu dönemde yıllık ortalama 200.000<sup>23</sup> kişi göç etmiştir (bkz. Tablo 4.6). 2008-2009 döneminde ise aldığı göç yıllık 388.467'ye yükselmiştir. Öte yandan, Tablo 4.6'da İstanbul'un verdiği göçün 1975-2000 döneminde artış eğiliminde olduğu dikkati çekmektedir. Buna göre, İstanbul demografik açıdan yoğun göç alan, aynı zamanda da göç veren bir bölge konumundadır. Beşer yıllık dönemler itibarıyla İstanbul'dan dışarıya göçler 513.507 kişi ile 1995-2000 döneminde gerçekleşmiştir, buna göre yıllık verdiği göç bu dönemde ortalama 103.000 kişidir. 2008-2009 döneminde ise İstanbul'un verdiği göç 348.986'ya yükselmiştir.

**Sonuç olarak**, 1975-2000 dönemi Genel Nüfus Sayımı ile 2008 ve 2009 ADNKS göç verileri karşılaştırıldığında, İstanbul'a göçler artarken İstanbul'dan göçlerin de arttığı ve yıllık net göçlerin 1990 yılından itibaren azalmaya başladığı ortaya çıkmaktadır. 1975-1980 ve 1980-1985 dönemlerinde İstanbul nüfusuna göç yoluyla yılda ortalama 60.000 kişi eklenirken, net göç 1985-1990 döneminde 130.000 kişiye yükselmiş, 1995-2000 döneminde 80.000 kişiye ve 2008-2009 döneminde ise 39.481 kişiye düşmüştür. Bu verilere dayanarak, İstanbul'a göçlerin yavaşladığını söylemek mümkündür.

**2000 yılında İstanbul Bölgesi'nin net göç hızı %0,46,1 iken, bu oran 2008 yılında %0,2,1'e ve 2009 yılında da %0,3,1'e düşmüştür.**

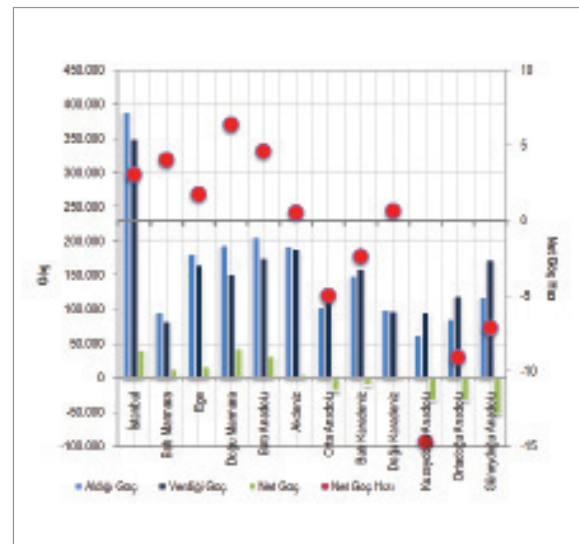
#### 4.2.2. Göç Verileri Açısından İBBS Düzey 1 ve Düzey 2 Bölgeleri Karşılaştırması

İBBS Düzey 1 bölgeleri arasında TR1 İstanbul Bölgesi 2009 yılı itibarıyla aldığı ve verdiği göçler bakımından ilk sırada yer almaktadır. Aldığı göç bakımından İstanbul'u sırası ile Batı Anadolu, Doğu Marmara, Akdeniz ve Ege Bölgeleri takip etmektedir. İstanbul'dan sonra sırası ile Akdeniz, Batı Anadolu, Güneydoğu Anadolu, Ege ve Batı Karadeniz Bölgeleri en fazla göç veren bölgelerdir. Net göçün en yüksek olduğu bölge Doğu Marmara Bölgesi, İstanbul Bölgesi ikinci sırada yer almaktadır. Bu bölgeleri Batı Anadolu, Ege ve Batı Marmara Bölgeleri izlemektedir. (bkz. Şekil 4.26).

Şekil 4.26'de bölgeler arası net göç eden nüfus büyüklüğü incelendiğinde, göçlerin Türkiye'nin doğusunda kalan bölgelerden sosyo-ekonomik açıdan daha gelişmiş batı bölgelerine doğru yöneldiği görülmektedir. Buna göre, İstanbul Bölgesi'nin de dahil olduğu net göç büyüklüğü pozitif olan bölgeler (7 bölge) göç alan, negatif olan bölgeler (5 bölge) ise göç veren bölgelerdir (bkz. Şekil 4.26).

İBBS Düzey 1 Bölgelerinin Aldığı ve Verdiği Göç, Net Göç ve Net Göç Hızı

Şekil 4.26



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

<sup>23</sup> Yıllık göç istatistikleri, Genel Nüfus Sayımlarında beşer yıllık dönemler itibarıyla verilen göç verilerinin beşe bölünmesi ile tahmini olarak hesaplanmıştır.

2000 Yılı Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre İstanbul Bölgesi aldığı ve verdiği göç ile net göç ve net göç hızı bakımından İBBS Düzey 1 Bölgeleri arasında ilk sırada yer almıştır.

2009 ADNKS'ye göre ise bölgelerin net göçlerinin büyüklüğünün bölge nüfusu ile ilişkisini gösteren net göç hızı bakımından İstanbul Bölgesi %0,06 net göç hızı ile, Doğu Marmara (%0,37), Batı Anadolu (%0,4,6) ve Batı Marmara (%0,4,03) Bölgelerinin ardından dördüncü sırada yer almaktadır.

İBBS Düzey 2 Bölgeleri karşılaştırıldığında, TR10 İstanbul Bölgesi aldığı ve verdiği göç ile net göç büyüklüğü itibarıyla ilk sırada olup, ardından TR51 Ankara Bölgesi gelmektedir (bkz. Şekil 4.27). TR10 İstanbul ve TR51 Ankara Bölgelerini aldığı göçün büyüklüğü açısından TR31 İzmir, TR42 Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova ve TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik Bölgeleri, verdiği göçün büyüklüğü açısından ise TR83 Samsun, Tokat, Çorum, Amasya, TR90 Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane ve TR62 Adana, Mersin Bölgeleri takip etmektedir. TR31 İzmir, TR42 Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova, TR41 Bursa, Eskişehir, Bilecik ve TR61 Antalya, Isparta, Burdur Bölgeleri ise TR10 İstanbul ve TR51 Ankara Bölgelerinden sonra net göçün en fazla olduğu bölgelerdir. İBBS Düzey 2 Bölgeleri arasında net göç hızı en yüksek olan bölge TR82 Kastamonu, Çankırı, Sinop Bölgesi (%0,18) olup, ardından TR51

Ankara (%0,8), TR61 Antalya, Isparta, Burdur (%0,7,5) ve TR42 Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova (%0,7,28) Bölgeleri gelmektedir (bkz. Şekil 4.27). TR10 İstanbul Bölgesi ise %0,06 net göç hızı İBBS Düzey 2 Bölgeleri arasında sekizinci sıradadır.

#### 4.2.3. Göç Akım Yönleri, Göç Edenlerin Nitelikleri ve Göç Etme Nedenleri

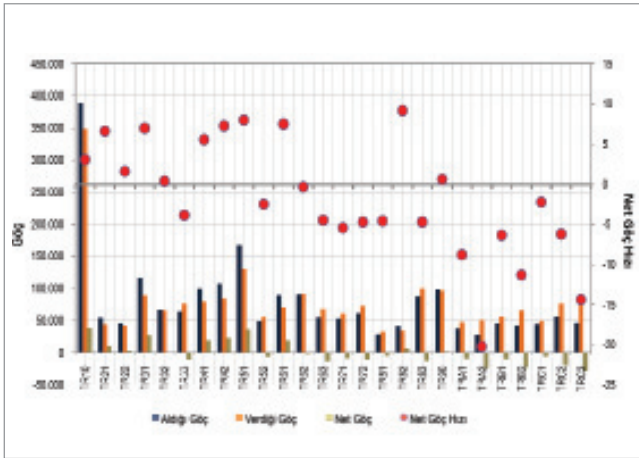
Türkiye'de iç göçler az gelişmiş bölgelerden gelişmiş bölgelere doğru seyretilmekte olup, bu seyrin yönü Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu, İç Anadolu ve Karadeniz Bölgelerinden batı bölgelerine doğrudur.

Ekonomik ve sosyal olanaklarıyla gelişmiş bir metropol olan İstanbul nüfus hareketlerinin fazla olduğu bir bölge olduğundan, demografik değişimlerin anlaşılması için göç akım yönlerinin ve göç edenlerin niteliklerinin incelenmesi önem arz etmektedir. Batı Karadeniz Bölgesi hem 2000 Yılı Genel Nüfus Sayımı hem de 2009

**İstanbul Bölgesi; Batı Marmara, Doğu Marmara ve Doğu Karadeniz Bölgelerine aldığından daha fazla göç vermektedir.**

İBBS Düzey 2 Bölgelerinin Aldığı ve Verdiği Göç, Net Göç ve Net Göç Hızı

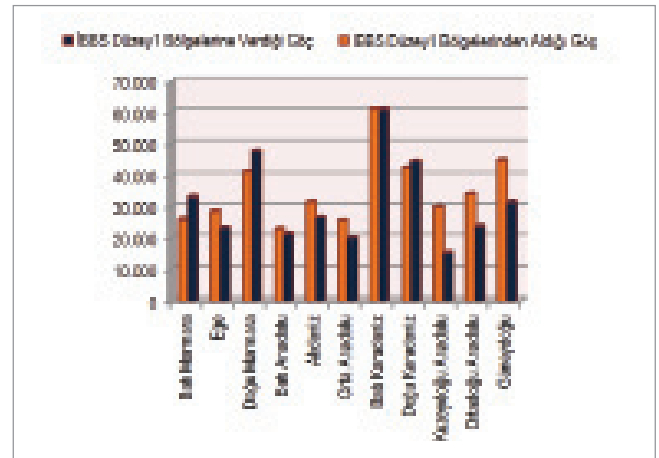
Şekil 4.27



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

İstanbul'un İBBS Düzey 1 Bölgelerinden Aldığı ve İBBS Düzey 1 Bölgelerine Verdiği Göç

Şekil 4.28



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

ADNKS sonuçlarına göre İstanbul'un en çok göç aldığı İBBS Düzey 1 Bölgesidir. Batı Karadeniz Bölgesinden sonra İstanbul'a göçler en fazla Güneydoğu Anadolu, Doğu Karadeniz, Doğu Marmara ve Ortadoğu Anadolu Bölgelerinden olmaktadır. İstanbul'dan göçler ise Batı Karadeniz'den sonra en fazla Doğu Marmara, Doğu Karadeniz, Batı Marmara ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerine yönelmektedir.

Bununla birlikte, Şekil 4.28'de görüldüğü üzere İstanbul Bölgesi; Batı Marmara, Doğu Marmara ve Doğu Karadeniz Bölgelerine aldığından daha fazla göç vermektedir. Göç akım yönleri itibarıyla İstanbul değerlendirildiğinde, İstanbul en büyük göçü Batı Karadeniz Bölgesi'nden alırken, en büyük göçü de bu bölgeye vermektedir. İstanbul'un en fazla göç aldığı ve göç verdiği bölgeler benzerlik gösterse de, toplam göçler içindeki payları farklılaşmaktadır. Bununla birlikte, Ortadoğu Anadolu Bölgesi en fazla göç aldığı bölgeler arasında yer alırken, Batı Marmara Bölgesi de İstanbul'dan göç edenlerin en çok tercih ettiği bölgeler arasındadır (bkz. Şekil 4.29)

1965'lerden itibaren yoğun göç baskısına maruz kalan İstanbul'da başka bölgelerde doğanların payı oldukça yüksektir. İstanbul'da ikamet edenler içinde İstanbul'da doğanların payı %16,7 iken, nüfusun en büyük kısmını %18,8 ile Batı Karadeniz Bölgesinde doğanlar oluşturmaktadır. Bunun temelinde, tarihsel süreçte

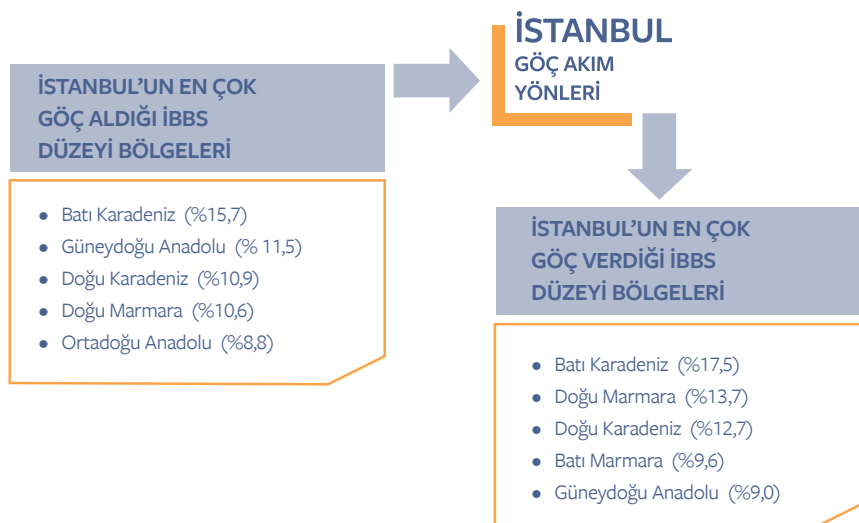
İstanbul'un en büyük göçü Batı Karadeniz Bölgesinden almış olması yer almaktadır. İstanbul nüfusu içinde nüfusa kayıtlı olunan bölgeler itibarıyla Batı Karadeniz ve İstanbul Bölgelerinden sonra, sırası ile Doğu Karadeniz (%13,8), Kuzeydoğu Anadolu (%10,9) ve Orta Anadolu (%9,5) Bölgeleri gelmektedir (bkz. Şekil 4.30).

TR10 İstanbul Bölgesi'nde ikamet edenler içinde diğer İBBS Düzey 2 Bölgelerinde doğanların dağılımı incelendiğinde, TR10 İstanbul Bölgesi doğumlulardan sonra sırası ile TR90 Trabzon, Ordu, Giresun, Rize, Artvin, Gümüşhane, TR83 Samsun, Tokat, Çorum, Amasya, TR82 Kastamonu, Çankırı, Sinop, TR72 Kayseri, Sivas, Yozgat, TRA1 Erzurum, Erzincan, Bayburt, TRB1 Van, Muş, Bitlis, Hakkari ve TRA2 Ağrı, Kars, Iğdır, Ardahan Bölgelerinde doğanların en büyük paya sahip olduğu görülmektedir (bkz. Şekil 4.31). İller bazında değerlendirildiğinde ise, İstanbul doğumlulardan sonra nüfus içinde en büyük payı sırası ile Sivas (%5,4), Kastamonu (%4,1), Ordu (%3,6), Giresun (%3,6), Tokat (%3,2) ve Samsun (%3,0) illerinde doğanlar oluşturmaktadır.

**İstanbul'da ikamet edenler içinde  
İstanbul'da doğanların payı %16,7'dir.**

İBBS Düzey 1 Bölgeleri İtibarıyla İstanbul'un Göç Akım Yönleri

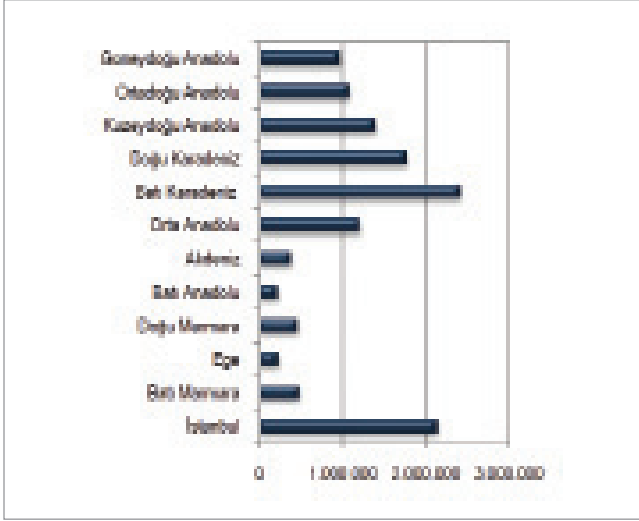
Şekil 4.29



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

İstanbul'da İkamet Eden Nüfusun Nüfusa Kayıtlı Olduğu Düzey 1 Bölgeleri İtibarıyla Dağılımı

Şekil 4.30



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

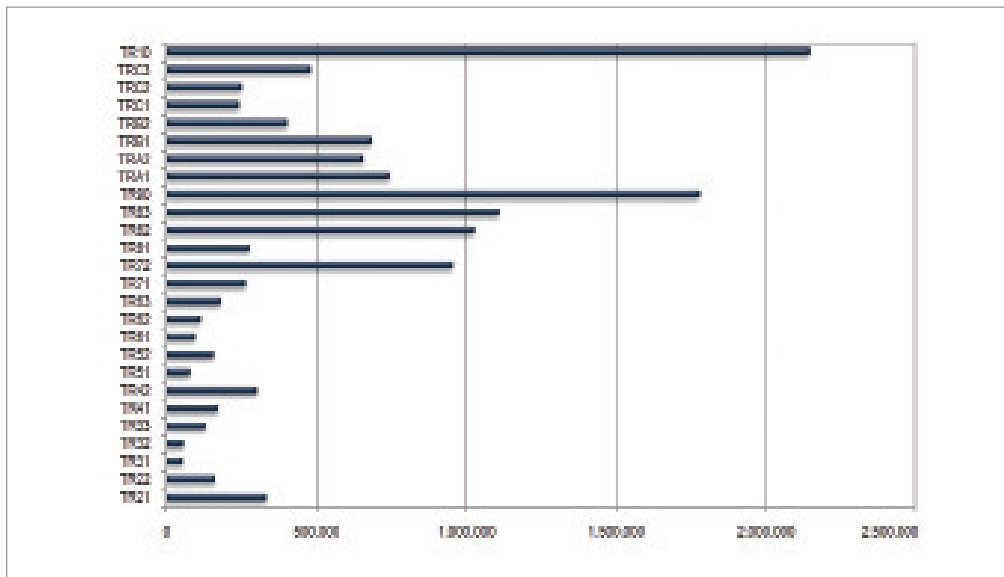
2009 yılı itibarıyla, İstanbul'un aldığı göçün %48,3'ünü kadınlar, %51,7'sini erkekler oluşturmaktadır (bkz. Şekil 4.33). Cinsiyetler itibarıyla verdiği göç incelendiğinde ise, aldığı göçün dağılımdan farklı olmadığı görülmektedir. Buna göre, İstanbul'dan göç edenlerin %48,1'i kadınlardan, %51,9'u erkeklerden oluşmaktadır.

Doğurganlığın yüksek olması nedeniyle Türkiye genç bir nüfus yapısına sahiptir. Dolayısıyla, ilk yaş gruplarındaki (0-14) nüfusun payı yüksek olup, yaş arttıkça yüzde payları azalmaktadır. Göç edenlerin yaş yapısı ise nüfusun yaş yapısından farklıdır; ilk yaş gruplarında göç eden nüfusun yüzde payları düşerken, çalışma çağı yaşlarının başlarında en üst seviyeye ulaşmakta, ileriki yaşlarda ise azalmaktadır (Kocaman, 2008).

Göçlerin 0-14, 15-64 ve 65+ olmak üzere üç ana yaş grubuna göre dağılımı incelendiğinde, göçlerin büyük çoğunluğunun 15-64 yaş grubunda yoğunlaştığı, buna karşılık genç ve yaşlı nüfus göçünün oldukça az olduğu görülmektedir (bkz. Şekil 4.32). Bu durum İstanbul'un aldığı göç ile verdiği göçün genç nüfus, çalışma çağı nüfusu ve yaşlı nüfus itibarıyla dağılımında da ortaya çıkmaktadır (bkz. Şekil 4.33). Aldığı göçün %78,3'ünü 15-64 yaş grubundaki

İstanbul'da İkamet Eden Nüfusun Nüfusa Kayıtlı Olduğu Düzey 2 Bölgeleri İtibarıyla Dağılımı

Şekil 4.31



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

çalışma çağı nüfusu oluştururken, aynı yaş grubu verdiği göçün %74,4'ünü oluşturmaktadır. 0-14 yaş grubundakiler aldığı göç içinde %18,6, verdiği göç içinde ise %21,0 oranında paya sahiptir. 65 ve üzerindeki yaşlı nüfusun oranı ise verdiği göçler içinde daha fazla olup, bu durum emeklilik sonrası memlekete dönüşlerle açıklanabilmektedir.

İstanbul'un aldığı ve verdiği göçün beşerli yaş gruplarına göre dağılımındaki farklar Şekil 4.38'de gösterilmektedir. Yaş gruplarına göre aldığı ve verdiği göç karşılaştırıldığında, verdiği göçleri gösteren yaş piramidinin 35-39 yaş grubundan başlayarak daha üst yaş gruplarına doğru genişlediği, aldığı göçün ise 20-34 yaşlar arasında yoğunlaştığı gözlenmektedir (bkz. Şekil 4.33). Aldığı göç içinde özellikle 20-24 (%19,1) ve 25-29 (%17,4) yaş grupları en büyük paya sahiptir.

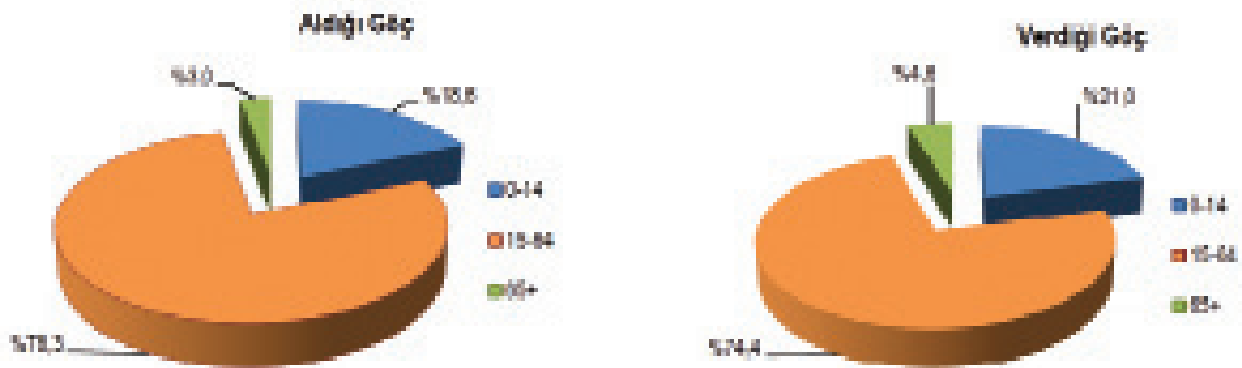
Nüfus hareketlerine neden olan faktörlerin ortaya konması amacıyla, 2000 Yılı Genel Nüfus Sayımında ilk defa hane halklarına göç etme nedenleri sorulmuş; soru kağıdında göç etme nedeni olarak iş arama/bulma, tayin/atama, hanedeki fertlerden birine

bağımlı göç, eğitim, evlilik, deprem, güvenlik ve diğer olmak üzere sekiz seçeneğe yer verilmiştir. Bu kapsamda, 2000 Yılı Genel Nüfus Sayımı Göç İstatistiklerine dayanarak Kocaman (2008)'in yaptığı çalışmada İstanbul'a ve İstanbul'dan göçlerin en çok hangi nedenlerle gerçekleştiği ve göç etme nedenlerine göre hangi illerin daha fazla göç aldığı ve verdiği ortaya konmuştur. Buna göre, İstanbul'a göçler en fazla iş aramak/bulmak (%31,5) amacıyla ve hanehalkı fertlerinden birine bağımlı göç (%26,0) yoluyla olmaktadır (bkz. Tablo 4.8).

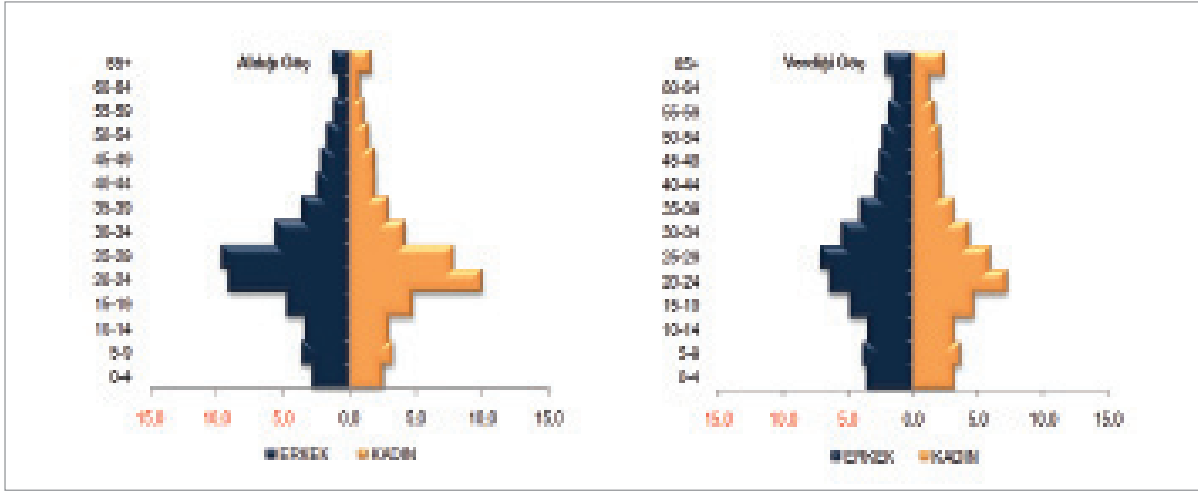
**İstanbul'a göçler en fazla iş aramak/bulmak amacıyla ve hanehalkı fertlerinden birine bağımlı göç yoluyla olmaktadır.**

İstanbul'un Aldığı ve Verdiği Göçün Genç Nüfus, Çalışma Çağı Nüfusu ve Yaşlı Nüfusa Göre Dağılımı

Şekil 4.32



Kaynak: TUIK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.



Kaynak: TÜİK, 2009 ADNKS verilerinden derlenmiştir.

İstanbul'dan başka bölgelere göçlerde ise, diğer (%30) nedenlerle göçler en büyük paya sahiptir; ancak diğer nedenlerle göç edenlere ilişkin olarak soru kağıdında ilave bir açıklama bölümü yer almadığından, İstanbul'un en çok hangi nedenlerle göç verdiğine ilişkin bilgi edinilememiştir. Diğer nedenlerden sonra İstanbul'dan göçler sırasıyla en fazla hanehalkı fertlerinden birine bağımlı göç (%23,2) ve iş arama/bulma (%12,9) nedenleriyle olmaktadır (bkz. Tablo 4.8).

1995-2000 döneminde 81 il içinde iş arama/bulma, tayin/atama, hane halkı fertlerinden birine bağımlı göç, eğitim, evlilik, deprem ve güvenlik nedenleriyle en çok göç edilmiş olan illerin başında İstanbul, Ankara ve İzmir illeri gelmektedir (Kocaman, 2008). İstanbul iş arama/bulma nedeniyle göç edenlerin ilk tercihidir; bir başka deyişle, iş arayanların %30,18'i İstanbul'a göç etmektedir. Bununla birlikte, İstanbul 1995-2000 döneminde en fazla göç alan il olduğu için bütün göç etme nedenleri itibarıyla 81 il arasında ilk sırada yer almaktadır. Aynı dönemde, deprem ve güvenlik nedenleri dışında, iş arama/bulma, tayin/atama, hane halkı fertlerinden birine bağımlı olma, eğitim, ve evlilik nedenleriyle en çok İstanbul, Ankara,

İzmir, Adana ve Samsun illeri göç vermiştir (Kocaman, 2008). İstanbul ayrıca deprem ve güvenlik nedenleriyle en çok göç veren 10 il arasında yer almaktadır<sup>24</sup> (bkz. Tablo 4.9).

**Sonuç olarak;** 1950'lerden itibaren Türkiye'de hızlı bir nüfus artışı sürecine girmiş ve bu hızlı nüfus artışı sonucunda şehir olarak nitelendirilen yerleşmelerin sayısı hızla artmıştır. Nüfus artışı Türkiye'de nüfus hareketlerinin artmasına yol açmış; doğu bölgelerden batı bölgelere ve kırsal alanlardan kentsel alanlara doğru iç göçler artmıştır. İç göçlerin artmasında en büyük etken, özellikle genç nüfus ile çalışma çağındaki nüfusun artarak toplam nüfus içindeki payının %60'lara ulaşması sonucunda, nüfusun iş olanaklarının daha fazla olduğu kentsel alanlara yönelmesidir.

**İstanbul deprem ve güvenlik nedenleriyle en çok göç veren 10 il arasında yer almaktadır.**

<sup>24</sup> Deprem nedeniyle İstanbul, Kocaeli, Sakarya, Yalova, Bolu, Düzce, Adana, Bursa, Afyon ve İzmir; güvenlik nedeniyle ise İstanbul, Diyarbakır, Mardin, Siirt, Bingöl, Hakkari, Muş, Tunceli ve Van en çok göç veren 10 ildir (Kocaman, 2008).

## Göç Etme Nedenlerine Göre İstanbul'un Aldığı ve Verdiği Göç, 1995-2000

Tablo 4.8

Göç Etme Nedenleri	Aldığı Göç	Verdiği Göç
İş Arama/Bulma	31,5	12,9
Tayin/Atama	6,0	9,1
Hanehalkı Fertlerinden Birine Bağımlı Göç	26,0	23,2
Eğitim	8,8	8,9
Evlilik	11,1	5,1
Deprem	2,1	8,8
Güvenlik	0,5	0,6
Diğer	13,0	30,0
Bilinmeyen	1,1	1,4
<b>Toplam</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Kaynak: Kocaman, 2008

## Göç Etme Nedenlerine Göre İstanbul ve Diğer İllerin Payları, 1995-2000

Tablo 4.9

Göç Etme Nedenleri	Aldığı Göç			Verdiği Göç		
	İstanbul (%)	Diğer İller (%)		İstanbul (%)	Diğer İller (%)	
İş Arama/Bulma	30,18	69,82	100	6,88	93,12	100
Tayin/Atama	8,62	91,38	100	9,76	90,24	100
Hanehalkı Fertlerinden Birine Bağımlı Göç	19,51	80,49	100	9,71	90,29	100
Eğitim	14,68	85,32	100	8,26	91,74	100
Evlilik	28,62	71,38	100	7,35	92,65	100
Deprem	13,14	86,86	100	30,95	69,05	100
Güvenlik	14,3	85,7	100	9,4	90,6	100
Diğer	14,82	85,18	100	19,06	80,94	100
Bilinmeyen	15,44	84,56	100	11,68	88,32	100

Kaynak: Kocaman, 2008

Nüfus artışı mekânsal dağılımı da etkilemiş; şehirler merkezden çevreye doğru yayılmaya başlamış, dolayısıyla birçok tarımsal alan yerleşime açılmıştır. Bazı şehirlerin nüfuslarının diğerlerinden daha fazla artması sonucunda metropol alanlar meydana gelmiş; başta metropol kentler olmak üzere kentsel alanlarda gecekondulaşma ve kaçak yapılaşma artmıştır. Bununla birlikte, metropoliten bölgelerde toprak, hava, su ve gürültü kirliliği gibi ciddi çevre sorunları ortaya çıkmaya başlamış; belediyeler hizmet sunmada sıkıntıya girmiştir. Öte yandan, kamu hizmetlerinin sunumunda artan nüfusun ihtiyacını karşılayabilmek için daha fazla kaynak ayırma zorunluluğu ortaya çıkmıştır.

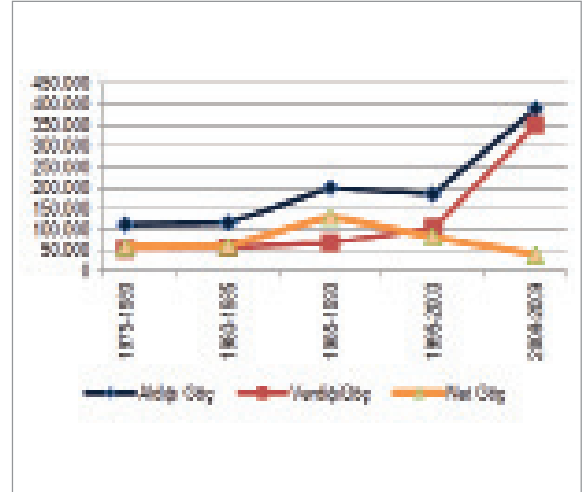
Nüfus artışı ve iç göçlerden en çok etkilenen illerin başında İstanbul gelmektedir. İstanbul 2000 yılına kadar en büyük göçü 1985-1990 döneminde almış, 1995-2000 döneminde vermiştir. Ancak, 1975-2009 dönemi itibarıyla İstanbul'un aldığı ve verdiği göçün seyri incelendiğinde, İstanbul'un yıllık olarak aldığı göçün 2000 yılından sonra hızla arttığı, ancak aynı zamanda verdiği göçün de özellikle 1990'dan sonra büyük bir hızla arttığı görülmektedir (bkz. Şekil 4.34). Şekil 4.34'te İstanbul'da net göçün en fazla 1985-1990 döneminde gerçekleştiği ve bu dönemden itibaren giderek azaldığı görülmektedir. 1985-1990 döneminde İstanbul yıllık ortalama 131.335 kişi net göç alırken, 2008-2009 döneminde 39.481 kişi net göç almıştır. Dolayısıyla, İstanbul nüfusu üzerinde **göçün etkisinin geçmiş dönemlere kıyasla azaldığını** söylemek mümkündür. Öte yandan, İstanbul'un göç alan ve göç veren bir bölge olması nedeniyle **nüfus hareketlerinin çok fazla olduğu bir bölge** olduğunu söylemek de gerekir.

Türkiye ve İstanbul'a ilişkin demografik göstergeler incelendiğinde bazı temel bulgulara ulaşılmaktadır. Türkiye'de toplam doğurganlık hızı 2000 yılında 2,53'ten 2008 yılında 2,14'düşmüş olup, 2008 yılı itibarıyla yenilenme hızı düzeyindedir. İstanbul'da ise toplam doğurganlık hızı 2000 yılında 1,97 iken 2008 yılında 1,78'e düşerek yenilenme hızının altına düşmüştür. İstanbul giderek toplam doğurganlık hızı olarak kadın başına 1,5 çocuk düzeyindeki AB27 ülkelerine yakınsamaktadır. Toplam doğurganlık hızının düşmesinde, işgücüne katılım oranı itibarıyla 2004 yılı öncesine dair veri bulunmadığı için karşılaştırma yapıp verilerle desteklenememekle birlikte, kadınların işgücüne katılımının artmasının da etkili olduğu tahmin edilmektedir.

Diğer yandan, 2000 yılı Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre İstanbul'da ortalama hanehalkı büyüklüğü 3,85 olup, Türkiye ortalaması olan 4,5 kişiden daha azdır. 2000 yılı itibarıyla İstanbul'da

#### İstanbul'un Aldığı ve Verdiği Göç ile Net Göçler<sup>25</sup>, 1975-2009

Şekil 4.34



Kaynak: Kocaman, 2008 ve TÜİK, 2009 ADNKS

hanehalklarının %71,1'i 1-4 kişi olan hanehalkı büyüklüğüne sahipken, %28,9'u 5 ve daha fazla kişiden oluşmaktadır. Ortalama hanehalkı büyüklüğüne ilişkin olarak 2000 yılı Genel Nüfus Sayımından sonra güncel bir veri olmamakla birlikte, toplam doğurganlık hızındaki düşüşe paralel olarak **ortalama hanehalkı büyüklüğünün küçüldüğü** tahmin edilmektedir.

**İstanbul'un demografik verileri değerlendirildiğinde ulaşılan en önemli bulgu, İstanbul'un nüfusu hızla yaşlanan, hatta en hızlı yaşlanan bölgeler arasında yer alma tehlikesiyle karşı karşıya olmasıdır.** Toplam doğurganlık hızının yenilenme düzeyinin altına inmesi nüfusun yaşlanacağına ve yaşlı nüfusun payının artacağına ilişkin ipuçlarını vermektedir. Ortalama hanehalkı büyüklüğünün azalması ve nüfusun yaşlanma riskiyle karşı karşıya olması ise, yaşlı bakımı ve sağlık hizmetleri gibi sektörlerin önemini artırmaktadır.

<sup>25</sup> Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre beşer yıllık dönemler itibarıyla yayımlanan göç verilerinin yıllık olan ADNKS verileri ile karşılaştırılabilirliği ve doğru tespitlerde bulunulabilmesi amacıyla, beşer yıllık dönemlere ait göç verileri 5'e bölünerek ortalama yıllık göçler hesaplanmış ve şekilde gösterilmiştir.



## 4 3 İşgücü ve İstihdam

### 4.3.1. Genel Bakış

Türkiye ve dünya gündeminin en önemli sorunları arasında yer alan işsizlik ve neden olduğu sosyal sorunlar gelişmişlik farkı gözetmeksizin hemen her ülkeyi etkilemektedir. Ekonomik sonuçlarının yanısıra toplumsal bir sorun olan işsizlik; gelir yoksunluğu nedeniyle bir yönüyle yoksulluğa yol açarken, diğer yönüyle bireyler üzerindeki olumsuz sosyal-psikolojik etkileriyle sosyal dışlanmaya neden olmaktadır. İstihdam ise üretim ve gelir yaratma yanında, sosyal bütünleşmenin en önemli aracıdır. (DPT, 2007). İşsizlik, gelir eşitsizliği ve yoksulluğu artırırken, insan kaynaklarının atıl kalması kalkınmayı yavaşlatmaktadır (TÜSİAD, 2004). İş olmadan temel çalışma hakları, sosyal güvenlik ve sosyal diyalogdan bahsedilemeyeceği gibi, toplumun bir parçası olmada ve geleceğin inşasında iş son derece gereklidir (DPT, 2007).

Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) verilerine göre, 2004, 2005 ve 2006 yıllarında istikrarlı şekilde seyreden büyümeye karşın, dünya ekonomileri işsizlik oranlarında kayda değer düşüşler yaratamamıştır. Dünya ekonomileri son 10 yılda %4,1 oranında reel GSYİH büyümesi üretirken, istihdam artışları %1,6 düzeyinde kalmıştır. En yüksek büyüme süreçlerinin yaşandığı Doğu Asya ve Güney Asya ülke gruplarının yıllık istihdam artışları bu yüksek büyüme performanslarına karşılık son derece düşüktür. Bununla birlikte, hizmetler sektörünün toplam istihdamdaki payı Orta Doğu ve Kuzey Afrika dışındaki bölgelerde son 10 yılda önemli ölçüde artmıştır (İl İstihdam Kurulu, 2007).

Türkiye'deki işgücü piyasası, diğer ülkelerin işgücü piyasaları ile karşılaştırıldığında önemli farklar ortaya çıkmaktadır. Bunların başında, tarım sektöründeki yüksek istihdam - düşük verimlilik, işgücüne katılım, istihdam oranının özellikle kadınlarda çok düşük olması ve işgücünün ortalama eğitim seviyesinin düşüklüğü gelmektedir (TÜSİAD, 2004). Türkiye 2001'den bu yana etkileyici bir büyüme gerçekleştirmiş ve bu büyüme enflasyonun düşürülmesini, kamu harcamalarının iyileştirilmesini ve ihracat ile doğrudan yabancı yatırımların arttırılmasını sağlayan bir dizi reformla desteklenmiştir. Ancak, istihdam yaratma sürecinin nispeten yavaş kalmasının, büyümeden sağlanan faydaların toplum kesimlerine dağılımını sınırlayabileceği ve reformların devamı için gereken desteği

azaltılabileceği düşünülebilir (Dünya Bankası, 2006).

Ülkemizde 1990-2001 döneminde %3,2 olan yıllık ortalama büyüme, 2002-2007 döneminde %6,9'a çıkmıştır. 2001 sonrasında gerçekleşen büyümenin, hem daha yüksek hem de daha stabil olduğu söylenebilir. Buna rağmen 1990'larda Türkiye'de işsizlik ortalama %7,7 düzeyinde kalırken, "yüksek büyüme dönemi" olarak kaydedilen 2002-2007 arasında bu oran %10 düzeyinde gerçekleşmiştir. Dolayısıyla ekonominin birikimli olarak %40'tan fazla büyüdüğü bir dönemde işsizliğin düşüş trendine girmemiş olması, "İstihdam yaratmayan büyüme" eleştirisini gündeme getirmiştir (İ. Öztürk, 2008).

2004 yılından itibaren Türkiye'nin nüfusu 67,7 milyondan 2008 yılında 71 milyona çıkarken, GSYİH da yaklaşık 560 milyardan, 950 milyara çıkmıştır. Ekonomik büyüme nüfus artışına nispeten hızlı olduğundan kişi başına düşen GSYİH değerleri de aynı dönemde artış göstermiştir.

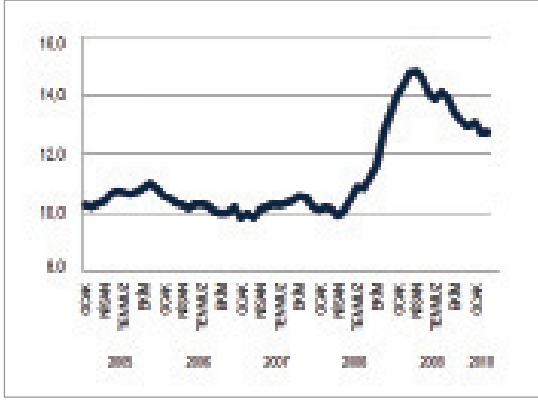
Birleşmiş Milletler tarafından "Binyıl Kalkınma Hedefleri"nden mutlak yoksulluk ve açlığı ortadan kaldırma hedefinin göstergelerinden biri "İstihdamın nüfus içindeki payı"dır. Bu payın azalmasında; ekonomik büyümenin yeterince istihdam yaratmamasının yanında tarımda yaşanan yapısal çözümler de etkilidir. Bununla birlikte, istihdamın toplam nüfus içindeki payının özellikle kriz dönemlerinde de azalma gösterdiği gözlenmektedir (DPT, BM, 2010). İşsizlik oranı Ağustos 2008'de %10,2 iken krizle birlikte ciddi bir artışla Ağustos 2009'da %13,4'e yükselmiştir. Geçmiş tecrübe göstermektedir ki; kayıtlı iş sayısının azaldığı kriz dönemlerinde çalışanlar kayıt dışı sektörlere yönelme eğilimi göstermektedirler (IILS, 2009).

Türkiye'deki büyük kayıt dışı ekonomi; kentsel kesimde her üç işçiden birinin ve kırsal kesimdeki her dört işçiden üçünün hiçbir sosyal güvenlik kurumuna kayıtlı olmadığı anlamına gelmektedir.

Sonuç olarak, çok az işçi emeklilik, sağlık sigortası ve işsizlik sigortası alabilmektedir; kıdem tazminatının tamamını alabilen ve istihdam mevzuatında belirtilen diğer korumalardan tam olarak faydalanabilenlerin sayısı ise çok daha azdır çünkü herhangi bir sosyal güvenlik kurumuna kayıtlı işçiler arasında bile yasal iş düzenlemelerine tam uyum göreceli olarak düşük düzeydedir (Dünya Bankası, 2006).

Mevsimsellikten Arındırılmış İşsizlik Oranı, Türkiye, (%)

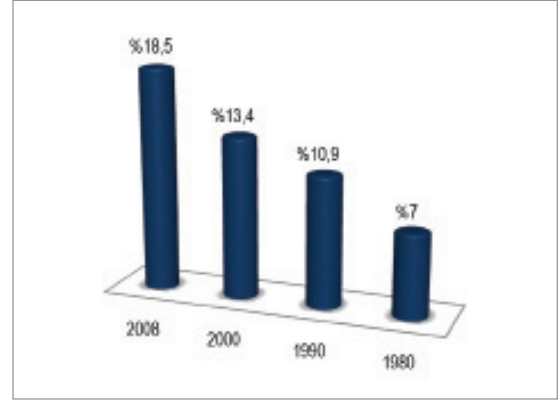
Şekil 4.35



Kaynak: TÜİK, Hanehalkı İşgücü Anketi

İstanbul'un Toplam İstihdam İçindeki Oranı, 1980-2008, (%)

Şekil 4.36



Kaynak: TÜİK HİA, 2008; İBB Ekonomik Yapı Analizleri Raporu, 2005

Türkiye geneli için kayıt dışı istihdam oranı %50,1 olarak tahmin edilmektedir. İstanbul'da kayıt dışı istihdam oranınının 2002 yılında %32,8, 2005'te ise %33 olduğu tahmin edilmekte; dolayısıyla bu İstanbul'da Türkiye ortalamasının altında bir kayıt dışılık söz konusu olduğu ifade edilmektedir. (İl İstihdam Kurulu, 2007)

**Türkiye'de kayıt dışı istihdam oranı İstanbul'dan yüksektir. 2005 yılında kayıt dışı istihdam oranınının Türkiye'de %50,1, İstanbul'da ise %33 olduğu tahmin edilmektedir.**

#### 4.3.2. İstanbul'un Toplam İstihdam İçindeki Oranı

İstanbul Bölgesi'nin çeşitli sektörlerde istihdam sağlamasından dolayı "nüfus çekici" olma özelliği, 1950 yılından sonra hızlanmıştır. Özellikle 1980-2008 yılları arasındaki istihdam verileri incelendiğinde bu özelliğin arttığı görülmektedir. Buna göre, 1980 yılında Türkiye'nin işgücü istihdamınının %7'si İstanbul'dadır. Bu rakam 1990'da %10,9'a, 2000 yılında %13,4'e (İBB, 2005), 2008 yılında ise %18,5'e (TÜİK, 2008) çıkmıştır. İstanbul, İBBS Düzey 2 bölgeleri arasında da Türkiye'nin en çok istihdam sağlayan bölgesidir.

2000 ve 2006 yıllarını karşılaştıran sektörel bir analiz çalışmasında İstanbul'da istihdamla ilişkili olarak şu sonuçlara ulaşılmıştır (İl İstihdam Kurulu, 2007):

- Genel anlamda İstanbul'da beklendiği gibi sanayi alanında bir azalma yaşanmasına rağmen, kentin bir sanayi metropolü olma özelliği devam etmektedir.
- Hizmet sektöründe büyük artış dikkati çekmektedir. Bu artış özellikle bilgisayar firmaları, özel eğitim ve sağlık kurumları, uluslararası yolcu ve yük taşımacılığı, kozmetik, turizm ve izolasyon alanındaki firmalara aittir.
- İnşaat firmalarındaki artışla birlikte, izolasyon gibi alanlarda artışın olması inşaat sektöründe uzmanlaşmaya gidiş konusunda önemli ipuçları vermektedir.
- Özellikle hizmet sektöründe uzmanlaşma eğilimleri, istihdam açısından kalifiye işgücü talebinin göstergesi olarak değerlendirilebilir.
- İmalat sanayi alanındaki en çarpıcı azalış, konfeksiyon ve kimya sektöründeki firmalara aittir.
- 2001 krizinin etkisiyle bankacılık ve finans alanında da firma azalışları söz konusudur.

#### 4.3.3. İstihdam Göstergeleri

İstihdam, işsizlik, işgücüne katılım, verimlilik ve kazançlar gibi işgücü piyasasına ilişkin göstergeler, özellikle son on yılda sosyal ve politik tartışma gündemlerinin başlıca konularından olmuştur (EUROSTAT, 2009).

### Kurumsal Olmayan Çalışma Çağındaki Nüfus:

Günlük yaşam gereksinimleri, yasal bir düzenlemeye dayalı olarak kurulan özel ya da tüzel kurum/kuruluşlarda kısmen ya da tamamen karşılanan, bireysel karar ve davranışlarında yetkili otoritenin kurallarına hareket eden, ancak bireysel harcamalarına karar verebilen kişilerin yaşamlarını sürdürdükleri alanlarda yaşayan nüfusa kurumsal nüfus denir. Bu tanıma göre; okul, yurt, otel, çocuk yuvası, huzurevi, hastane ve hapisane ile kışla ve ordu evlerinde ikamet edenler kurumsal nüfusa dahildir ve bu kişiler işgücü istatistiklerinde kapsam dışı tutulmuştur. Çalışma çağındaki nüfus kurumsal yerlerde değil, hanelerde ikamet eden sivil nüfus içerisindeki 15 ve daha yukarı yaşta nüfus olarak tanımlanmıştır (TÜİK, 2007).

### İstihdam Edilen Nüfus:

İstihdamda olanlar; “referans haftasında işbaşında olanlar” ve “referans haftasında işbaşında olmasa bile, bir işi olanlar” olmak üzere iki gruba ayrılırlar. Referans haftasında bir ücret veya elde edeceği kâr karşılığı, ücretli-maaşlı, yevmiyeli, kendi hesabına, işveren ya da ücretsiz aile işçisi olarak bir saat bile olsa herhangi bir işte çalışmış olanlar, istihdamda kabul edilmektedir. Bir iş ya da meslekte bilgi veya beceri kazanmak amacıyla belirli bir menfaat (aynı ya da nakdi gelir, sosyal güvence, yol parası, cep harçlığı, bahşiş vb.) karşılığında çalışanlar da istihdamda kabul edilmektedir. Referans haftasında iş başında olmayanların istihdamda kabul edilip edilmeyecekleri kişinin “işteki durumuna” göre belirlenmektedir (TÜİK, 2007).

### İşsiz Nüfus:

İşsiz nüfus, hanehalkı işgücü anketlerine katılanlar arasında istihdam edilenler sınıfına girmeyen ve son üç ay içerisinde herhangi bir biçimde iş arama girişiminde bulunmuş ayrıca iş bulması halinde iki hafta içerisinde iş başı yapması mümkün olan kimseleri ifade etmektedir. İşsizlik oranı hesaplanırken esas alınan nüfusu teşkil ederler (TÜİK, 2007).

### Toplam İşgücü:

İşgücü, bir ülkede çalışma çağında yani 15 ve üzeri yaşta, istihdam edilenler ile işsizlerin toplamını ifade etmektedir. Mevcut dönemde istihdam edilenlerin yanı sıra, istihdam edilmek arzusunda olan işsizler de işgücü içinde değerlendirilmektedir. İşgücünün ölçümü konusundaki uluslararası standartlar ILO tarafından belirlenmiştir (TÜİK, 2007). Toplam işgücü, bir açıdan bu ülkede çalışma potansiyeline ve motivasyonuna sahip olan insanların toplamı olarak da algılanabilir. Bu anlamda toplam işgücünün ülkedeki insan kaynağına ve ekonomik potansiyele işaret eden bir yönü vardır.

### İşgücüne Katılım Oranı:

İşgücüne katılım oranı, toplam işgücünün kurumsal olmayan çalışma çağındaki nüfusa bölümünden elde edilmektedir. Diğer bir deyişle bu oran, çalışabilecek durumda olan nüfusun ne kadarının çalışmak istediğini ölçmektedir. Bu oranın düşmesi, her şeyden önce üretken toplumsal kesimin daralması anlamına gelmektedir. Bu sonuç bir yandan büyüme oranını negatif etkilemekte, öte yandan bağımlılık oranı da hızla yükselmektedir (Karagöl, 2010).

### İşsizlik Oranı:

İşsizlik, işsiz nüfusun toplam işgücüne oranı olarak tanımlanmıştır. İşsiz sayılabilmek için sadece çalışmayı arzulamak yetmez. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tanımına göre işsiz sayılabilmek için aktif olarak iş aramak gerekir. İşsiz miktarını iki temel dinamik belirler: İşgücü arzı ve talebi. İşgücü arzı talepten daha hızlı artarsa, istihdam artsa bile işsizlik artar. İşgücü arzı sabitken, istihdam azalır işsizlik yine artar (TÜSİAD, 2004).

Ülkemizde işgücü piyasası durumu hakkında en sağlıklı bilgi, TÜİK tarafından gerçekleştirilen “Hanehalkı İşgücü Anketleri” yoluyla elde edilmektedir. Özellikle idari kayıtların yeterli olmadığı ülkelerde, istihdam edilenler ile işsizlerin temel özelliklerine ilişkin bilgiler, işgücü anketlerinden elde edilen verilerle ulusal ve bölgesel düzeyde tahmin edilmektedir (TÜİK, 2007).

#### 4.3.3.1. İstihdamın Ana Sektörel Dağılımı

İstanbul’da tarımsal üretim son derece kısıtlı olduğundan, şehirde hizmetler sektörünün istihdamdan aldığı %61,8 lik pay, %50 olan Türkiye ortalamasından daha yüksektir. 2008’de hizmet sektörünün istihdamdan aldığı pay 59,5’tir. İstanbul ortalaması sırasıyla %68,4 ve %70,7 olan AB ve OECD ortalamalarının altında kalmaktadır (OECD).

**İstanbul’da hizmetler sektörünün istihdamdan aldığı pay %61,8 iken, bu oran Türkiye genelinde %50’dir.**

2008 yılında İstanbul’da sanayinin istihdamdan aldığı pay %40,1 olup %26,8 olan Türkiye geneli, %26,9 olan AB ortalaması ve %24,3 olan OECD ortalamasının üzerinde kalmaktadır. 2009 yılında Türkiye’de tarım sektörünün istihdam aldığı pay %24,7 İstanbul’da ise %3’tür. İstanbul’da sanayi sektörünün istihdamdan aldığı pay %37,9 olarak hesaplanmıştır.

İstihdam ve işsizliğin ölçümünde kullanılan kriterler ile işgücü istatistiklerine ilişkin diğer tanım ve kavramlar, Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından, tüm ülke temsilcilerinin de katılımıyla gerçekleştirilen Uluslararası Çalışma İstatistikçileri Konferanslarında (ICLS) tartışılarak belirlenmiştir (TÜİK, 2007). (\*İnşaat sektörü sanayi içinde değerlendirilmiştir).

#### 4.3.3.2. Kurumsal Olmayan Çalışma Çağındaki Nüfus ve İstihdam Edilen Nüfus

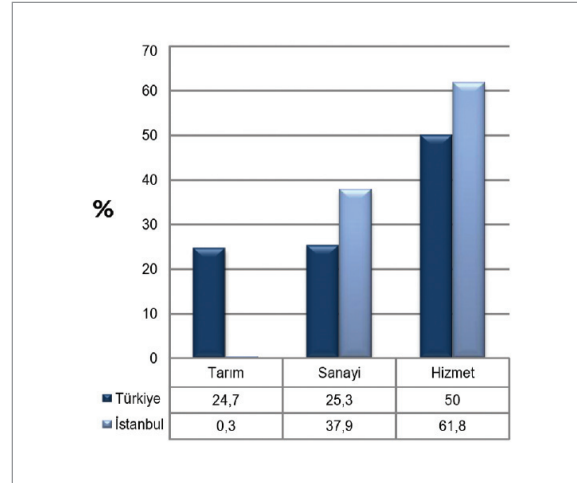
TÜİK verilerine göre 2009 yılında Türkiye’de çalışma çağındaki nüfus 51,6 milyondur. İstanbul’daki yaklaşık 9,6 milyonluk çalışma

çağındaki nüfus, Türkiye’deki çalışma çağındaki nüfusun %18,5’ini oluşturmaktadır. Aşağıdaki şekilde de görüldüğü üzere, 2004 yılından 2009 yılına kadarki beş yıllık süreçte İstanbul’daki çalışma çağındaki nüfus 1,5 milyon artmıştır.

İstihdam edilen nüfus verilerine bakıldığında, 2004 yılında Türkiye’de istihdam edilen nüfus 21,8 olup 2006 yılında 20,42 milyona inmiş, takip eden yıllarda artarak 2009’da 21,3 milyona yükselmiştir. İstanbul’da istihdam edilen nüfus yıllar içinde düzenli bir artış göstermiş, 2008 yılında 3,9 milyona ulaştıktan sonra 2009’da 3,7 milyona gerilemiştir. İstanbul’da istihdam edilen nüfusun %76,6’sı erkek nüfus olup, İstanbul’da istihdam edilenlerin yalnızca %23,3’ü kadın nüfustur. 2009 yılında Türkiye’de kadın istihdam oranı %22,3, İstanbul’da ise %18,1’dir.

İstihdamın Ana Sektörlere Dağılımı - 2009

Şekil 4.37

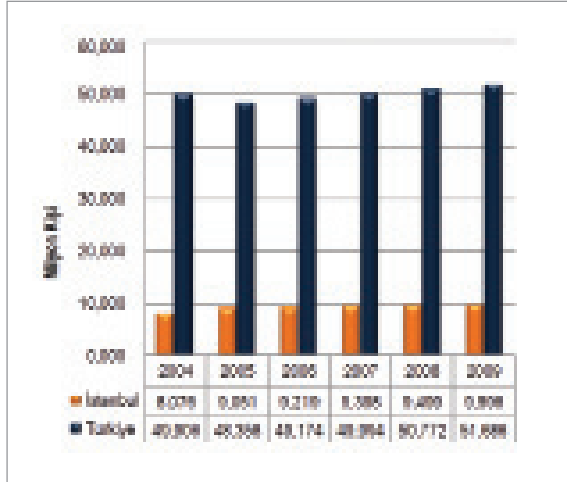


Kaynak: TÜİK; Hanehalkı İşgücü Anketi

**İstanbul’da kadınların yalnızca %18.1’i istihdam edilmektedir.**

Türkiye ve İstanbul'da Kurumsal Olmayan Çalışma Çağındaki Nüfus, 2004-2009

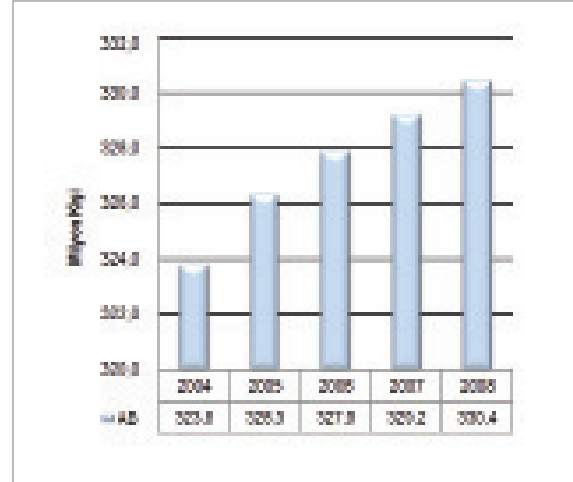
Şekil 4.38



Kaynak: TÜİK HİA

AB'de Kurumsal Olmayan Çalışma Çağındaki Nüfus, 2004-2008

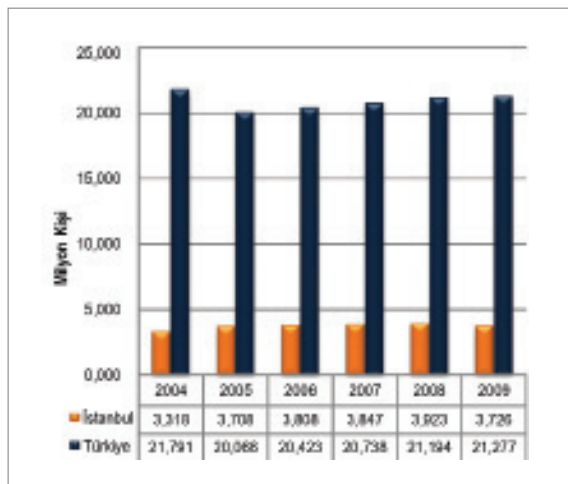
Şekil 4.40



Kaynak: OECD ve Eurostat verilerinden derlenmiştir.

Türkiye ve İstanbul'da İstihdam Edilen Nüfus, 2004-2009

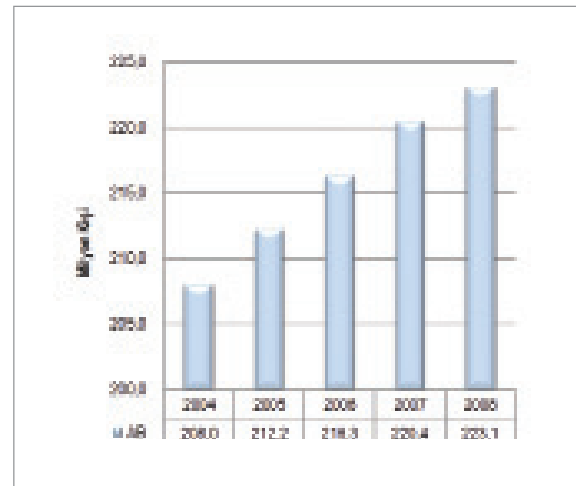
Şekil 4.39



Kaynak: TÜİK HİA

AB'de İstihdam Edilen Nüfus, 2004-2008

Şekil 4.41



Kaynak: OECD ve Eurostat verilerinden derlenmiştir.

AB'de 2004 yılında 323,8 milyon olan kurumsal olmayan çalışma çağındaki nüfus, 6,6 milyon artarak 2008 yılında 330,4 milyona çıkmış, istihdam edilen nüfus ise dört yıl içinde 15,1 milyon artarak 2008 yılında 223,1 milyona ulaşmıştır.

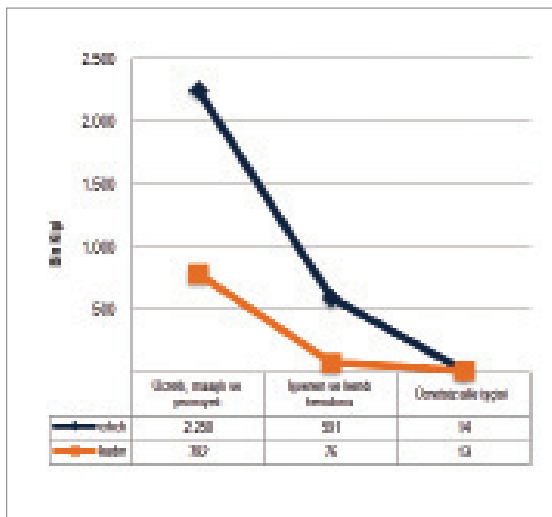
İstihdam edilenlerin işteki durumuna bakıldığında; ilk sırada ücretli, maaşlı ve yevmiyelilerin, ikinci sırada işveren ya da kendi hesabına çalışanların üçüncü sırada ise ücretsiz aile işçilerinin geldiği görülmektedir. Ücretli, maaşlı ve yevmiyeli çalışanların %25,7'sini kadın nüfus, işveren ve kendi hesabına çalışanların ise yalnızca %11,3'ü kadın nüfustan oluşmaktadır.

İstanbul'da istihdam edilen kadın nüfusun %68,6'sı hizmet sektöründe, %31,3'ü sanayi sektöründe ve %1'i tarım sektöründe yer almaktadır. Erkek nüfusun ise %59,7'si hizmetler sektöründe, %39,9'u sanayi sektöründe, %4'ü ise tarım sektöründe çalışmaktadır (TÜİK HİA).

#### 4.3.3.3. İşsiz Nüfus ve Toplam İşgücü

2009 yılında Türkiye'deki işsiz nüfusun %21,6'sı İstanbul'dadır. İstanbul'da 217 bin işsiz kadın ve 536 bin işsiz erkek bulunmaktadır. İstanbul'daki 753 bin işsiz nüfusun %28,8'i kadınlardan oluşmaktadır.

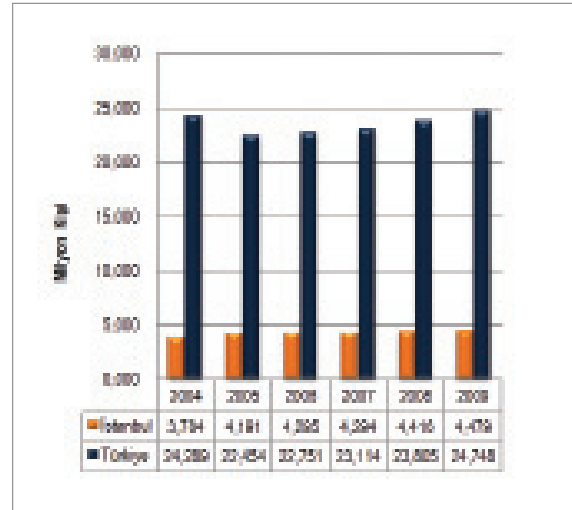
İstanbul'da İstihdam Edilenlerin Cinsiyete Göre İşteki Durumu, 2009, Toplam



Kaynak: TÜİK; Hanehalkı İşgücü Anketi

Türkiye ve İstanbul'da Toplam İşgücü, 2004-2009

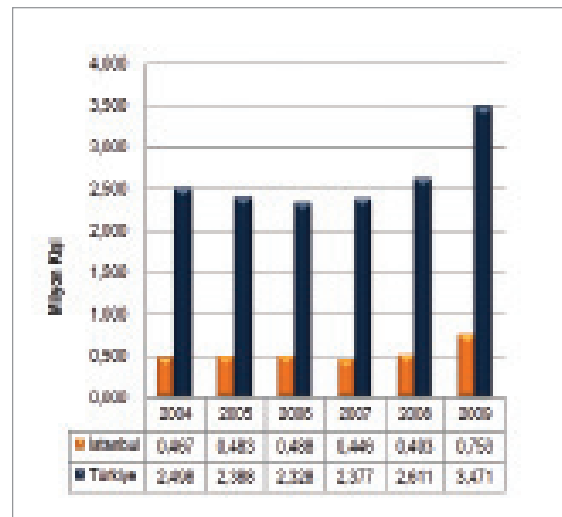
Şekil 4.43



Kaynak: TÜİK; Hanehalkı İşgücü Anketi

Türkiye ve İstanbul'da İşsiz Nüfus, 2004-2009

Şekil 4.44



Kaynak: TÜİK; Hanehalkı İşgücü Anketi

Toplam işgücü verilerine bakıldığında, Türkiye'deki toplam işgücü azalarak 2004 yılında 24,3 milyondan 2008 yılında 23,8 milyona indiği, 2009'da tekrar yükselerek 24,7 milyona ulaştığı görülmektedir. İstanbul'da toplam işgücünde yıllar içinde bir artış görülmektedir. 2004'ten 2009'a kadar geçen sürede İstanbul'da toplam işgücü yaklaşık 700 bin kişi artmıştır. 2004 yılında Türkiye'deki toplam işgücünün %15,6'sı İstanbul'dayken, 2009 yılında bu oran %18,1'e çıkmıştır.

AB'deki toplam işgücünün artarak 2004 yılında 228,8 milyondan 2008 yılında 239,7 milyona yükseldiği görülmektedir. İşsiz nüfus açısından bakıldığında, 2004 yılında 20,9 milyon olan işsiz nüfusun 4,3 milyon azalarak 16,6 milyona indiği görülmektedir.

#### 4.3.3.4. İşgücüne Katılım Oranı

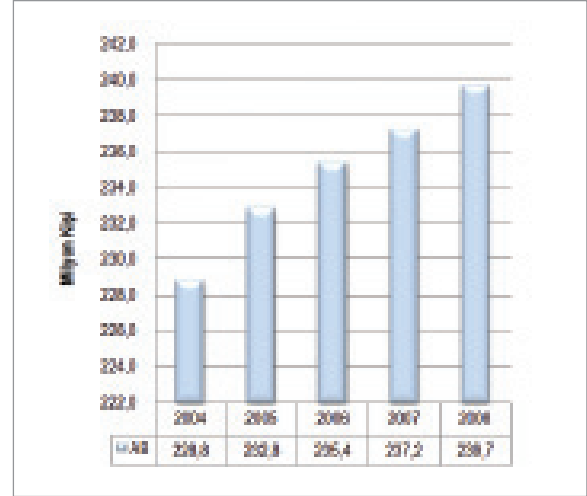
Uluslararası ortalamalara göre çok düşük olarak, kabaca Türk kadınlarının yalnızca 1/4'ü, Türk gençlerinin ise 1/3'ü işgücüne katılmaktadırlar. 2008 krizinin etkisini hafifletmek için bu grupların sosyal güvenlik prim katkıları azaltılmış olmakla birlikte, iş olanaklarının artırılması için halen yapılması gerekenler mevcuttur (IILS, 2009). 2008 yılında AB'de işgücüne katılım oranı %72,5, OECD'de ise %71,8'dir. Türkiye'de işgücüne katılım oranı gerek AB gerekse OECD oranları altında kalmaktadır. 2009 yılına gelindiğinde Türkiye'de işgücüne katılım oranı %47,9'a, İstanbul'da ise %46,7'e yükselmiştir.

2009 yılı itibarıyla Türkiye'de kadınların işgücüne katılım oranı %26 iken, OECD ortalaması %62, AB ortalaması ise %64 seviyesindedir. Ayrıca Türkiye, kadınların işgücüne katılımı sıralamasında Müslüman nüfusun yoğun olarak yaşadığı ülkeler arasında da ortalamanın altında kalmaktadır (World Bank, 2009). İstanbul'da kadınların işgücüne katılım oranı %22,6, erkeklerin ise %70,9 olarak gerçekleşmiştir (TÜİK HİA, 2009). Eurostat verilerine göre işgücüne katılım oranlarına bakıldığında, kadının işgücüne katılım oranı ile erkeğin işgücüne katılım oranı arasındaki farkın en az Finlandiya ve İsveç'te, en fazla ise Türkiye olduğu görülmektedir (bkz Şekil 4.49).

İşgücüne dahil olmama sebeplerini anlamak, işgücüne katılım oranını açıklamak için önemlidir. Şekil 4.50'de bu gruba girenlerin verdiği cevapların dağılımı mevcuttur. Bu bağlamda, Türkiye'de işgücüne dahil olmama sebepleri arasında ilk sırada, ev işleriyle meşgul olmak gelmektedir. Bunu öğrenci ve emekli olma durumları takip etmektedir. İstanbul'da işgücüne dahil olmama sebebine ilişkin verilen cevaplar ise Türkiye'deki genel durumu takip etmektedir.

AB'de Toplam İşgücü, 2004-2008

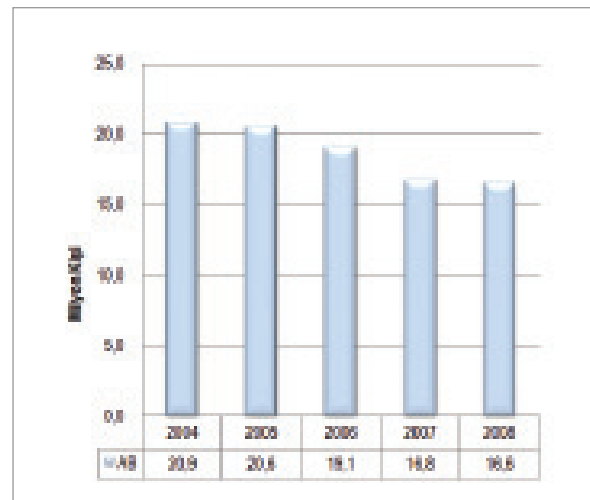
Şekil 4.45



Kaynak: OECD

AB'de İşsiz Nüfus, 2004-2008

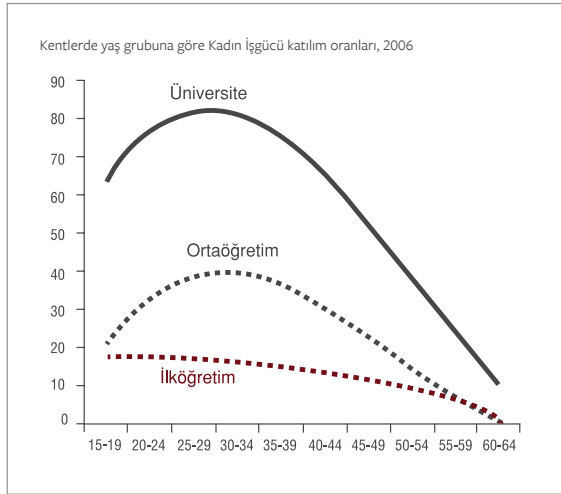
Şekil 4.46



Kaynak: OECD

Kadının İşgücüne Katılım Oranı, 2006, (%)

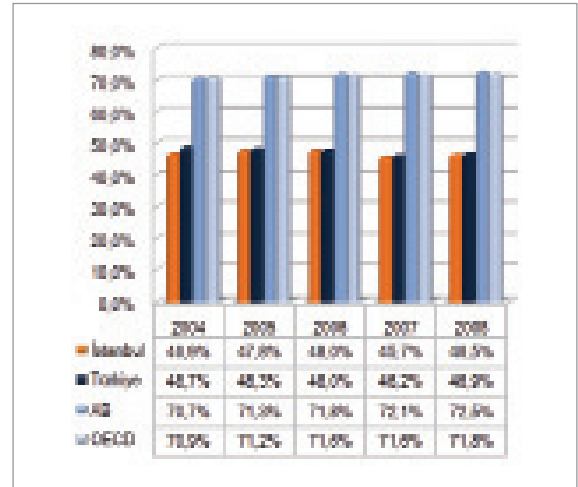
Şekil 4.47



Kaynak: Female Labor Force Participation in Turkey: Trends Determinants and Policy Framework: World Bank, 2009

İşgücüne Katılım Oranı, 2004-2008, (%)

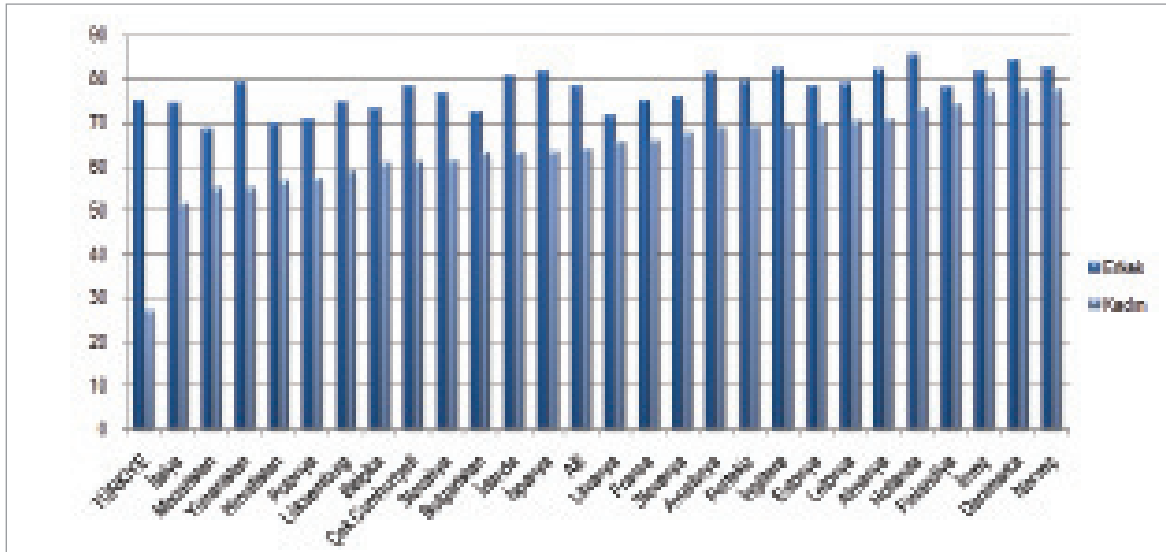
Şekil 4.48



Kaynak: TÜİK, HİA, OECD

AB-İşgücüne Katılım Oranı, 2008, (%)

Şekil 4.49

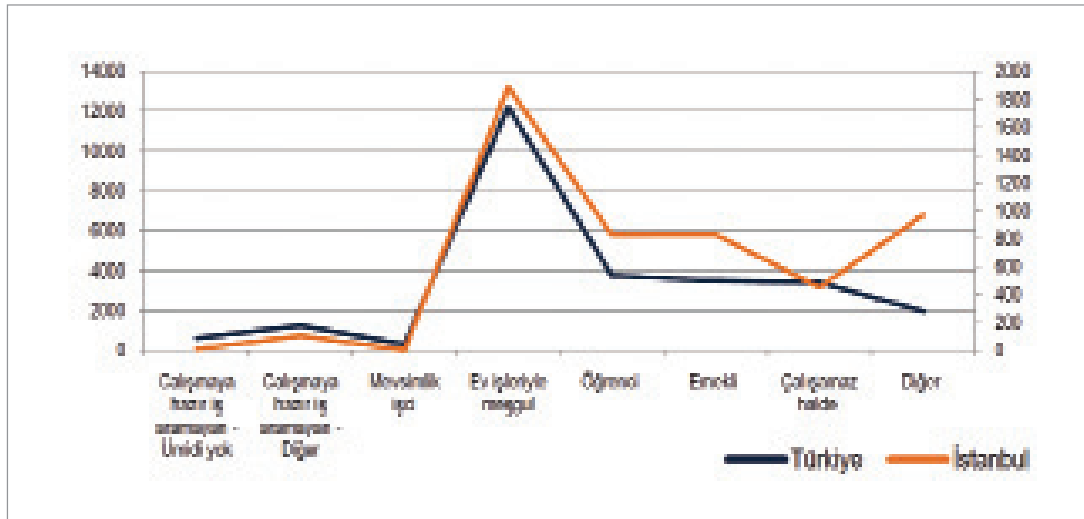


Kaynak: OECD



Türkiye ve İstanbul'da İşgücüne Dahil Olmama Sebepleri, 2008, (x1000)

Şekil 4.50



Kaynak: TÜİK HİA

#### 4.3.3.5. İşsizlik Oranı

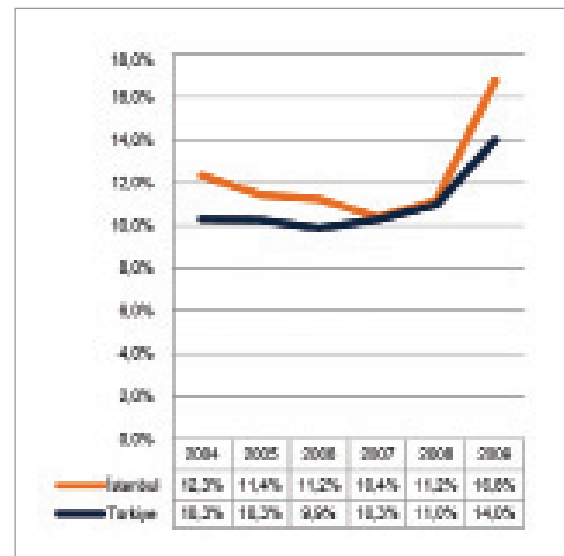
İşsiz nüfusun toplam işgücüne oranı olarak tanımlanan işsizlik oranlarına ilişkin olarak, Türkiye'deki işsizlik oranı AB ve OECD ortalamasının üzerinde kalmaktadır. 2008 yılında Türkiye'de %11,0 olarak gerçekleşen işsizlik oranının, AB ortalaması %6,9, OECD ülkeleri ortalaması ise %5,9'dur.

2009 yılında Türkiye'deki işsizlik oranı %14, İstanbul'daki işsizlik oranı ise %16,8 olarak gerçekleşmiştir (TÜİK HİA, 2009). İstanbul'da, 2004 yılından 2007 yılına kadarki süreçte 1,9 puanlık bir azalış göstererek %10,4 olarak gerçekleşen işsizlik oranı, 2009 yılına gelindiğinde 6,4 puan artarak %16,8'e çıkmıştır. 2007 senesi ile karşılaştırıldığında, 2009 yılında Türkiye genelindeki artış ise 3,7 puan ile gerçekleşmiştir.

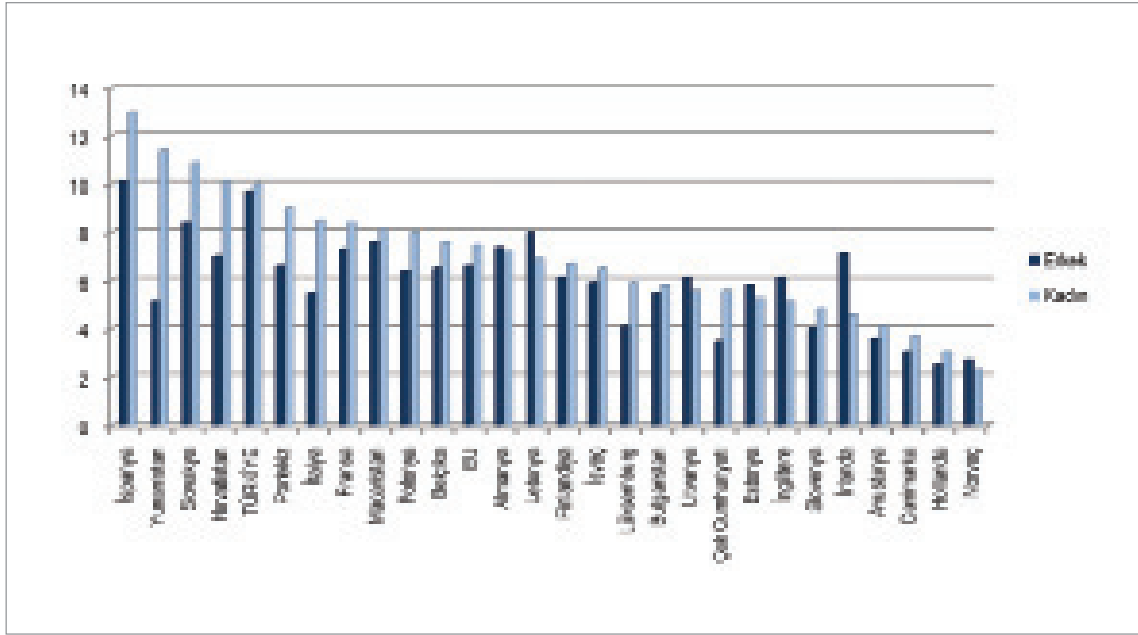
**İstanbul'da 2008 yılında %11,2 olan işsizlik oranı 2009 yılında %16,8 olarak hesaplanmıştır.**

Türkiye ve İstanbul'da İşsizlik Oranları, 2004 - 2009, (%)

Şekil 4.51



Kaynak: TÜİK HİA



Kaynak: OECD

Eurostat verilerinde cinsiyete göre işsizlik oranlarına bakıldığında, erkek ve kadın işsizlik oranının en yüksek olduğu ülkenin İspanya olduğu görülmektedir. Kadın işsizlik oranı ile erkek işsizlik oranı arasındaki fark en fazla Yunanistan'dadır. Türkiye'de kadın işsizlik oranı ve erkek işsizlik oranı arasındaki fark görece daha düşüktür. 2009 yılında kadın işsizlik oranı İstanbul'da %19,9, Türkiye'de ise %14,3'tür (TÜİK HİA, 2009).

İşgücü piyasasında meydana gelen değişme ve gelişmeleri izleyerek, bu değişim ve gelişmelerin işgücü ihtiyacı üzerindeki etkisini ortaya çıkartmak ve alınması gerekli önlemleri belirlemek amacıyla Türkiye İş Kurumu ve sosyal paydaşlarca 2009 yılında "İşgücü Piyasası Bilgileri Anketi" uygulanmıştır. İnternet üzerinden formların doldurulması yoluyla ülke genelinde gerçekleştirilen bu anketin İstanbul ayağında tarım sektöründe 334, sanayi sektöründe 33.311, inşaat sektöründe 9.558 ve hizmetler sektöründe 53.220 işyeri olmak üzere toplam 96.423 adet işyeri anketi doldurmuştur. Bu işyerlerinin 71.646 tanesi 1-9 kişi arası istihdam eden işyeri, 24.777

tanesi 10 ve daha fazla kişi istihdam eden işyerleridir (İŞKUR, 2009).

Anketin sonuçlarına göre toplam işyerlerinin %8,35'i toptan ve perakende ticaret sektöründedir. Bununla birlikte, toplam çalışan sayısında da ön plana çıkan sektör toptan ve perakende ticaret sektörüdür. Toplam çalışanların %14,5'i bu sektördedir. Toptan ve perakende ticaret sektörünü diğer sosyal, toplumsal ve kişisel hizmet faaliyetleri, mali aracı kuruluşların faaliyetleri, tekstil ve tekstil ürünleri imalatı, ulaştırma, depolama ve haberleşme ve inşaat sektörleri takip etmektedir. Bu altı sektördeki işyeri sayısının toplam işyerleri içindeki oranı %62 olup, bu işyerlerinde çalışanların toplam çalışana oranı ise %60 seviyesindedir. Yine aynı araştırmanın sonuçlarına göre çalışanların %71,2'si erkek, %8,8'i kadındır.

Çalışmaya göre, işyerlerinin %25,7'si 10 ve daha fazla kişi istihdam eden işyerleri iken, bu işyerleri toplam çalışanların %87,4'ünü istihdam etmektedir. İşyeri sayısı az olmasına rağmen istihdamın ağırlığı 10 ve daha fazla kişi istihdam eden işyerlerindedir (İŞKUR, 2009).



#### 4.3.3.6. Yıllık Ortalama Brüt Kazanç

İmalat sanayi verilerini kullanarak yapılan analizler Türkiye’de ücret belirlenme süreçlerinin belirli bir esnekliği içerdiğini göstermektedir. Buna göre, ücretler işsizlikteki değişimlere duyarlıdır. Diğer bir ifadeyle, artan işsizlik ücretler üzerinde dikkate değer bir baskı oluşturmaktadır. İşsizlik azaldığında ise aksi yönde bir baskı ortaya çıkmaktadır. Bu bakımdan Türkiye’de işgücü piyasasının nispeten esnek olduğu söylenebilir (TÜSİAD, 2004).

Kazanç yapısı anketlerinden hareketle Avrupa’nın bazı ülkelerinde edinilen ortalama kazançların dağılımı değerlendirildiğinde, Türkiye’nin doğu bloğu ülkeleri düzeyinde bir kazanç ortalamasına sahip olduğu anlaşılmaktadır. Ülkemizde TÜİK tarafından İBBS Düzey 1 Bölgeleri seviyesinde yapılan anket sonuçları ise İstanbul’un en yüksek kazanç ortalamasına sahip olduğunu işaret etmektedir.

Yıllık ortalama brüt kazançla ilişkin olarak Eurostat ve TÜİK’in verileri incelendiğinde, Türkiye’nin yıllık ortalama kazancının sıralamada Macaristan’dan sonra, Estonya’dan önce geldiği görülmektedir. Türkiye’nin yıllık ortalama brüt kazancı, İngiltere’nin yıllık ortalama brüt kazancının yaklaşık %19’una denk gelmektedir. İBBS1 Düzey Bölgeleri sıralamasında yıllık ortalama brüt kazancı en yüksek olan bölge 16.329 TL ile İstanbul’dur. İstanbul’u 14.272 TL ile Batı Karadeniz izlemektedir.

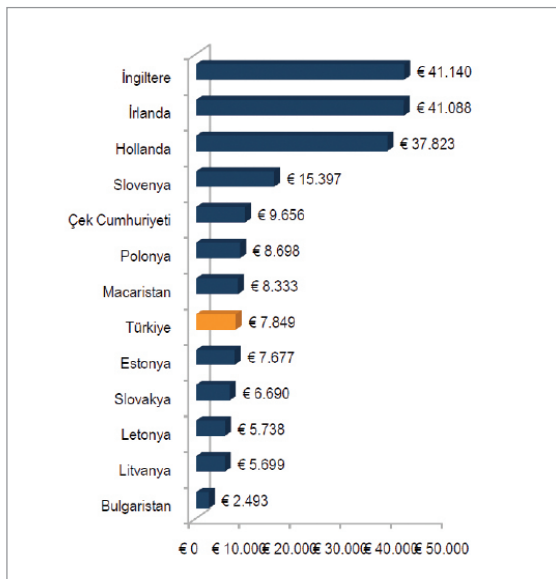
Saatlik ortalama işgücü maliyetleri açısından, Eurostat verilerine göre, 35,4 Euro ile işgücü maliyeti en yüksek olan ülke İsviçre’dir. 2008 yılı için Türkiye’de saatlik ortalama işgücü maliyeti 5,2 Euro olarak tespit edilmiştir.

**Sonuç olarak;** istihdamın artırılmasının Türkiye için öncelikli alanlardan biri olduğu görülmektedir. Dünya Ekonomik Forumu’nun 139 ülkenin rekabetçilik verileri üzerinden hazırladığı 2010-2011 Küresel Rekabetçilik Raporundaki genel rekabetçilik endeksi sıralamasında 61. olan Türkiye, rekabetçiliğin 12 boyutundan biri olarak belirtilen Emek Piyasalarının Etkinliği açısından 127. sırada yer almıştır. Tüm rekabetçilik parametreleri arasında inovasyondan sonra alınan en düşük puan emek piyasaları etkinliğindedir. Bu göstergeye göre, işgücü piyasasının etkinliğinin artırılması, Türkiye’nin küresel rekabet gücünü iyileştirme adına önemli bir potansiyel hareket alanıdır (World Economic Forum, 2009). İstihdamın artırılıp işsizliğin düşürülmesi için özellikle girişimcilik

**2008 yılında İsveç’teki saatlik ortalama işgücü maliyeti Türkiye’deki maliyetin yaklaşık 6,8 katı olarak hesaplanmıştır.**

Yıllık Ortalama Brüt Kazanç, 2006, (€)

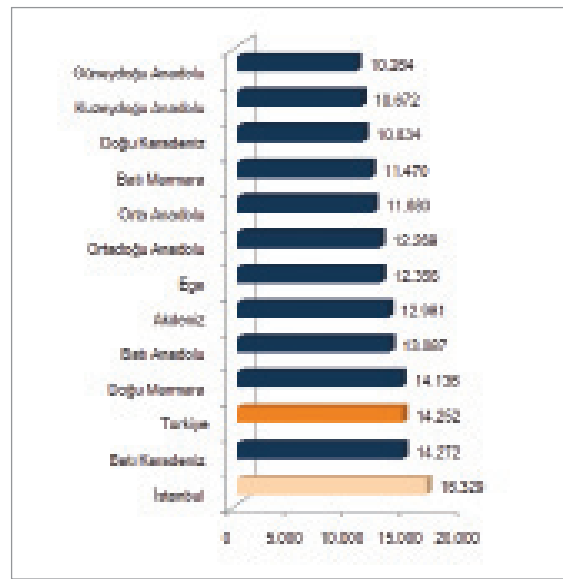
Şekil 4.55



Kaynak: TÜİK, 2006 Kazanç Yapısı Anketi; EUROSTAT Structure of Earnings Survey, 2006

İBBS Düzeyine Göre Yıllık Ortalama Brüt Kazanç, 2006, (€)

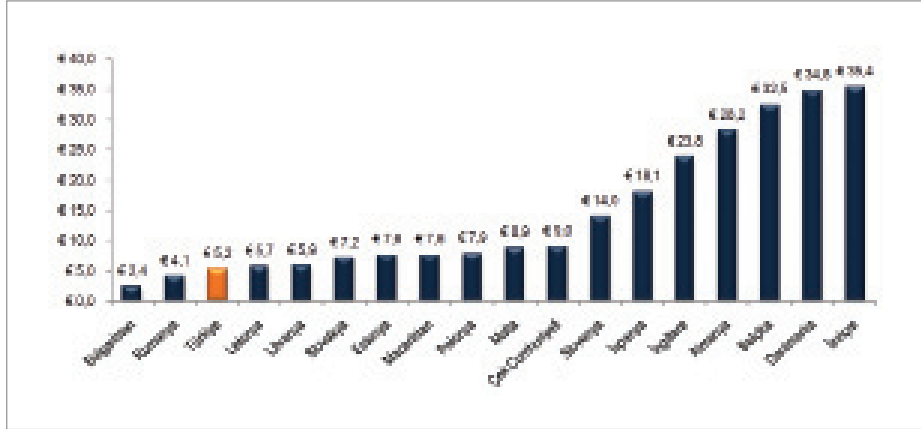
Şekil 4.56



Kaynak: TÜİK, 2006 Kazanç Yapısı Anketi

Saatlik Ortalama İşgücü Maaliyeti, 2008, (€)

Şekil 4.57



Kaynak: TÜİK, 2008 İşgücü Maliyeti Araştırması; EUROSTAT, 2008 Labour Costs Annual Data

desteklenmeli, yatırım kabiliyetini artırıcı düzenlemelere gidilmeli, dezavantajlı gruplar için istihdamı kolaylaştırıcı politikalar izlenmelidir. İşsizlikle mücadele kadar önemli bir konu olan kayıt dışı işçilik ile mücadele için de etkin tedbirlerin alınması gereklidir (DPT, 2007).

İl İstihdam Kurulunca 2007 yılında yayımlanan İstanbul İstihdam Raporu'nda; "İstanbul, çevreye duyarlı, ileri teknoloji ile üretim yapan, küresel pazarlar için yüksek katma değerli ürünler üreten ve nitelikli işgücü için istihdam yaratan bir sanayi kenti olma özelliğini kaybetmeden, doğal, tarihi, kültürel değer ve potansiyelinin titizlikle korunduğu, ticaret, finans, bilişim, sağlık, eğitim, kültür ve turizm, moda ve tasarım merkezi olmalıdır" vizyonu ortaya konmuş; aynı raporun "Politika Önerileri" başlığı altında ise İstanbul Kalkınma Ajansının kurulması bir madde olarak yer alarak "Kamu kesimi, özel kesim ve sivil toplum kuruluşları arasındaki işbirliğini geliştirmek görevleri arasında olan ajansın ilimizde istihdamın artırılmasında önemli fonksiyon ifa edebilir" görüşü kaydedilmiştir (İl İstihdam Kurulu, 2007).

## Sosyal Dışlanma, Yoksulluk ve Sosyal

### 4 4 Hizmetler

#### 4.4.1. Genel Bakış

Sosyal, ekonomi ve kültürel hayatın çeşitli aşamalarına katılmama durumu ile ortaya çıkan farklılaşma sosyal dışlanma olarak tanımlanmaktadır. Geniş kapsamlı ve çok boyutlu olan sosyal dışlanma kavramı; işsizlik, gelir yoksulluğu, eğitime ulaşım, sağlık ile yaşam standartları ve sosyal katılma gibi birçok konuyu kapsamaktadır. Dezavantajlı gruplar; yoksullar, işsizler, eğitimsizler veya yeterli eğitim

alamayanlar, kadınlar, gençler, çocuklar, yaşlılar, engelliler, marjinal gruplar, evsizler, madde bağımlıları, iç göçle gelenler vb. sosyal dışlanma ile karşı karşıya kalabilmektedir.

Sosyal dışlanma kavramı gibi yoksulluk da yalnızca, satın alma gücünden yoksun olmayı ifade eden gelir yoksulluğu tanımı ile kalmayıp; sağlık, eğitim, çevre ve katılım gibi birçok konuyu da yatay kesen bir gerçekliktir (bkz. Kutu 1). Yoksulluk kavramının değişik tanımları ve değişen koşullarda ortaya çıkan yeni yoksulluk biçimleri yoksullukla mücadele araçlarının ve ölçüklerinin de çeşitli olmasına neden olmaktadır. Yoksulluk, farklı boyutları ile gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkeleri etkilemektedir.

Birçok sosyal problemin kaynağı olan yoksullukla mücadeleye ilişkin politikalar, Türkiye'de 90'lı yılların ortasından itibaren önem kazanmıştır. Özellikle sosyal korumacı politikalara son dönemde ayrılan kaynak artırılmış, 2010 bütçesinde sosyal güvenlik ve sosyal yardıma ayrılan pay %18 düzeyine yükselmiştir.<sup>26</sup> Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda, beşeri gelişme ve sosyal dayanışmanın güçlendirilmesi kapsamında gelir dağılımının iyileştirilmesi, sosyal içerme ve yoksullukla mücadele strateji olarak benimsenmiştir (DPT, 2006).

Türkiye'nin sosyal dışlanma ve yoksullukla mücadelesini hızlandıran uluslararası süreçler; Birleşmiş Milletler Binyıl Kalkınma Hedefleri, Avrupa Birliği'nce benimsenen Lizbon Stratejisi ve AB Sosyal Dışlanmayla Mücadele Stratejisi olmuştur (Başbakanlık Kadının Statüsü Genel Müdürlüğü, 2008). AB, 2010 yılını yoksulluk ve sosyal dışlanma ile mücadele yılı olarak ilan etmiştir. AB Sosyal Dışlanmayla Mücadele Stratejisinin alt başlıkları arasında; istihdam, gelir dağılımı ve parasal yoksulluk, eğitim, konut, sağlık ve ulaşım politikaları, sosyal güvenlik sistemi, sosyal hizmet ve sosyal yardım politikaları yer almaktadır.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> <http://www.bumko.gov.tr>

<sup>27</sup> <http://www.sydgm.gov.tr/html/195/JIM+Belgesi/>

Yoksulluk en yaygın olarak üç farklı şekilde tanımlanmaktadır. Bunlardan ilki; hanehalkı veya bireyin yaşamını sürdürebilecek asgari refah düzeyini yakalayamaması durumu olan **mutlak yoksulluktur** (TÜİK, 2008).

Bireylerin, toplumun ortalama refah düzeyinin belli bir oranının altında olması durumu ise **görelî yoksulluk** olarak tanımlanmaktadır (TÜİK, 2008). TÜİK yoksulluk çalışmalarında, eşdeğer kişi başına tüketim harcaması medyan değerinin %50'si görelî yoksulluk sınırı olarak tanımlanmaktadır (T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 2009;11).

Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı tarafından ortaya konmuş; “yapabilirlikten yoksun olma olarak ifade edilen, okur-yazarlık, yetersiz beslenme, kısa yaşam süresi, ana-çocuk sağlığının yetersizliği, önlenemez hastalıklara yakalanmak gibi temel insani yeteneklerden - yoksun olmak biçiminde tanımlanan yoksulluk” ise **insani yoksulluktur** (DPT, 2007a;1).

#### İnsani Yoksulluk Endeksi Bileşenlerine göre Türkiye, 2005/2009

İnsani Gelişmişlik Endeksi bir ülkenin insani gelişme bakımından ortalama ilerlemişlik düzeyini ölçmekte; insani kalkınma endekslerinin eklerinden olan İnsani Yoksulluk Endeksi (İYE-1) insani gelişme endeksinin üç boyutunun (uzun ve sağlıklı bir hayat, eğitime erişim ve insanca bir yaşam standardı) her birinde belli bir eşğin altında kalan kişilerin oranını incelemektedir. 2009 yılı BM İnsani Gelişim Raporu insani kalkınma endeksinde göre, Türkiye 182 ülke içerisinde 79. sırada yer almaktadır. (Yeni Ufuklar, UNDP, Ekim 2009)

İnsanlık Yoksulluk Endeksi Bileşenleri	2005	2009
40 Yaşından Önce Ölme Olasılığı	%8,9	%5,7
15 Yaş Üstünde Olan Ancak Okuma Yazama Bilmeyenlerin Oranı	%11,7	%11,3
Temiz Su Kaynaklarına Erişmeyenlerin Oranı	%7	%3
5 Yaş Altı Çocukların Arasında Kilosu Normalin Altında Olanların Yaş Nüfusuna Oranı	%8	%4

Yüksek insani gelişme kategorisinde yer alan Türkiye, 2009 yılında insani yoksulluk endeksinde %8,3 değeri ile, 135 ülke içerisinde 40. sırada yer almakta; Bahreyn'den sonra, Tayland'dan önce gelmektedir. İnsani yoksulluk endeksi bileşenlerine göre Türkiye'nin durumuna bakıldığında yıllar içinde iyileşme kaydedildiği görülmektedir (bkz. Kutu 4.3).

Türkiye'de gelir dağılımı ve yoksulluğa bakıldığında, 2008 yılı

TÜİK Hanehalkı Bütçe Araştırması sonuçlarına göre; Türkiye'de fertlerin yaklaşık %0,54'ü (374 bin kişi) açlık sınırının (sadece gıda harcamalarını içerir), %17,11'i (11.933 bin kişi) ise yoksulluk sınırının (gıda ve gıda dışı harcamaları içerir) altında yaşamaktadır. 2002'de kişi başı günlük 4,3\$'ın altında yaşayanların oranı %30,30 iken bu oran 2008 yılında %6,83'e düşmüştür. gıda ve gıda-dışı yoksulluk oranı 2002 yılında %26,96 iken 2008'de %17,11'e gerilemiştir (TÜİK, 2008).

Birleşmiş Milletler Binyıl Kalkınma Hedeflerinin ilkinden olan mutlak yoksulluğu ve açlığı ortadan kaldırmak hedefinin alt hedefi; “2015 yılına kadar günlük geliri bir doların altında olan ve açlıkla karşı karşıya olan nüfusun oranını yarıya indirmek” olarak tanımlanmıştır (BM, 2010). Türkiye’de 2008 yılı TÜİK verilerine göre; kişi başı günlük harcaması, satınalma gücü paritesine göre 1 Doların altında kalan fert bulunmamaktadır (TÜİK, 2008).

Cinsiyet ve eğitim durumuna göre yoksulluk oranları incelendiğinde, Türkiye’de toplam nüfus içerisinde yoksul kadın nüfus oranının (%17,52) erkek nüfus oranından (%16,70) daha yüksek olduğu, bu kişilerin içinde ise en fazla yoksulluk oranının %39,59’luk bir oran ile okur-yazar olmayan kesimde olduğu tespit edilmektedir. Yoksul kesim içerisinde yüksekokul, fakülte ve üstü mezunlarının oranı %0,71’dir (TÜİK, 2008).

#### 4.4.2. Gelir Dağılımı ve Kent Yoksulluğu

Yoksulluğun temel unsurlarından biri olan gelir dağılımı açısından, 2008 yılında Türkiye’de en yüksek gelire sahip olanların toplam gelirden aldığı pay %46,7 iken, en düşük gelire sahip olanların toplam gelirden aldığı pay %5,8’dir. Eşdeğer hanehalkı kullanılabilir medyan gelirin %50’si dikkate alınarak belirlenen yoksulluk sınırına göre nüfusun %16,7’si, yoksulluk riski altındadır (TÜİK, 2008).

TÜİK 2008 yılı Gelir ve Yaşam Koşulları Araştırması sonuçlarına göre; eşdeğer hanehalkı kullanılabilir gelirlere göre oluşturulan yüzde 20’lik gruplarda, geliri en yüksek grup olan son yüzde 20’lik grubun toplam gelirden aldığı pay, geliri en düşük olan ilk yüzde 20’lik gruba göre 8,1 kat olarak hesaplanmıştır. (TÜİK, 2008). Geliri en yüksek olan yüzde 20’lik grubun toplam gelirden aldığı payın geliri en düşük olan yüzde 20’lik gruba oranı AB-27 ortalaması için 5’tir (Eurostat, 2008). Gelir

**Ortalama yıllık eşdeğer hanehalkı kullanılabilir geliri en yüksek olan bölge 11.881 TL ile İstanbul Bölgesi’dir.**

dağılımındaki eşitsizliği ölçmek için kullanılan Gini katsayısı 2008 yılı için 0,41 olarak hesaplanmıştır. Katsayı, kentsel yerleşim yerleri için 0,40, kırsal yerleşim yerleri için ise 0,38’dir (TÜİK, 2008).

Türkiye’de gelir dağılımı içerisinde İstanbul Bölgesi 11 881 TL ile ortalama yıllık eşdeğer hanehalkı kullanılabilir geliri en yüksek olan bölgedir. Türkiye’de hanehalkı başına düşen ortalama yıllık kullanılabilir gelir 19.328 TL, ortalama yıllık eşdeğer hanehalkı kullanılabilir gelir ise 8. 372 TL’dir. Bunu, 9.852 TL’lik ortalama gelir ile Doğu Marmara Bölgesi izlemektedir (TÜİK, 2008).

İstanbul’da gelire dayalı göreceli yoksulluk sınırlarına göre bölgesel yoksul sayıları ve yoksulluk oranlarına bakıldığında; 2008 yılı sonuçlarına göre medyan (ortalama) gelirin %50’si kullanıldığında İstanbul Bölgesi’nde yaşayanların %9,9’u, bu bölge için belirlenen yoksulluk sınırı altındadır ve yoksul sayısı 1.224 bin olarak hesaplanmıştır. 2006 yılında %13,3 olan yoksulluk oranı 2007’de %7,2’ye inmiş, 2008’de ise %9,9’a yükselmiştir. Buna göre medyan gelirin %50’si kullanıldığında 2007 yılında İstanbul Bölgesi’ndeki yoksul kişi sayısının 887 binden 2008 yılında 1.224 bin kişiye yükseldiği görülmektedir (bkz. Tablo 4.10). 2008 yılı sonuçlarına göre Türkiye için hesaplanan yoksulluk oranına bakıldığında (medyan gelirin %50’si kullanıldığında); Türkiye’deki yoksulların %3,5’i İstanbul Bölgesi’nde yaşamaktadır. 2008 yılı için medyan gelirin %50’si kullanıldığında Türkiye’de toplam 11.123 bin yoksul bulunmakta ve bu yoksulların 393 bini İstanbul Bölgesi’nde yaşamaktadır.

**İstanbul’da 2007 yılında 887 bin olan yoksul kişi sayısı, 2008 yılında 1.224 bine yükselmiştir.**

Eş ve Güloğlu’nun “Bilgi Toplumuna Geçişte Kentleşme ve Kentsel Yoksulluk: İstanbul Örneği” isimli makalesinde yoksulluğa neden olan faktörler arasında gelir dağılımı bozukluğu, ücretlerin düşüklüğü, bölgeler arası farklılıklar, kayıtdışı istihdam, kentleşme ve içgöç sayılmaktadır (Eş ve Güloğlu, 2004). Artan kent yoksulluğu ile göç hızı arasında bir korelasyon olduğu düşünülmektedir. İstanbul’a göç, kent yoksulluğunu arttırmış, kente göçle gelen kişiler daha önce gelenlerin oluşturduğu iletişim ağına dahil olarak sorunlarını çözme yoluna gitmişlerdir. (İGEP, 2009; 20).<sup>28</sup> Kurulan hemşerilik ilişkileri doğrultusunda kente göçle gelenlerin belirli semt/mahallelerde yoğunlaşmışlardır.

<sup>28</sup> İç Göç Entegrasyon Projesi, AB tarafından finanse edilmiş olan DeLeeuw International liderliğinde, Human Dynamics, ICMPPD, TEPAV, TESEV ve WYG International Konsorsiyumunun teknik desteği ile İstanbul, İzmir, Ankara, Bursa Büyükşehir Belediyeleri tarafından yürütülmüştür.

TR1 İstanbul	Yoksulluk Sınırı (TL)			Yoksulluk Sınırı (Bin Kişi)			Yoksulluk Oranı (%)		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Yoksulluk riski, %50-*	3.479	4.487	4.574	1.622	887	1.224	3,3	7,2	9,9
Yoksulluk riski, %60-**	4.174	5.384	5.489	2.563	1.955	2.165	1,0	5,8	17,4

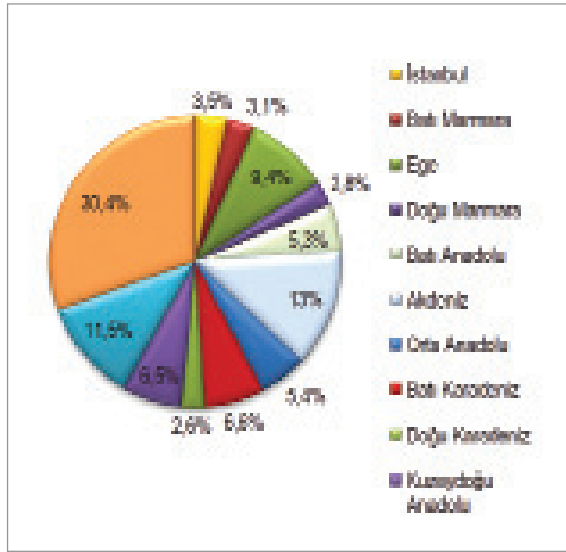
Kaynak: Yoksulluk Çalışması Sonuçları, TÜİK, 2008

\* Türkiye için hesaplanan medyan gelirin %50'si sınır kabul edildiğinde

\*\* Türkiye için hesaplanan medyan gelirin %60'ı sınır kabul edildiğinde

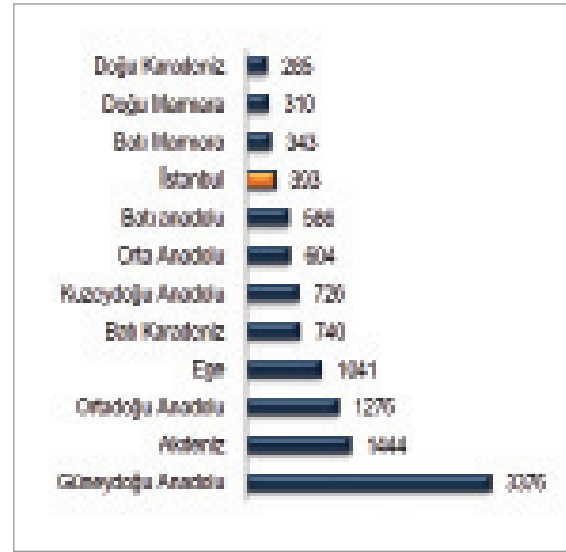
Gelire Dayalı Görelî Yoksulluk Sınırına Göre Yoksulluk Oranı, 2008\*

Şekil 4.58



Gelire Dayalı Görelî Yoksulluk Sınırına Göre Yoksul Sayısı, 2008, (bin kişi)\*

Şekil 4.59



Kaynak: TÜİK Gelir ve Yaşam Koşulları Araştırması, 2008

\*Türkiye için hesaplanan medyan gelirin %50'si kullanıldığında yoksulluk oranı ve yoksul sayısı

Hemşehrilik ilişkileri, göçle gelenlerin, çoğunlukla enformel sektör yoluyla, istihdama katılım ve yerleşim açılarından kent yaşamını kolaylaştırmış, yoksulluk durumunu kendilerinden sonra göç edeceklere aktarmalarını sağlamıştır.<sup>29</sup> Hızlı gecekondulaşma,

gecekondu yapılacak arazilerin bulunamaması ve İstanbul'da kent toprağının aşırı değerlendirilmesi sonucu İstanbul'a göçle gelenlerin kent merkezindeki çöküntü bölgeleri ve geri kalmış alanlar ise yoksulların

<sup>29</sup> Oğuz Işık ve Melih Pınarcıoğlu, Nöbetleşe Yoksulluk, 2001; T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Kentleşme Şûrası 2009, Kentsel Yoksulluk, Göç ve Sosyal Politikalar Komisyonu Raporu 7, Ankara, Nisan 2009, sy. 67'den alıntı.



yerleştiği alanlar olmuştur. İlk kez 1950 yıllarında İstanbul'da ortaya çıkan gecekondü sahipliği kavramı, form değiştirerek yerini 1980 ile birlikte gecekondü kiracılığına bırakmaya başlamıştır. 1990'lara gelindiğinde ortaya çıkan gecekondü kirası maliyeti kente göçle gelenlerin yoksullaşmasına sebep olmuştur (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 2009; 35).

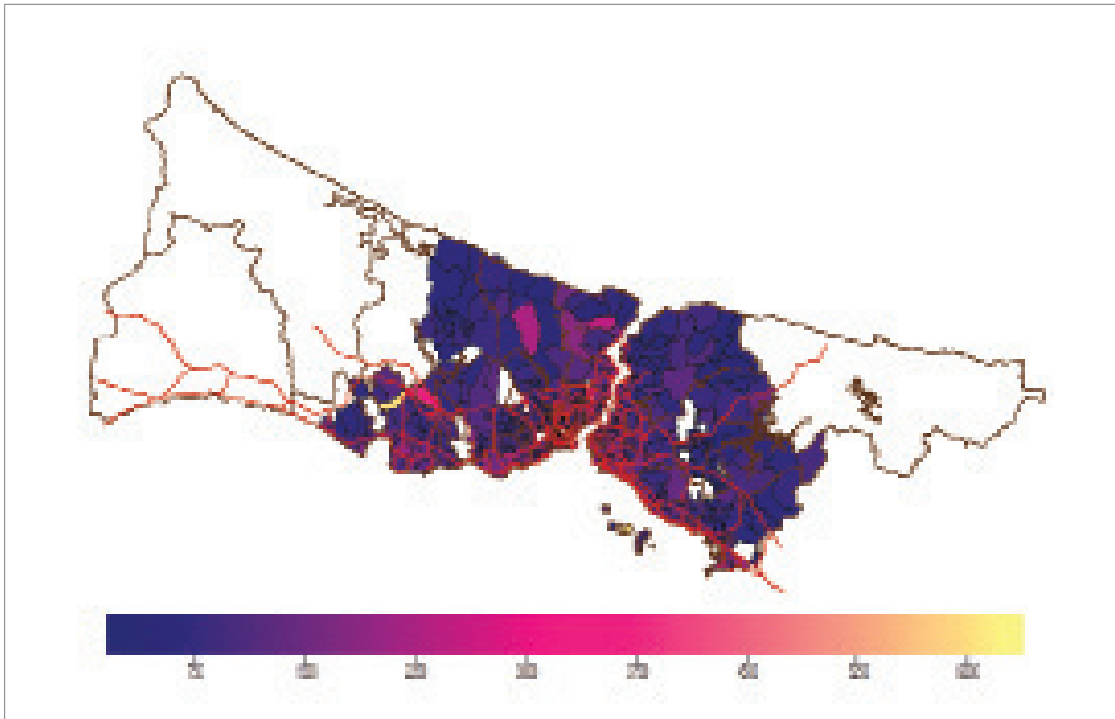
Akraba ve hemşehri desteği ile iyileştirilebilen yoksulluğun yerini gitgide kalıcı olan yeni yoksulluk almış, artan göç kent yoksulluğunu derinleştirmiştir (Başbakanlık Kadının Statüsü Genel Müdürlüğü, 2008). Yeni yoksullaşma dalgasından yine en çok dezavantajlı gruplar olarak anılan engelliler, yaşlılar, gençler, çocuklar ile kadınlar

etkilenmekte, yoksul kesimler ekonomik ve sosyal hayatla birlikte mekandan da dışlanmaktadır.

“Önemli Göç Alan Kentler Olarak İstanbul, İzmir, Ankara ve Bursa'nın Ekonomik ve Sosyal Entegrasyon Problemlerinin Çözümüne Destek Projesi” (İGEP) kapsamında gerçekleştirilen sosyal haritalama çalışmalarının sonuçlarına göre; İstanbul'da mahalleler içerisinde ortalama net gelirin en az olduğu mahalleler arasında ilk sıralarda gelenlerin Eminönü ile Beykoz, Beyoğlu, Eyüp, Gaziosmanpaşa ve Pendik'te yoğunlaştığı görülmektedir. (İGEP; 2009).

Mahallelere göre Ortalama Net Gelir, 2007<sup>30</sup>

Harita 4.6



Kaynak: İGEP, 2009

<sup>30</sup> İGEP projesi kapsamında sosyal haritalama çalışmaları TÜİK'ten ve belediyelerden veri temini ile başlayarak, Belediyelerin bünyesindeki CBS olanakları kullanılarak ihtiyaca göre değişik sosyal haritalar üretilmiştir. Harita 4.6 Ulaşım Konut Anketi verilerinden faydalanılarak hazırlanmıştır (İGEP, sy.7/77).

#### 4.4.3. Sosyal Güvenlik

2010 Ağustos ayı verilerine göre; Türkiye’de SGK kapsamında aktif çalışanların % 23,1’i, aylık alanların ise % 19,5’i İstanbul’dadır. Aktif sigortalı olan nüfusun ana-baba, eş ve çocuk gibi diğer hak sahipleri de ilave edildiğinde %90’a yakını sosyal güvenlik kapsamındadır (İstanbul Valiliği, 2010). Tablo 4.11’de sosyal güvenlik kurumlarına göre aktif çalışan ve aylık alanların sayısı verilmektedir. Temmuz 2010 SGK verilerine göre; sigortalı işyeri sayısı Türkiye’de 1.267.469, İstanbul’da ise 367.427’dir. 2009 yılı İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü

verilerine göre; İstanbul’da yeşil kart sahibi toplam 876.894 kişi bulunmaktadır. Yeşil kart sahiplerinin ilçelere göre dağılımına bakıldığında en fazla yeşil kartlının Gaziosmanpaşa, Küçükçekmece, Beyoğlu ilçelerinde buldukları görülmektedir (bkz. Tablo 4.12). Yeşil kart kullananların ilçe nüfusu oranına göre ise, ilçe nüfusunun %10’undan fazlasının yeşil kart sahibi olduğu ilçeler sırası ile Beyoğlu, Gaziosmanpaşa, Çatalca, Sultanbeyli, Eyüp, Esenler ve Küçükçekmece’dir. En yüksek oran %21,28 ile Beyoğlu ilçesindedir.

Sosyal Güvenlik Kurumu Aktif Çalışan ve Aylık Alanlar, 2010

Tablo 4.11

Aktif Çalışan			Aylık Alan		
Türkiye	İstanbul	Aktif Çalışanların Toplam İl Nüfusuna Oranı (%)	Türkiye	İstanbul	Aylık Alanların Toplam İl Nüfusuna Oranı (%)
15.969.748	3.689.391	28,57	9.434.209	1.839.435	14,24

Kaynak: Sosyal Güvenlik Kurumu 2010 Ağustos verilerinden derlenmiştir.

Yeşil Kartlı Sayılarının İlçelere Göre Dağılımı ve İlçe Nüfusuna Oranı, 2009

Tablo 4.12

İlçe	Yeşil Kartlı Sayısı	Yeşil Kartlı Nüfus Oranı (%)
Adalar	908	6,33
Arnavutköy	14.947	8,50
Ataşehir	8.643	2,39
Avcılar	6.904	1,98
Bağcılar	41.941	5,79
Bahçelievler	26.480	4,59
Bakırköy	1.995	0,91
Başakşehir	5.144	2,27
Bayrampaşa	18.081	6,71
Beşiktaş	2.106	1,14

Yeşil Kartlı Sayılarının İlçelere Göre Dağılımı ve İlçe Nüfus Oranı

Tablo 4.12

İlçe	Yeşil Kartlı Sayısı	Yeşil Kartlı Nüfus Oranı (%)
Beykoz	24.092	9,87
Beylikdüzü	1.210	0,62
Beyoğlu	52.026	21,28
Büyüçekmece	16.705	9,76
Çatalca	8.925	14,10
Çekmeköy	1.406	0,91
Esenler	51.197	11,13
Esenyurt	16.206	4,01
Eyüp	41.211	12,43
Fatih	41.220	9,50
Gaziosmanpaşa	84.066	18,23
Güngören	17.336	5,56
Kadıköy	44.995	8,50
Kağıthane	31.971	7,73
Kartal	27.935	6,55
Küçükçekmece	71.544	10,60
Maltepe	15.599	3,65
Pendik	22.146	3,94
Sancaktepe	5.488	2,27
Sarıyer	5.319	1,91
Silivri	9.298	6,90
Sultanbeyli	37.463	13,07
Sultangazi	9.759	2,16
Şile	2.780	9,81
Şişli	20.517	6,49
Tuzla	10.931	6,02
Ümraniye	48.360	8,44
Üsküdar	10.917	2,08
Zeytinburnu	19.123	6,59

Kaynak: İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2009 verilerinden derlenmiştir.

#### 4.4.4. Sosyal Hizmetler<sup>31</sup>

##### 4.4.4.1. Çocuklar ve Gençler

Çocuklar hakkında temel kuralların belirlendiği Çocuk Hakları Sözleşmesi'nde, her insanın 18 yaşına kadar çocuk sayılacağı belirtilmiştir. Gençlik ise tarihin, toplumların tüm dönemlerinde var olan ve olacak sosyolojik bir kategoridir. Gençlik kategorisinin belirlenmesinde kullanılan ölçütler değişmektedir. Gençlik genel olarak; insan ömrünün 15 ve 24 yaş aralığını içeren dönem olarak tanımlanmaktadır.

**İstanbul'da genç işsizlik oranı %27'dir.**

Genç nüfus ile ülkelerin gelişmişlikleri arasında ters yönlü bir ilişki vardır. Gelişmiş ülkelerde yaşlı nüfusun çok; gelişmekte olan ya da az gelişmiş olarak adlandırılan toplumlarda genç nüfusun çok olduğu görülür (İBB, 2004). Türkiye'de 15-24 yaş arası yaklaşık 12,5 milyon genç bulunmaktadır. Bu genç nüfusun %17'si İstanbul'da yaşamaktadır. Türkiye'de genç nüfusun fazlalığı kalkınma açısından bir fırsat penceresi olarak değerlendirilmektedir. (UNDP, 2008). 2007 yılında gençlik üzerine hazırlanan UNDP Ulusal İnsani Kalkınma Raporu'nda da belirtildiği gibi medyanın da şekillendirdiği gençlik imajı kamuoyunda bekar, sağlıklı, dinamik ve genelde orta sınıf öğrenciler olarak kabul edilmektedir. Buna karşın Rapor; Türkiye'de genç nüfusun yalnızca üçte biri öğrencilerden oluşurken, "görünmeyen gençlik" kategorisine giren, ne öğrenim ne de iş hayatında olan 2,2 milyon civarında kadın, 650.000 fiziksel engelli, ümitlerini kaybederek iş aramaktan vazgeçmiş 300.000 genç ve 22.000 civarında çocuk ve genç hükümlüler ile sokak çocukları gibi önemli bir kesim bulunduğunu vurgulamaktadır (UNDP, 2008; 13).

İstanbul'da 15-24 yaş nüfusun işgücüne katılma oranı %39,9'dur. İstanbul'da 15-24 yaş arasında toplam 229 bin işsiz bulunmaktadır. Tarım dışı işsizlik oranı Türkiye oranının altındadır. İstanbul'da işsizlik oranı 2009 yılında %16,8 iken genç işsizlik oranı %27'dir. Genç işsizlik oranı İstanbul'daki genel işsizlik oranından yüksektir. Bu işsizlerin 179 bini 1 yıldan az süredir iş aramakta iken, 48 bini 1 yıl ve daha uzun süredir iş aramaktadır. İş bulmuş ve başlamak için

bekleyen 2 bin genç bulunmaktadır (TUİK, 2009).

İstanbul'da 15-24 yaş arası 619 bin genç istihdam edilmektedir. İstihdam edilenlerin iktisadi faaliyet kollarına göre dağılımına ilişkin olarak; sanayide 268 bin, ticarete 197 bin, hizmet sektöründe ise 154 bin genç istihdam edilmektedir. 15-24 yaş grubu içerisinde istihdam edilenlerin sosyal güvenlik kurumuna kayıtlılığa ilişkin olarak; 236 bin genç sosyal güvenlik kurumuna kayıtlı, 382 bini ise sosyal güvenlik kurumuna kayıtlı değildir (TUİK, 2009).

Türkiye'de sosyal dışlanmaya konu olabilecek en hassas kesim içerisinde bir kent olgusu olan sokak çocukları yer almaktadır. Türkiye'de kentleşme ve sokak çocukları kavramı arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Köyden kente gerçekleşen yoğun göç sonucu sokak çocukları olgusunun belirginleştiğini söylemek mümkündür. Bu durum özellikle yoğun göç alan İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Antalya, Adana, Mersin, Diyarbakır gibi metropollerde ortaya çıkmaktadır (İBB, 2004).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2004 yılında gerçekleştirdiği Sosyal Doku Projesi Araştırmalarının sokak çocuklarına ilişkin bölümündeki analizlerde, sokak çocuklarının özellikle Taksim, Bakırköy, Eminönü, Aksaray, Kadıköy, Üsküdar ve Bostancı'da bulduklarından bahsedilmektedir (İBB, 2004). Aynı raporda; göç, kente uyumsuzluk, işsizlik ve aile parçalanmasının çocukların sokağa yönelmesinde etkili olan olgular olduğuna değinilmektedir. İstanbul'da sokak çocuklarına ilişkin gerçekleştirilen çeşitli analizlerden de yararlanan araştırma; sokak çocuklarının eğitimi arttıkça sayılarının azaldığını ortaya koymuştur (İBB, 2004).

**Çocuk ve gençlere yönelik sunulan sosyal hizmetlere bakıldığında;** İstanbul'da 2010 yılında Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğüne bağlı toplam 11 çocuk yuvası bulunmaktadır. 2009 yılında toplam 995 kapasiteli 10 çocuk yuvasında kayıtlı çocuk sayısı 1.716'dır. 2010 yılında çocuk yuvalarını toplam kapasitesi 1.065'e yükselmiş, toplam kayıtlı çocuk sayısı ise 1.787 olmuştur. Bakımdaki çocuk sayısı 2009 yılında 881 iken, 2010 yılında 948'e

**Göç, kente uyumsuzluk, işsizlik ve aile parçalanması çocukların sokağa yönelmesinde etkili unsurlardır.**

<sup>31</sup> İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü'nden temin edilen 2010 yılı verileri 1 Ağustos 2010 tarihine kadar olan dönemi kapsamaktadır.

yükselmiştir. Tablo 4.15'e bakıldığında en yüksek kapasiteli çocuk yuvasının Bahçelievler'de bulunan Şeyh Zayed Çocuk Yuvası olduğu görülmektedir. Bahse konu yuvanın kapasitesi 356, kayıtlı sayısı 660, bakımdaki çocuk sayısı ise 328'dir.

2009 yılında İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü'ne bağlı yetiştirme yurtlarının kapasitesi toplam 207, kayıtlı sayısı 506 ve aile yanında desteklenen sayısı 127'dir. 2010 yılı verileri ise Tablo 4.16'de verilmektedir. 2009 yılında İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü'ne bağlı çocuk ve gençlik merkezlerinin toplam kapasitesi 188, merkezlere kayıtlı sayısı 1175'tir. 2010 yılı verileri ise Tablo 4.17'da görülmektedir.

SHÇEK'in 1997 yılında başlattığı sokakta yaşayan ve/veya çalıştırılan çocuklara, kardeşlerine ve ailelerine yönelik hizmetler sunan çocuk ve gençlik merkezleri hizmetine 2009'da gözlemleri ekleyerek devam edilmiştir. İstanbul'daki çocuk gözlemleri ve İlk Adım İstasyonlarının 2009 yılındaki toplam kapasitesi 45 ve kayıtlı sayısı 921'dir. Kartal Gözlemevi 2009 yılındaki 917 kayıtlı çocuk sayısı ile en fazla kayıtlı çocuğa sahip gözlemevidir. Gaziosmanpaşa Gül Çocukları İlk Adım İstasyonu'nda 2009 ve 2010 yılları için kayıtlı sayısı bulunmamaktadır. Tablo 4.18'de 2010 yılı verileri görülmektedir.

İstanbul'da İşgücü Durumun Göre Kurumsal Olmayan Nüfus 15-24 Yaş, 2009

Tablo 4.13

	İşgücüne Katılma Oranı (%)	İşsizlik Oranı	Tarım Dışı İşsizlik Oranı	İstihdam Oranı (%)
İstanbul	39,9	27,0	27,0	29,1
Türkiye	38,7	25,3	29,8	28,9

Kaynak: TÜİK

15-24 Yaş Grubunun Eğitim Durumuna Göre, İstihdam, İşsizlik Ve İşgücüne Katılma Oranları, 2009, (%)

Tablo 4.14

		Okuma-Yazma Bilmeyen	Lise Altı	Lise Dengi ve Meslek Okulu	Yükseköğretim
15-24 yaş	Eğitim Durumu ve İstihdam Oranı	16,7	25,9	30	53,6
	Eğitim Durumuna Göre İşsizlik Oranı	30,7	24,9	27,9	32,2
	Eğitim Durumuna Göre İşgücüne Katılma Oranı	24,2	34,5	41,6	79

Kaynak: TÜİK

Kuruluşun Adı	İlçe	Kapasitesi	Kayıtlı Sayısı	Bakımdaki Çocuk Sayısı
Bolluca Sevgi Evi Çocuk Yuvası ve Yetiştirme Yurdu (0-18 Yaş)	Gaziosmanpaşa	88	107	104
Emrullah Turanlı Çocuk Yuvası (7-12 Yaş)	Kartal	80	108	48
Eyüp Çocuk Yuvası (7-12 Yaş)	Eyüp	60	123	63
Fatih Geleceğimizin Çoc. Vakfı ve Çocuk Yuvası (7-12 Yaş)	Fatih	28	98	25
Göztepe Semiha Şakir Çocuk Yuvası (0-6 Yaş)	Göztepe	96	150	95
Kasımpaşa Çocuk Yuvası (7-12 Yaş)	Kağıthane	60	133	49
Küçükyalı Çocuk Yuvası (7-12 Yaş)	Maltepe	125	175	94
Üsküdar Hasan Tan Çocuk Yuvası (7-12 Yaş)	Üsküdar	48	99	54
0-12 Yaş Şeyh Zayed Çocuk Yuvası	Bahçelievler	356	660	328
Yakacık Hatice Abbas Halim Çocuk Yuvası (7-12 Yaş)	Kartal	54	96	59
Galip Öztürk Çocukevleri Çocuk Yuvası		70	38	29
<b>Toplam</b>		<b>1065</b>	<b>1787</b>	<b>948</b>

Kaynak: 2010 İstanbul Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü verileri.

Kuruluşun Adı	İlçe	Kapasitesi	Kayıtlı Sayısı	Aile Yanında Desteklenen
Atatürk Kız Yetiştirme Yurdu	Bahçelievler	100	195	50
Halkalı Erkek Yetiştirme Yurdu	Küçükçekmece	67	150	56
Okmeydanı Yetiştirme Yurdu	Kağıthane	40	71	14
<b>Toplam</b>		<b>207</b>	<b>416</b>	<b>120</b>

Kaynak: 2010 İstanbul Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü verileri.

## İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü Çocuk ve Gençlik Merkezleri, 2010

Tablo 4.17

Kuruluşun Adı	İlçe	Kapasitesi	Kayıtlı Sayısı
Ayvansaray ÇOGEM	Eyüp	18	66
Ağaçlı ÇOGEM	Eyüp	80	41
Beyoğlu 75. Yıl ÇOGEM	Beyoğlu	Gündüzlü	660
Florya ÇOGEM	Bakırköy	30	36
Yeldeğirmeni ÇOGEM	Kadıköy	60	52
<b>Toplam</b>		<b>188</b>	<b>855</b>

Kaynak: 2010 İstanbul Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü verileri.

## İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü Çocuk Gözlemleri ve İlk Adım İstasyonları, 2010

Tablo 4.18

Kuruluşun Adı	İlçe	Kapasitesi	Sayısı
Gaziosmanpaşa Gül Çocukları İlk Adım İstasyonu	Gaziosmanpaşa	15	-
Kartal Gözlemevi	Kartal	14	364
Küçükbakkalköy Umut Çocukları ve İlk Adım İstasyonu	Ataşehir	16	9
<b>Toplam</b>		<b>45</b>	<b>373</b>

Kaynak: 2010 İstanbul Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü verileri.

Sokakta yaşayan ve çalıştırılan çocuklara yönelik hizmet veren sosyal hizmet kuruluşlarının verilerine bakıldığında; toplam 144 kişi kapasitesi olan bakım ve sosyal rehabilitasyon merkezlerine kayıtlı çocuk sayısının 2009 yılında 290, 2010 yılında ise 345 olduğu görülmektedir.

Çok boyutlu niteliği olan “sokaktaki çocuk” olgusunun çözülmesinde kurumlar arası işbirliği/koordinasyonu gerekli kılan yaklaşımlar gerekmektedir. Bu bağlamda, sokakta yaşayan/çalıştırılan çocukların rehabilitasyonunu sağlamak üzere ailelerinin yanına ya da kurum bakımına yönlendirilerek onları örgün ya da mesleki eğitime dahil edilmeleri ve eğitimini tamamlamış ya da çalışan gençler olarak

süreci tamamlamalarını sağlamak üzere basamaklandırılmış, çok sektörlü yeni bir hizmet modeli oluşturulmuştur. Bu hizmet modeli çocukların sokağa inmelerini önleyici tedbirleri de kapsamaktadır”. 2005’de yürürlüğe giren Hizmet Modelinin ilk uygulamaları sorunun yoğun olarak görüldüğü İstanbul, İzmir, Ankara, Antalya, Diyarbakır, Adana, Mersin ve Bursa illerinde hayata geçirilmiş ve İl Eylem Planları oluşturulmuştur.<sup>32</sup> İstanbul Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü’ne bağlı gençlik merkezlerinde 2008 yılında toplam 1977 genç kurs ve programlardan yararlanmıştı.

<sup>32</sup> www.istanbulshcek.gov.tr

Sokakta Yaşayan ve Çalıştırılan Çocuklara Ait Hizmet Verileri

Tablo 4.19

Kuruluşun Adı	İlçe	2009 yılı kayıtlı sayısı	2010 yılı kayıtlı sayısı
Bahçelievler 80.Yıl Bakım ve Sosyal Rehabilitasyon Merkezi	20	65	59
Büyükkçekmece Bakım ve Sosyal Rehabilitasyon Merkezi	16	30	38
Taksim Bakım ve Sosyal Rehabilitasyon Merkezi	15	44	64
Alibeyköy - Taksim Bakım ve Sosyal Rehabilitasyon Merkezi Ek Hizmet	18	27	31
Kemerburgaz Bakım ve Sosyal Rehabilitasyon Merkezi	75	124	153

Kaynak: 2010 İstanbul Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü verileri.

İstanbul Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü'ne bağlı Gençlik Merkezleri

Tablo 4.20

Merkez	Kurs ve Programlara Katılan Genç Sayısı
Avcılar Gençlik Merkezi	728
Maltepe Gençlik Merkezi	419
Sultantepe Gençlik Merkezi	830

Kaynak: İGEP Projesi, 2009; 21

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Tarafından Çocuk ve Gençler için Sunulan Hizmetler, 2009

Tablo 4.21

<b>Kartal Gençlik ve Çocukeyi</b>	96 kişi kapasiteli Çocukeyinde 2009 yılı sonu itibarıyla <b>50 çocuk</b> hizmet almıştır.
<b>Çocuk ve Gençlik Merkezi</b>	2009 yılında İç Göç Entegrasyon Projesi kapsamında kurulan 350 kapasiteli merkezde <b>300 çocuk</b> hizmet almıştır.
<b>Yaz Okulları</b>	2009 yılında Yaz Okulu uygulamasına <b>255 çocuk</b> katılmıştır.
<b>Gençlik ve Çocuk Meclisleri</b>	İstanbul'un tüm ilçe ve beldelerini temsil eden <b>347 üyeden</b> oluşmaktadır. Çocuk meclisi 21 komisyon, gençlik meclisi ise toplam 16 komisyondan oluşmaktadır.
<b>İstanbul Gençlik Rehabilitasyon ve Meslek Edindirme Merkezi (İSMEM)</b>	14 yaşını doldurmuş ve 25 yaşından gün almamış, sokakta yaşayan veya sokağa düşme riski olan erkek çocuklarının topluma tekrar kazandırılması amacıyla bakımları, temel eğitimleri, mesleki eğitimleri ve sosyal rehabilitasyonları sağlanmaktadır. 2009 yılında 120 yatak kapasiteli İSMEM Yaşam Kampüsünde <b>162 kişi</b> hizmet almış olup, <b>15 kişi</b> İSMEM aracılığıyla belli bir ücret karşılığında staja başlatılmış yahut işe yerleştirilmiştir.



## İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Çocuk ve Gençler için Sunulan Hizmetler, 2009

Tablo 4.21

<b>BELNET</b>	61 BELNET İnternet Evi yıl boyu <b>121.158 üyeye</b> internet hizmeti sunmuştur.
<b>İzcilik Faaliyetleri</b>	2009'da yaz kampından 6000, kış kampından 1.000 olmak üzere toplam <b>7.000 kişi</b> faydalanmıştır. İnternet sitesinin <b>140.000 üyesi</b> bulunmaktadır.
<b>www.dershanet.org</b> <b>Tercih Çadırları</b> <b>Kariyer Günleri</b>	Üniversite tercihleri konusunda destek vermek amacıyla İstanbul'un 16 ilçesinde 33 tercih çadırı oluşturulmuş ve <b>40.650 öğrenciye</b> danışmanlık desteği sağlanmıştır. Mezuniyet sonrası istihdama katkıda bulunabilmek amacıyla verilen kişisel eğitim seminerlerine <b>2.135 kişi</b> katılmıştır. "Genç Yöneticiler Kariyer Günleri" programına ise <b>550 genç</b> yönetici katılmıştır.

Kaynak: İBB Stratejik Raporu, Sektör Senaryoları/ Veri ve Bilgilerin Analiz Edilmesi

## İlçe Belediyelerinin Çocuk ve Gençlere Yönelik Sunduğu Bazı Hizmetler, 2009

Tablo 4.22

<b>Çocuk ve Gençlik Merkezi</b>	Bağcılar Belediyesi; <b>1369 gence</b> hizmet vermektedir. Bağcılar Belediyesi çocuk yuvalarından <b>115 öğrenci</b> hizmet almıştır. Bağcılar Belediyesi'ne bağlı "bilgi evlerinden" <b>3.800 öğrenci</b> istifade etmiştir Bakırköy Belediyesi Gençlik Eğitim Merkezi'nde; 118 öğrenci eğitim hizmeti almaktadır. Beykoz Belediyesi II. Dönem Çocuk Meclisi, çocuklara demokrasi bilinci asılamak amacıyla ilçedeki <b>62 öğrencinin</b> katılımıyla çalışmalarına devam etmektedir. Bakırköy Belediyesi "Ücretsiz Dönemde Havuz Programı" ndan <b>3.670 çocuk</b> sistemden yararlanmışır. Sarıyer Belediyesi; Bigev (Bilişim Gençlik Evi) etüt dersleri verilmektedir. Toplam üye sayısı <b>12.351 kişidir</b> . Bayrampaşa Belediyesi Bilim Merkezinde <b>532 öğrenci</b> , Bilgi Merkezinde ise <b>887 öğrenci</b> eğitim görmektedir.
<b>Bilgi Evleri</b> <b>Bilgi /Bilim Merkezi</b>	Gaziosmanpaşa Belediyesi tarafından maddi durumu düşük ve dersane eğitimi alamayan <b>280 öğrenciye</b> ücretsiz olarak; Türkçe, İngilizce, matematik, sosyal, fen ve teknoloji bilimleri alanında eğitimler verilmiştir. Bakırköy Belediyesi; <b>3.670 çocuk</b> kurslu sistemden yararlanmışır. Güngören Belediyesi Bilgi Evleri'nden <b>17.000 öğrenci</b> hizmet almıştır. Bağcılar Belediyesi; 2009 yılında Bağcılar Belediyesi'ne bağlı bilgi evlerinden <b>3.800 öğrenci</b> istifade etmiştir. Kadıköy Belediyesi Çocuk Evi'nde verilen hizmetlerden <b>50 öğrenci</b> faydalanmıştır. Bayrampaşa Belediyesi Bilim Merkezi'nde 6 kategoride toplam <b>532 öğrenci</b> eğitim görmüştür. Bayrampaşa Belediyesi Bilgi Merkezi'nde toplam <b>887 öğrenci</b> eğitim görmektedir.
<b>Yaz Okulları</b>	Beylikdüzü Belediyesi Yaz Spor Okulları'na <b>800 genç</b> , Bağcılar Belediyesi yaz spor okuluna <b>9.000 öğrenci</b> , Güngören Belediyesi Yaz Okulu ve Yaz Spor Okulu'na <b>3.000 öğrenci</b> katılmıştır.
<b>Meslek Edindirme Birimleri</b>	Bağcılar Belediyesi; "Mesleksiz Genç Kalmasın" projesi kapsamında <b>3000 iş</b> sahibi olmuştur. Kadıköy Belediyesi; Yeni Sahra Meslek Eğitim Birimi'nde halkla ilişkilerde 42, İnsan Kaynakları ve Halkla İlişkiler konusunda <b>43 kişi</b> olmak üzere toplam <b>85 kişi</b> eğitim almıştır.

Kaynak: İlçe Belediyeleri 2009 faaliyet raporlarından derlenmiştir.

İstanbul'da yerel yönetimlerin çocuk ve gençlere yönelik sunduğu hizmetlerin daha çok spor ve kültür faaliyetlerinde, eğitim hizmetleri ile yardıma ihtiyaç duyan çocuk ve gençlere eğitim yardımı (kitap, defter, kırtasiye yardımı gibi) ve kıyafet yardımlarında yoğunlaştığı görülmektedir (bkz. Tablo 4.21 ve 4.22).

İlçe belediyelerinin sunduğu hizmetler içerisinde en çok gençlik ve çocuk merkezleri, bilgi evleri gibi kütüphane ve internet hizmetlerinin sunulduğu merkezler, yaz kampları yer almaktadır (bkz. Tablo 4.22). 5393 sayılı Belediye Kanununda yer alan kent konseylerinin kurulması ve kent konseyi bünyesinde gençlik ve çocuk meclislerinin oluşturulması, bu şekilde çocuk ve gençlerin yapabilirliklerini arttırarak yerele ilişkin karar alma süreçlerine dahil edilmesine yönelik çalışmalar devam etmektedir.

#### 4.4.4.2. Engelliler

2007 yılında imzalanan Birleşmiş Milletler Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme'sinde engelli; "bireylerle eşit koşullar altında topluma tam ve etkin bir şekilde katılımlarının önünde engel teşkil eden uzun süreli fiziksel, zihinsel, düşünsel ya da algısal bozukluğu bulunan kişiler" olarak tanımlanmaktadır. Aynı sözleşme, engellilerin çoğunun yoksulluk koşullarında yaşadığının altını çizmektedir.<sup>33</sup>

2002 yılı TÜİK verilerine göre Türkiye genelindeki engelli sayısı yaklaşık 8,5 milyon kişi ile nüfusun %12'sini oluşturmaktadır. Marmara Bölgesinde ise toplam nüfusun %13,13' ü engelli nüfustur. Toplam engelli kadın nüfus oranı, erkek nüfus oranından

yüksektir. Toplam nüfusun %2,23' ü ortopedik, görme, işitme, dil ve konuşma ve zihinsel özürli nüfus, %10,90'ı ise süreğen hastalığa sahip olan nüfustur. Marmara Bölgesinde özürli nüfusun %1,11' i ortopedik, %0,53' ü görme ; %0,37' si işitme; %0,33' ü dil ve konuşma ve %0,37' si zihinsel engellidir. Marmara bölgesinde bulunan ortopedik, görme, işitme, dil ve konuşma ve zihinsel özürli nüfusun okuryazarlık oranının süreğen hastalığa sahip olan nüfusun okuryazarlık oranından daha düşük olduğu görülmektedir (bkz. Tablo 4.24).

Marmara Bölgesi'nde ortopedik, görme, işitme, dil ve konuşma ve zihinsel özürli nüfusun işgücüne katılma oranı %24,75; işsizlik oranı %10,48; işgücüne dahil olmayan nüfus oranı %75,25'tir. Marmara Bölgesinde süreğen hastalığa sahip olan nüfusun %24,04' ü işgücüne katılmakta iken; %10,36' sı işsiz; %75,96'sı işgücüne dahil olmayan nüfusu oluşturmaktadır.

**Engellilere yönelik sunulan sosyal hizmetlere bakıldığında;** İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü tarafından engelliler için sunulan hizmetler; bakım ve rehabilitasyon merkezlerinde sunulan hizmetler, evde bakım için verilen destekler ile özel bakım merkezlerinde verilen hizmetler için destek ödemelerinden oluşmaktadır. 2009 yılında İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğüne bağlı rehabilitasyon merkezlerinin toplam kapasitesi 295, kayıtlı sayısı 1.132 ve Aile yanında desteklenen sayısı 8'dir.

İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü'ne bağlı huzurevi ve çocuk yuvalarının engellilere yönelik hizmet veren birimleri bulunmaktadır.

Marmara Bölgesindeki Özürllük Oranı, 2002, (%)

Tablo 4.23

Toplam Özürllü Nüfus Oranı			Ortopedik, Görme, İşitme, Dil ve Konuşma ve Zihinsel Özürllü Nüfus			Süreğen Hastalığa Sahip Nüfus ve Zihinsel Özürllü Nüfus		
Toplam Nüfus	Erkek	Kadın	Toplam Nüfus	Erkek	Kadın	Toplam Nüfus	Erkek	Kadın
13,13	11,66	14,59	2,23	2,60	1,87	10,90	9,05	12,73

Kaynak: TÜİK, Özürllük Oranı, 2002

<sup>33</sup> <http://www.ozurluler.gov.tr/yenimevzuat/2-1.htm>

Bu hizmet merkezlerinden Bahçelievler Huzurevi Yaşlı Bak.ve Reh. Mrk, Göztepe S.Şakir Huzurevi Yaşlı Bak. ve Reh. Merkezi, Maltepe Huzurevi Yaşlı Bak.ve Reh.Merkezi. ile Prof. Dr. Fahrettin Kerim-Nilüfer Gökay Huzurevi Yaslı Bak. Reh. Merkezinde özel bakım gerektiren yaşlılara hizmet verilmektedir. 0-12 Yaş Şeyh Zayed Çocuk Yuvası'nda ise engelli çocuklara hizmet veren engelliler birimi mevcuttur. İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğüne bağlı rehabilitasyon merkezlerinin 2010 yılı verileri Tablo 4.26'da gösterilmektedir.

İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü'ne bağlı hizmet merkezleri dışında, İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğünce özel kuruluşlarda bakım hizmeti alan engelli kişiler için bakım kapsamında destekler sağlanmaktadır. 2008 yılında yapılan toplam destek miktarı 342.572,44 TL, 2009 yılında yapılan toplam destek miktarı ise 427.698,72 TL'dir (bkz. Tablo 4.27).

Yıllara göre evde bakım kapsamında desteklenen engelli sayısı ve destek miktarının yıllar içerisinde önemli miktarda arttığı görülmektedir (bkz. Tablo 4.28). 2007 yılında 1.353 engelli desteklenmiş ve toplam verilen destek miktarı 5.620.211,50 TL olmuştur. 2009 yılında ise desteklenen engelli sayısı 13.336, verilen toplam destek miktarı ise 6.463.886,13 TL'dir. 2010 yılının ilk döneminde desteklenen sayısı ise 6.773 olmuştur.

**2002 yılında Marmara Bölgesi'ndeki  
özürlü nüfusun işgücüne katılma  
oranı yalnızca % 24,04'tür.**

Marmara Bölgesindeki Özürlü Nüfusun Okuryazarlık Oranı, 2002, (%)

Tablo 4.24

Ortopedik, Görme, İşitme, Dil ve Konuşma Ve Zihinsel Özürlü Nüfus		Süreğen Hastalığa Sahip Olan Nüfus	
Okuma Yazma Bilmeyen	Okuma Yazma Bilen	Okuma Yazma Bilmeyen	Okuma Yazma Bilen
26,62	73,38	17,54	82,46

Kaynak: TÜİK, Özürlülük Oranı, 2002

Marmara Bölgesindeki Özürlü Nüfusun İşgücüne Katılım Oranı, 2002, (%)

Tablo 4.25

Ortopedik, Görme, İşitme, Dil ve Konuşma ve Zihinsel Özürlü Nüfus			Süreğen Hastalığa Sahip Olan Nüfus		
İşgücüne Katılma Oranı	İşsizlik Oranı	İşgücüne Dahil Olmayan Nüfus Oranı	İşgücüne Katılma Oranı	İşgücüne Katılma Oranı	İşsizlik Oranı
24,75	10,48	75,25	24,04	10,36	75,96

Kaynak: TÜİK, Özürlülük Oranı, 2002

Kuruluşun adı	İlçe	Kapasitesi	Kayıtlı Sayısı	Yanında Desteklenen
İstanbul Özürlüler Mesleki Eğitim ve Reh. Mer.	Bakırköy	Gündüzlü	514	-
Bakırköy 80. Yıl Reh. ve Aile Dan. Mer.	Bakırköy	40	26	5
Bahçelievler Aile Danışma ve Reh. Mer.	Bahçelievler	45	46	1
Emirgan Altı Nokta Körler ve Reh. Mer.	Sarıyer	40	30	-
Metin Sabancı Spastik Çocuklar ve Gençler Eğitim Rehabilitasyon Üretim Tesisleri	Ataşehir	70	100	3
Esenyurt Bakım ve Rehabilitasyon Merkezi	Esenyurt	40	27	-
Pendik Bakım Rehabilitasyon ve Aile Danışma Merkezi	Pendik	60	58	-
<b>Toplam</b>		<b>295</b>	<b>801</b>	<b>9</b>

Kaynak: 2010 İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü verileri.

2008 Yılı	2008 Yılında Desteklenen Engelli Sayısı	Ödeme Tutarı	2009 Yılı	2009 Yılında Desteklenen Engelli Sayısı	Ödeme Tutarı
Ocak	27	20.006,10	Ocak	30	30.921,00
Şubat	30	23.803,66	Şubat	31	31.024,06
Mart	31	26.397,75	Mart	33	33.222,81
Nisan	32	29.628,36	Nisan	36	37.723,10
Mayıs	32	30.039,23	Mayıs	36	37.723,10
Haziran	30	28.247,70	Haziran	38	39.236,09
Temmuz	31	30.577,00	Temmuz	42	42.542,39
Ağustos	31	30.642,88	Ağustos	40	42.900,00
Eylül	32	31.631,36	Eylül	37	42.900,00
Ekim	32	31.136,98	Ekim	37	42.900,00
Kasım	32	30.807,02	Kasım	37	42.149,23
Aralık	30	29.654,40	Aralık	30	30.921,00
<b>Toplam</b>		<b>342.572,44 TL</b>	<b>Toplam</b>		<b>427.698,72 TL</b>

Kaynak: 2010 İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü verileri.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı İstanbul Özürlü Merkezi (İSÖM); engellilerin sosyal hayata katılımı için gereken önlemleri almak, yardım ve destek hizmetleri sunarak yaşam kalitesini arttırmak ve toplumda özürü haklarına ilişkin farkındalık yaratmak konusunda çalışmalarında bulunmaktadır. Bu çerçevede, engellilerin kapasitesini arttıracak, bağımsızlaşmalarına destek olacak, üretime katkıda bulunmalarını sağlayacak faaliyetlerde bulunmaktadır. İstanbul'da çeşitli ilçelerde yer alan toplam 19 adet özürü merkezi engellilere yönelik hizmet sunmaktadır. İstanbul Özürlüler Müdürlüğü'ne kayıtlı 57.768 kişi bulunmaktadır. Müdürlük yılda yaklaşık 100.000 özürü ve yakınına hizmet vermektedir.

İlçe belediyeleri tarafından engellilere sunulan hizmetler çoğunlukla medikal yardım (yürüme engelli kişiler için akülü ve

manuel tekerlekli sandalye temini, akülü araba, işitme cihazı, baston, temini), engelliler ve ailelerinin yer aldığı sosyal faaliyetler (festivaller, geziler, piknik ve spor aktiviteleri), çeşitli rehabilitasyon çalışmaları (havuz tedavisi, engelli devlet okullarında eğitim destekleri, fizik tedavileri), istihdam olanaklarının sağlanması (özel işyerlerinde sağlanan istihdam olanakları) ve evde bakım hizmetlerinde yoğunlaşmaktadır (bkz. Tablo 4.31).

Yıllara Göre Evde Bakım Kapsamında Desteklenen Engelli Sayısı ve Verilen Destek Miktarı

Tablo 4.28

Yıllar	Engelli Sayısı	Verilen Destek Miktarı
2007	1.353	5.620.211.50 TL
2008	9.148	4.090.332.29 TL
2009	13.336	6.463.886.13 TL

Kaynak: 2010 İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü verileri.

İBB İSÖM Özürlü Merkezleri

Tablo 4.29

Özürlüler Merkezleri		
Özürlüler Müdürlüğü (Tophane)	Gaziosmanpaşa Özürlüler Merkezi	Cebeci Özürlüler Merkezi
Kağıthane Özürlüler Merkezi	Ataşehir Özürlüler Merkezi	Ümraniye Özürlüler Merkezi
Fatih Özürlüler Merkezi	Bağcılar Özürlüler Merkezi	Avcılar Özürlüler Merkezi
Küçükçekmece Özürlüler Merkezi	Büyükkçekmece Özürlüler Merkezi	Sancaktepe Özürlüler Merkezi
Beykoz Özürlüler Merkezi	Sarıyer Özürlüler Merkezi	Yedikule Özürlüler Merkezi
Pendik Özürlüler Merkezi	Bayrampaşa ( Rami ) Özürlüler Merkezi	
Sultanbeyli Özürlüler Merkezi	Tuzla Özürlüler Merkezi	

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2009 Faaliyet Raporu

Özürlülere Yönelik Hizmetler	ALO 153
	Özürlü ve Yaşlı Ücretsiz Ulaşımı; 79.080 kişiye ücretsiz ulaşım hizmeti verilmiştir.
	Tıbbi Rehabilitasyon; 170.000 özürlü çocuğa rehabilitasyon eğitimi verilmiştir.
	40.000 kişiye medikal malzeme yardımında bulunulmuştur.
	Yasal Haklar Danışmanlığı; 35.681 kişiye yasal hakları anlatılmıştır.
	İstihdam Destek Hizmetleri; 438 özürlü vatandaş istihdam edilmiştir.
	Özürlü Yaz Kampı Hizmetleri; 13.325 kişiye ücretsiz tatil imkanı sunulmuştur.
	Özürlülerin Sosyal Hayata Adaptasyonu ya da Toplumun Özürlülere Adaptasyonu Projesi; 25.000 özürlü ve yakını bu sosyal organizasyonlarda yer almıştır.
	Küçük Adımlar Erken Eğitim Projesi; Her yıl ortalama 100 çocuk ve ailesi projeden faydalanmaktadır.
	119.923 kişiye "özürlülük bilinci" semineri sunulmuştur.
	1300 kişiye "Türk İşaret Dili Eğitimi" verilmiştir.
	1500 seans uygulanarak özürlü çocukların ağız ve diş bakımı gerçekleştirilmiştir.
	760 seans konuşma terapisi uygulanmıştır.
	Zihinsel Özürlüler Eğitim ve Beceri Kazandırma Merkezi'nde verilen eğitimlerden günde 800 çocuk faydalanmaktadır.

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2009 Faaliyet Raporu

Tekerlekli Sandalye / Erzak, Giysi Yardımı	<p>Bağcılar Belediyesi tarafından 38 akülü engelli arabası, 185 manuel engelli arabası, Beykoz Belediyesi tarafından ilçedeki 15 engelliye akülü araç, Büyükçekmece Belediyesi tarafından 30 adet tekerlekli sandalye, Esenyurt Belediyesi 406 adet tekerlekli sandalye, 40 adet akülü araba, 120 adet işitme cihazı, Bayrampaşa Belediyesi tarafından 39 kişiye yetişkin boyu, 4 kişiye ise çocuk boyu olmak üzere toplam 43 adet tekerlekli sandalye, Çekmeköy Belediyesi tarafından 40 adet tekerlekli sandalye, Avcılar Belediyesi tarafından 47 adet standart, 1 adet çok amaçlı olmak üzere 48 adet tekerlekli sandalye, Ataşehir Belediyesi tarafından 50 adet manüel tekerlekli sandalye, Kadıköy Belediyesi tarafından 20 adet tekerlekli sandalye, Esenler Belediyesi tarafından 22 adet manüel tekerlekli sandalye, 1 adet özellikli tekerlekli sandalye, 1 adet kulak cihazı pil, 60 adet engelli ve yatalak hasta bezi, Arnavutköy Belediyesi tarafından 17 adet tekerlekli, 18 adet akülü tekerlekli sandalye, 1305 adet hasta bezi, 2 adet işitme aparatı; 19 adet ortez -protez, Gaziosmanpaşa Belediyesi tarafından 66 adet tekerlekli sandalye yardımı, 700 adet engelli ailelerine erzak paketi dağıtılmış, Kağıthane Belediyesi tarafından 123 adet tekerlekli sandalye, 50 engelliye giysi yardımı yapılmıştır.</p>
--	--

Rehabilitasyon Hizmeti ve Tedavi / Bakım	<p>Zeytinburnu Belediyesi Aile Koruma Destek Merkezi (AKDEM) bünyesinde bir yıldan beri faaliyet gösteren 'Evde Bakım Birimi' 61 engelliye bakım hizmeti vermiştir.</p> <p>Esenyurt Belediyesi tarafından 120 engelli vatandaşın tedavisi, 40 engelli çocuğun havuz tedavisi sağlanmıştır.</p> <p>Bayrampaşa Belediyesi tarafından 310 engelli çocuğa rehabilitasyon hizmeti verilmiştir.</p> <p>Kadıköy Belediyesi tarafından 850 engelli bireysel ve grup terapisi olmak üzere ücretsiz psikolog hizmeti verilmiştir. 452 engelliye hukuki ve psikolojik danışmanlık hizmeti verilmiş ve Engelli Danışma ve Dayanışma Merkezi'nden 902 engelli sağlık hizmeti almıştır.</p> <p>Arnavutköy Belediyesi tarafından 85 engellinin rapor alması sağlanmıştır.</p>
Eğitim ve İş İmkânı	<p>Avcılar Belediyesi tarafından, 29 zihinsel engelliye Eğitim Uygulama Devlet Okulu'nda eğitim ve 32 işitme engelliye Aksaray İşitme Engelliler ve Fatih İşitme Engelliler Devlet Okulu'nda eğitim verilmiştir.</p> <p>Kadıköy Belediyesi tarafından sunulan Alo Engelli Hizmeti'nden 800 kişi faydalanmış ve 87 engelliye istihdam olanakları sağlanmıştır.</p> <p>Avcılar Belediyesi tarafından 123 engelliye özel işyerlerinde iş imkânı sağlanmıştır.</p>

Kaynak: İlçe Belediyeleri 2009 Faaliyet Raporlarından Derleme

#### 4.4.4.3. Kadınlar

Türkiye, toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanması ve kadının statüsünün toplumsal yaşamın her alanında güçlendirilmesi için gerekli tedbirler alınmasını öngören Birleşmiş Milletler Kadınlara Karşı Her Türlü Ayrımcılığın Önlenmesi Sözleşmesi'ne (CEDAW) 1986 yılından beri taraftır. Anayasasının 10. maddesine "Kadınlar ve erkekler eşit haklara sahiptir. Devlet, bu eşitliğin yaşama geçmesini sağlamakla yükümlüdür" hükmü yer almaktadır. Kadının Statüsü Genel Müdürlüğü bu konuda politikalar üretmek, strateji geliştirmek, tüm paydaşlarla işbirliği yapmak ve koordinasyonu sağlamakla görevlidir. Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Ulusal Eylem Planı (2008-2013), Kadına Yönelik Aile İçi Şiddetle Mücadele Ulusal Eylem Planı (2007-2010) cinsiyet eşitliği konusunda farkındalık yaratmak, kadının toplumdaki statüsünü ve sosyoekonomik durumunu güçlendirmek konusunda tedbirler öngörmektedir<sup>34</sup>. Kadının ekonomik ve toplumsal hayata katılımının arttırılmasını öngören "Dokuzuncu Kalkınma Planı" kadınların eğitim ve mesleki eğitim

olanaklarının geliştirilmesi ve istihdam edilebilirliklerinin arttırılması ile aile içi şiddetle mücadele çalışmalarına devam edileceğinden bahsetmektedir (Kadının Statüsü Genel Müdürlüğü, 2008). Kadının Statüsü Genel Müdürlüğü'nün yanı sıra, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları ve uluslararası örgütler Türkiye'de kadın erkek eşitliğinin toplumun her alanında sağlanması, kadının toplumsal hayattaki ekonomik ve sosyal statüsünün iyileştirilmesi, siyasal yaşama katılımının arttırılması ve fiziksel, duygusal, cinsel, ekonomik istismara uğrayan kadınlara destek sağlayarak sorunların çözülmesi konusunda faaliyet göstermektedir.

**Kadının tarım dışı istihdam oranı Türkiye'de %21,9 İstanbul'da % 20'dir. Hayatlarının herhangi bir döneminde fiziksel veya cinsel şiddete uğramış kadınların oranı %39,4'tür.**

<sup>34</sup> <http://www.ksgm.gov.tr/>

	Türkiye	İstanbul
Ortalama İlk Evlenme Yaşı, 2008	Kadın: 22,9 Erkek: 26,2	Kadın: 23,9 Erkek: 27
Kadının 15-19 Yaş Arasında Evlenmesinin Uygun Olduğunu Düşünenlerin Oranı, 2006	%13	%5,1
Boşanma Hızı, 2008	-	1,6
Kadınların Ücretli / Maaşlı Çalışmasını Uygun Bulanların Oranı, 2006	%83,6	%84,1
Kadının İşgücüne Katılma Oranı, 2009	%26	%22,6
Kadın İşsizlik Oranı, 2009	%14,3	%19,9
Tarım Dışı İşsizlik Oranı, 2009	%21,9	%20
Kadın İstihdam Oranı, 2009	%22,3	%18,1
Okuma Yazma Bilmeyen Kadınların İstihdam Oranı, 2009	%14,5	%3,5
Yükseköğretim Mezunu Kadınların İstihdam Oranı, 2009	%59,3	%58,5
Yaşamın Herhangi Bir Döneminde Fiziksel veya Cinsel Şiddete Uğramış Kadın Oranı, 2008	%41,9	%39,4
Son 12 Ay İçinde Fiziksel veya Cinsel Şiddete Uğramış Kadın Oranı, 2008	%13,7	%11,1

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenmiştir.

İstanbul’da kadının toplumsal ve ekonomik hayattaki durumuna bakıldığında; kadınların ortalama evlenme yaşının Türkiye ortalamasının üstünde olduğu görülmektedir. Kadının 15-19 yaş arasında evliliğinin uygun olduğunu düşünenlerin oranı ise Türkiye ortalamasının altındadır. İstanbul’da kadınların ücretli/maaşlı çalışmasını uygun bulanların oranı %84,1 ile Türkiye ortalamasının üzerinde yer almaktadır (bkz. Tablo 4.32).

TÜİK verilerine göre; Türkiye genelinde kentte yaşayan kadınlarda işgücüne katılma oranı %16,6 iken, bu oran kırsal alanda %32,9’dur (TÜİK, 2008). İstanbul’da kadın istihdamının ve kadının işgücüne katılma oranının Türkiye ortalamasının altında kaldığı görülmektedir. Bu noktada İstanbul ölçeğinde, tarımda istihdam edilen kadın oranının düşüklüğü de dikkate alınmalıdır. Bu oran 2009 yılında %1 olarak hesaplanmıştır (TÜİK HİA). Kadın işsizlik oranı da Türkiye ortalamasının üstünde yer almaktadır. bkz. Tablo 4.32). Öte yandan, hayatlarının herhangi bir döneminde fiziksel ya da cinsel şiddete uğramış kadın oranının Türkiye ortalamasının az bir farkla altında

kaldığı tespit edilmiştir.

**Kadınlara yönelik sunulan sosyal hizmetlere bakıldığında;** İstanbul’da 3 tanesi İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü, 5 tanesi ilçe belediyeleri ve 1 tanesi özel olmak üzere kadınlara yönelik hizmet sunan 9 kadın konukevi bulunmaktadır. İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğüne bağlı kadın konukevlerinde fiili bakılan toplam kadın sayısı 31, toplam çocuk sayısı 38’dir. İstanbul’da bulunan konukevlerinin toplam kapasitesi 277’dir (bkz. Tablo 4.33)

Kadınlara yönelik sunulan sosyal hizmetler açısından İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü dışında, belediyelere 2004 yılında yürürlüğe giren 5393 sayılı Kanunla birlikte kadın koruma evleri açma yükümlülüğü getirilmiştir. 5393 sayılı Belediye Kanunu, şiddete uğrayan kadınlara hizmet vermek için belediyelere yetki vermiştir. Bu bağlamda Kanunda; “Büyükşehir belediyeleri ile nüfusu 50.000’i geçen belediyeler, kadınlar ve çocuklar için koruma evleri açar” denilmektedir.<sup>35</sup>

<sup>35</sup> 5393 Sayılı Belediye Kanunu, Madde 14; www.mevzuat.gov.tr



## İstanbul'daki Kadın Konukevleri

Tablo 4.33

Konukevlerinin Bağlı Olduğu Kuruluş	Kapasite
İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü	56
Küçükçekmece Belediyesi	33
Kadıköy Belediyesi	75
Üsküdar Belediyesi	18
Eyüp Belediyesi	40
Pendik Belediyesi	17
Özel	18 kadın 20 çocuk

Kaynak: 2010 İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü ve İstanbul Valiliği, İl Brifingi 2010

## İstanbul Büyükşehir Belediyesince Kadınlara Yönelik Hizmet Veren Merkez Verileri, 2004 - 2009

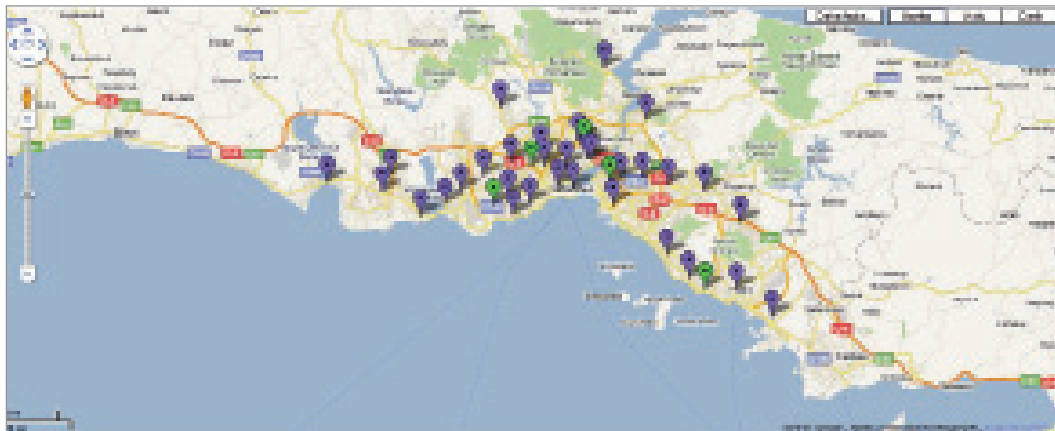
Tablo 4.34

	2004	2009
Kadın ve Aile Sağlığı Merkezi Sayısı	5	34
Görüntüleme Merkezi Sayısı	-	5
Hizmet Verilen Kadın Sayısı	35.000	216.458
Eğitim (kişi)	390	220.833

Kaynak: İlçe Belediyeleri 2009 Faaliyet Raporlarından derlenmiştir.

## İstanbul'da İBB Kadın ve Aile Sağlığı Merkezleri Haritası, 2010

Harita 4.7



Kaynak: www.ibb.gov.tr

<b>Kadın Koordinasyon Merkezleri</b>	Sancaktepe Belediyesi Kadın Koordinasyon Merkezi kadın sorunlarına çözüm bulmak amacıyla yürüttüğü çalışma sonucu 15 gün sürecinde <b>110 aileye</b> ulaşmıştır.
<b>Kişisel Gelişim Eğitimleri ve Meslek Edindirme Amaçlı Eğitimleri</b>	Kadıköy Belediyesi tarafından kişisel gelişim eğitimleri ve meslek edindirme amaçlı eğitimlerin tamamı yıl boyunca sürmüştü ve dönem sonunda <b>323 kursiyere</b> halk eğitim merkezi onaylı sertifika verilmiştir. Bayrampaşa Belediyesi'ne ait Mobil Dijital Eğitim Aracı Bilge H@tun ve Bilge Çocuk adlı iki araçla 899 kadın eğitim alarak sertifika almaya hak kazanmıştır.
<b>Eğitim Bilinçlendirme Çalışmaları</b>	Beykoz Belediyesi tarafından ilçedeki <b>243 ev hanımı</b> Rüzgarlıbahçe Kadın Sağlığı Merkezi'nde bilinçlendirme seminerlerine katılmış, merkez tarafından sağlık kontrolleri yapılmıştır. Kadıköy Belediyesi tarafından kadınların istihdam çalışması kapsamında; istihdama katılımları çeşitli nedenlerle eksik olan beceri sahibi <b>75 kadına</b> sosyal iş kooperatifi kurmaları için eğitim verilmiştir. Beylikdüzü Belediyesi tarafından Bilge Hanım Otobüsünde verilen bilgisayar kursuna devam eden <b>240 kişiye</b> sertifika verilmiştir. Kadıköy Belediyesi tarafından Spina Bifida Hastalığını önlemek için Kadın Eğitim Projesi kapsamında aile danışma merkezlerinde <b>122 kadına</b> eğitim verilmiştir.
<b>Alo Şiddet Hattı</b>	Kadıköy Belediyesi ALO ŞİDDET hattına gelen <b>156 çağrı</b> yanıtlanmış, <b>46 kadın</b> ile yüz yüze görüşmeler yapılmıştır.

Kaynak: İlçe Belediyeleri 2009 Faaliyet Raporlarından derlenmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin kadınlara yönelik hizmetleri arasında; toplumda kadının statüsünün iyileştirilmesine yönelik projeler yürüten Kadın Koordinasyon Merkezi ve Kadın ve Aile Sağlığı Merkezleri yer almaktadır. Kadın Koordinasyon Merkezi; İstanbul'da kadınların karşılaştıkları zorluklar ve uyum sorunlarına çözümler üretmek için eğitimler ve seminerler başta olmak üzere çeşitli projeler yürütmektedir. (İBB, 2009; 192) 2004 yılında 5 olan Kadın ve Aile Sağlığı Merkezlerinin sayısı 2009 yılında 34'e ulaşmıştır (bkz. Harita 4.7). Merkezlerin sunduğu hizmetler içerisinde; sağlık eğitimleri, kemik gelişimi ve erimesi taraması, meme kanseri taraması, rahim ağzı kanseri taraması, genital enfeksiyon taraması, yetişkinler ve çocuklar için psikolojik danışmanlık hizmeti, sağlam çocuk takibi, kalp damar hastalıkları risk taraması ve anemi taraması yer almaktadır. Ücretsiz sunulan hizmetler sonrasında, riskli olarak değerlendirilen ve sosyal güvencesi olmayan kadınların ileri tetkik ve tedavi ihtiyaçları İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından evde sağlık hizmetleri kapsamında karşılanmaktadır. (İBB, 2009; 192)

İlçe belediyelerinin kadınlara yönelik sunduğu hizmetler, çoğunlukla kadının toplumdaki statüsünün yükseltilmesini, kadın sağlığının iyileştirilmesini hedefleyen bilgilendirici ve farkındalık yaratıcı faaliyetler, kişisel gelişim ve meslek edindirme amaçlı eğitimler ve

bilinçlendirme çalışmalarıdır.

Toplum merkezleri; "hızlı toplumsal değişme, kentleşme ve göçün yarattığı sorunlar doğrultusunda, bireylerin, grupların, ailelerin ve toplumun sorunlarla baş edebilmeleri ve bireylerin katılımcı, üretken ve kendine yeterli hale gelmesi amacıyla; koruyucu-önleyici eğitici-geliştirici, rehberlik ve rehabilite edici işlevlerini, bir arada ve en kolay ulaşılabılır biçimde, kamu kurum ve kuruluşları, yerel yönetimler, üniversiteler, sivil toplum örgütleri ve gönüllüler ile işbirliği ve eşgüdüm içinde sunmakla görevli ve yükümlü bulunan gündüzlü sosyal hizmet kuruluşları" olarak tanımlanmaktadır. İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğüne bağlı olarak faaliyet gösteren 7 toplum merkezi bulunmaktadır ve bu toplum merkezlerinden 2008 yılında toplam 9.166 kişi faydalanmıştır (İGEP, 2009; 69).

**2004 yılında 5 olan Kadın ve Aile Sağlığı Merkezi sayısı, 2009'da 34'e çıkmıştır.**

#### 4.4.4.4. Yaşlılar

2007 tarihli “Türkiye’de Yaşlıların Durumu ve Yaşlanma Ulusal Eylem Planı”nda da belirtilmiş olduğu gibi nüfusun yaşlanması 21. yüzyılın en önemli demografik gerçekliklerinden biridir. Nüfustaki çocuk ve gençlerin payının azalması 60 veya 65 yaş üstü nüfusun görece olarak artması olarak tanımlanan nüfus yaşlanması, düşen doğum hızı, bebek ve çocuk ölümlerinin kontrol edilerek azalması ve ortalama yaşam süresinin artması gibi olgularla ilişkilidir (DPT, 2007b). Genç nüfusu birçok Avrupa Birliği üye ülkesinden yüksek olan Türkiye de önümüzdeki on yıllar içerisinde yaşlı nüfusu hızla artan bir ülke olacaktır. Ulusal Eylem Planında “özellikle yüzyılın ikinci yarısında, yaşlı nüfusun, sosyal, demografik ve ekonomik açıdan Türkiye’de de önem kazanması beklenmektedir” denilmektedir. Buradan hareketle, yaşlanan nüfusun ülke üzerindeki sosyo-ekonomik etkileri de göz önüne alınarak yaşlı nüfusun toplumsal hayattan koparılmadan yaşamlarını devam ettirmelerini sağlayacak çalışmalar gerektiğinden bahsedilebilir (DPT, 2007b; 9).

İstanbul’da 65 yaş üzeri toplam 695.750 kişi yaşamaktadır ve 65 yaş üstü kadın nüfusunun erkek nüfusundan yüksek olduğu görülmektedir. 65 yaş üstü kadınların eğitim durumuna ilişkin olarak; erkeklerin eğitim düzeyinin kadınlardan daha yüksek olduğu görülmektedir. 65 yaş üstünde en kalabalık grubu ilköğretim mezunlarının onun hemen ardından da okuma yazma bilmeyenler oluşmaktadır.

65 yaş üstü nüfusun medeni durumuna ilişkin olarak 65 yaş üstü erkek nüfusun çoğunluğunun evli olduğu, 65 yaş üstü kadın nüfusun çoğunluğunun ise eşini yitirdiği görülmektedir. Evli erkek sayısı

240.941, evli kadın sayısı 147.716’dır. Eşini yitiren erkek sayısı 35.912 iken, eşini yitiren kadın sayısı 221.919’dur. Hiç evlenmeyen kadın nüfus, hiç evlenmeyen erkek nüfusun yaklaşık 3 katıdır.

TÜİK 2006 yılı Aile Yapısı Araştırması verilerine göre; hanesinde sürekli bakıma muhtaç yaşlı oranı Türkiye’de %5,3, İstanbul’da %3,9’dur. Yaş gruplarına göre bireyin yaşlılığı ile ilgili yaşam tercihine bakıldığında, bireylerin çoğunlukla çocuklarının yanında kalmayı tercih ettikleri görülmektedir. Bunu evde bakım hizmeti almak ve huzur evine gitmek takip etmektedir. 60 yaş üstü yaşlıların çocukları ile aynı evde yaşama nedenlerine bakıldığında, %24,6’sının çocuklarının yalnız yaşamalarını istemedikleri için, %23,4’nün çocuklarıyla birlikte yaşamaktan mutlu olduğu için, %19,2’sinin çocuklarıyla birbirlerine destek olmak için, %17,9’unun gelenek ve görenekler böyle gerektirdiği için, %6’sının bakıma ihtiyacı olduğu için, %1,7’sinin başka şansı olmadığı için, %1,6’sının huzurevinde kalacak imkanı olmadığı için, %5,6’sının başka sebepleri gösterdiği görülmektedir (TÜİK, 2006). İBBS Düzey 1 Bölgeleri kıyaslandığında huzurevinde kalacak imkanı olmadığı için seçeneğini işaretleyenlerin en fazla İstanbul’da olduğu görülmektedir. İstanbul’da bireylerin yaşlılığında huzurevini tercih etme sebepleri içerisinde en fazla çocuklarına yük olmak istememe yer almaktadır. Bunu huzurevlerindeki imkanlar daha rahat olması takip etmektedir.

**Evinde sürekli bakıma muhtaç yaşlı oranı Türkiye’de %5,3, İstanbul’da % 3,9’dur.**

İstanbul’da Bitirilen Eğitim Düzeyi, Cinsiyete Göre 65 Yaş Üstü Nüfus, 2009

Tablo 4.36

Cinsiyet	Okuma Yazma Bilmeyen	Okuma Yazma Bilen Fakat Bir Okul Bitirmeyen	İlkokul Mezunu	İlköğretim Mezunu	Ortaokul Veya Dengi Okul Mezunu	Lise Veya Dengi Okul Mezunu	Yükseköğretim Veya Fakülte Mezunu	Yüksek Lisans Mezunu	Doktora Mezunu	Bilinmeyen
Erkek (65+)	25.057	29.293	127.096	23	19.869	27.862	30.647	3.929	2.241	24.700
Kadın (65+)	122.140	47.118	124.082	11	24.873	33.099	13.525	1.152	847	35.024

Kaynak: TÜİK ADNKS-2009 yılı verilerinden derlenmiştir.

Cinsiyet	Hiç Evlenmedi	Evli	Boşandı	Eşi Öldü	Toplam
Erkek (65+)	4.507	240.941	9.357	35.912	290.717
Kadın (65+)	12.152	147.716	20.084	221.919	401.871

Kaynak: TÜİK ADNKS-2009 yılı verilerinden derlenmiştir.

**Yaşlılara yönelik sunulan sosyal hizmetlere bakıldığında;** İstanbul'da yaşlılara yönelik hizmet veren İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğüne bağlı kuruluşların 2009 yılı toplam kapasitesi 822 kişi ve kuruluşlara kayıtlı sayısı 691'dir. 2010 Ağustos ayı itibarıyla kayıtlı sayısı 710'dur (bkz. Tablo 4.38). Diğer kuruluşlara bağlı olarak hizmet veren huzurevi sayıları ve kapasiteleri ise Tablo 4.39'da gösterilmiştir.

Bu hizmet merkezlerinin dışında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hayata geçirilmiş Yaşam Evleri (Cep Darülacezeleri) bulunmaktadır. İstanbul'un çeşitli yerlerinde açılan evlerde Darülaceze'de kalma şartına sahip olup kendine yetebilecek yaşlıların, semtlerinde sosyal yaşamdan kopmadan Darülaceze korumasında yaşamlarını sürdürmeleri sağlanmaktadır. 2009 yılı

sonu itibarıyla 22 yaşam evinde 50 kişi hizmet almıştır (İBB, 2009; 186).

Aynı zamanda belediyelerin evde bakım hizmeti kapsamında; ev işlerini göremeyen bakıma muhtaç ve yaşlı vatandaşların yaşlılara evde bakım hizmeti sağlanması ve temizliklerinin sağlanması konusunda faaliyetler gerçekleştirilmektedir. Tablo 4.40'da bazı ilçe belediyelerince yaşlılara yönelik sunulan sosyal hizmetlerden örnekler yer almaktadır.

**İstanbul'da 65 yaş üstü okuma yazma bilmeyen kadın sayısı 122.140, erkek sayısı ise 25.057'dir.**

Kuruluşun Adı	Kapasitesi	Kayıtlı Sayısı
Bahçelievler Huzurevi Yaşlı Bak.ve Reh. Mrk.	147	140
Göztepe S. Şakir Huzurevi Yaşlı Bak. ve Reh. Mrk.	110	107
İzzet Baysal Huzurevi	60	53
Maltepe Huzurevi Yaşlı Bak.ve Reh.Mrk.	279	257
Zeytinburnu Semiha Şakir Huzurevi	90	74
Prof. Dr. Fahrettin Kerim-Nilüfer Gökay Huzurevi Yaşlı Bak. Reh. Mer.	136	79
<b>Toplam</b>	<b>822</b>	<b>710</b>

Kaynak: İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü 2010 verileri

## İstanbul'da Bulunan Diğer Kuruluşlara Ait Huzurevleri ve Darülaceze, 2009

Tablo 4.39

	Sayısı	Kapasitesi
İstanbul Büyükşehir Belediyesi (Kayışdağı Darülaceze)	1	1.100
Dernek ve Vakıflar	11	271
Azınlıklar	5	700
Diğer Kamu Kurumları	2	723
Özel Şahıslar	43	1.406
İstanbul Valiliği- Darülaceze	1	0-6 yaş grubu çocuklar için 50, erişkin acezeler için 665 olmak üzere toplam 715

Kaynak: T.C.İstanbul Valiliği, İl Brifingi 2010

## İlçe Belediyelerince Yaşlılara Yönelik Sunulan Bazı Sosyal Hizmetler, 2009

Tablo 4.40

<b>Evde Bakım Birimi</b>	Zeytinburnu Belediyesi tarafından Aile Koruma Destek Merkezi (AKDEM) bünyesinde bir yıldan beri faaliyet gösteren 'Evde Bakım Birimi' <b>28 yaşlıya</b> bakım hizmeti verilmiştir. Üsküdar Belediyesi tarafından yaşlılara <b>480 gıda paketi</b> , <b>194 adet hasta bezi</b> yardımı, doktor temin edilmekte, belirli günlerde yemek, gezi gibi sosyal etkinlikler düzenlenmektedir. <b>438 yaşlının</b> sosyal tespiti yapılmış ve <b>98 ev</b> temizlenmiştir.
<b>"Yalnız Değilsiniz" Projesi</b>	Esenler Belediyesi tarafından "Yalnız Değilsiniz" projesiyle ev işlerini göremeyen bakıma muhtaç ve yaşlı vatandaşların özel temizlik ekibi ile yardıma muhtaç 22 ailenin evleri haftalık periyotlar halinde temizlenmiştir.
<b>Yaşlı ve Engelli Koordinasyon Merkezi</b>	Arnavutköy Belediyesi tarafından 1.050 vatandaş kayıt altına alınmıştır.

Kaynak: İlçe Belediyeleri 2009 Faaliyet Raporlarından derlenmiştir.

## 4.4.5. Sosyal Yardımlar

İl Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfı'nın sunduğu sosyal yardımlar maddi yardım, eğitim, sağlık, şehit aileleri yardımı, gıda, giyim, yakacak, ulaşım, barınma, iş edinme yardımı başlıklarında toplanmaktadır. İstanbul genelinde kullanılan "Ortak Veri Havuzu Projesi"nden elde edilen verilere bakıldığında, 2009 yılında İstanbul'da İl Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfı tarafından 227.460 kişiye 53.698.207 TL yardım yapıldığı görülmektedir.

Bahse konu proje kapsamında yapılan periyodik maddi yardımlar göz önüne alındığında 77.479 kişiye toplam 26.802.097 TL yardım yapılmıştır. (bkz. Tablo 4.41) Ayrıca, yapılan gıda yardımları toplamda en büyük ikinci payı alarak 63.330 kişiye ulaştırılmıştır.

İstanbul İl Sosyal Hizmet Müdürlüğüne sağlanan ayni ve nakdi yardım verileri içerisinde 2010'un Ağustos ayına kadarki toplam başvuru sayısı 13.808 kişi olup yardım bağlanan 9.225 kişi ve başvurusu reddedilen toplam 2.645 kişi bulunmaktadır. Başvuru yapan kişilerden 366'sı ise başka hizmetlere yönlendirilmiştir.

Yardım Türü	Kişi Sayısı	Yardım Miktarı
Maddi Yardım (Periyodik Yardım Dahil)	77.479	26.802.097
İş Edinme Yardımı	125	34.788
Sağlık Yardımı (İlaç, Tıbbi Malzemesi, Tedavi Yardımı)	1.297	1.135.124
Eğitim Yardımı	38.657	6.941.604
Şehit Aileleri ve Gazilere Yardım*	1.398	439.479
Barınma Yardımı (Yurt Yardımı Dahil)	128	103.347
Ulaşım Yardımı	704	88.710
Diğer Yardımlar	14.596	516.155
Gıda Yardımı	63.330	13.726.451
Giyim Yardımı	66	11.300
Yakacak Yardımı	25.283	4.570
Afet Yardımı (Sel, Yangın...vs)	4.381	2.165.236
İl Afet Yönetim Merkezi*	-	62.849
İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü Yardımları*	16	1.656.486
<b>Toplam</b>	<b>227.460</b>	<b>53.698.207</b>

Kaynak: T.C.İstanbul Valiliği, İl Brifingi 2010

\* Sadece İl Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Vakfı tarafından yapılan yardımları kapsamaktadır.

## İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü'nce Sağlanan Ayni ve Nakdi Yardım Verileri

	2007	2008	2009	2010
Başvuru Sayısı	2164	1946	2217	1003
Yardım Bağlanan	1475	1807	1165	691
Başvurusu Reddedilen	595	139	351	179
Başka Hizmetlere Yönlendirilen	94	-	21	20

Kaynak: 2010 İstanbul İl Sosyal Hizmetler Müdürlüğü verileri.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve bazı ilçe belediyeleri tarafından yapılan sosyal yardımlar içerisinde, erzak, yakacak, giyecek gibi ayni yardımlar, nakdi yardımlar, eğitim yardımları, hasta yardımı ve asker ailesi yardımları yer almaktadır. Tablo 4.43'te İBB ve bazı ilçe

belediyelerince 2009 yılında gerçekleştirilmiş yardımlar bulunmaktadır. Bu veriler gerek yardım miktarı ve gerekse çeşitliliği bakımından önemli fikirler vermektedir.

<p><b>Aynı Yardımlar</b></p>	<p>İBB tarafından eşya ve giyim yardımı alan <b>aile sayısı 2.221</b> ve bu yardımın TL olarak toplam değeri <b>139.742 TL'</b> dir. İBB tarafından sosyal kupon yardımı alan <b>aile sayısı 139.742</b>, dağıtılan <b>sosyal yardım kuponu sayısı 747.031</b> ve dağıtılan kuponların TL olarak toplam değeri <b>18.675.775 TL'</b> dir.</p> <p>Arnavutköy Belediyesi tarafından <b>1.500 koli erzak yardımı</b> yapılmıştır.</p> <p>Ataşehir Belediyesi tarafından Ramazan Ayı içerisinde <b>4.300 kişiye</b> erzak yardımı yapılmıştır ve bir vatandaş tarafından belediyeye hibe edilen <b>1.500 çift ayakkabının</b> dağıtılmıştır.</p> <p>Avclar Belediyesi tarafından <b>100 kişiye kıyafet yardımı</b> yapılmıştır.</p> <p>Bahçelievler Belediyesi tarafından dar gelirli ailelere <b>150 adet eşya yardımı</b> gerçekleştirilmiştir.</p> <p>Bağcılar Belediyesi tarafından mağdur durumda olan <b>10.000 aileye gıda alış-veriş kuponu</b> verilmiştir.</p> <p>Bağcılar Belediyesi tarafından <b>2.073 aileye gıda paketi</b> olmak üzere toplam <b>12.703 aileye gıda yardımı</b> yapılmıştır.</p> <p>Bağcılar Belediyesi'nce 2009 yılında <b>162 aileye eşya yardımı</b> yapılmıştır.</p> <p>Bayrampaşa Belediyesi tarafından <b>3.000 kişiye gıda paketi yardımı</b> yapılmıştır.</p> <p>Esenler Belediyesi tarafından <b>3.500 aileye gıda yardımı</b> ,<b>1.000 aileye 'Alo İftar Hatrı'ndan sıcak yemek</b>, <b>21 aileye kira yardımı</b> yapılmıştır.</p> <p>EDİM projesi (Esenler Dayanışma ve İyileştirme Merkezi) kapsamında <b>2.600 adet eşya ve giyecek yardımı</b> yapılmıştır.</p> <p>Esenyurt Belediyesi tarafından <b>160.000 koli erzak</b> dağıtılmıştır.</p> <p>Kâğıthane Belediyesi tarafından 2009 yılı içerisinde <b>2.032 adet gıda yardımı</b>, <b>3.982 kişiye giysi yardımı</b>, <b>47 aileye eşya yardımı</b> ve yardımını muhtaç <b>4.000 aileye aynı yardım</b> yapılmıştır.</p> <p>Esenyurt Belediyesi Kadın Dayanışma ve Eğitim Merkezinde (EKDEM) 2009 yılı içinde; <b>2.085 koli erzak yardımı</b>; <b>5.829 kişiye giysi yardımı</b>; <b>4.620 kişiye ayakkabı yardımı</b>; <b>2.694 kişiye mont yardımı</b>; <b>1.446 kişiye kurban eti yardımı</b>; <b>725 kişiye yemek ikramı</b> yapılmıştır.</p> <p>Esenler Belediyesi tarafından ilçedeki <b>350 yetim ve öksüz çocuğa 2 defa giysi yardımı</b> yapılmıştır.</p>
<p><b>Nakdi Yardımlar</b></p>	<p>İBB tarafından 2009 yılında nakdi yardım alan kişi sayısı <b>48.660 kişi</b> ve yapılan yardımın TL olarak toplam değeri <b>81.659.988 TL'</b> dir.</p> <p>Bahçelievler Belediyesi tarafından muhtaç kimselere <b>888.867 TL</b> değerinde yardımda bulunulmuştur.</p> <p>Bahçelievler Belediyesi tarafından yoksul, kronik psikiyatri hastalarının bakım ve tedavisine <b>499.970 TL</b> harcanmıştır.</p> <p>Esenler Belediyesi tarafından <b>47 aileye nakdi yardım</b> yapılmıştır.</p>
<p><b>Tıbbi Yardım</b></p>	<p>İBB tarafından 2009 yılı için <b>201 kişi tıbbi yardım</b> alırken, bu tıbbi yardımın toplam değeri <b>2.964.635 TL'</b> dir.</p> <p>Esenyurt Belediyesi tarafından <b>50 vatandaşa tıbbi cihaz</b> yardımında bulunulmuştur.</p>
<p><b>Eğitim Yardımı</b></p>	<p>İBB tarafından şehit çocuğu, öksüz, yetim, engelli toplam <b>52.500 öğrenciye 9.450.000 TL</b> bedelinde eğitim yardımı verilmiştir.</p> <p>Bakırköy Belediyesi 2009 yılında <b>588 ilköğretim</b>, <b>482 ortaöğretim öğrencisine eğitim yardımı</b> yapmıştır.</p> <p>Gaziosmanpaşa Belediyesi maddi durumu düşük ve dersane eğitimi alamayan <b>280 başarılı öğrenciye</b> ücretsiz olarak; Türkçe, İngilizce, Matematik, Sosyal, Fen ve Teknoloji Bilimleri alanında eğitimler vermektedir.</p> <p>Güngören Belediyesi tarafından ihtiyaç sahibi öğrencilere <b>3.000 adet kırtasiye malzemesi ve okul çantası</b> dağıtılmıştır.</p> <p>Bahçelievler Belediyesi tarafından <b>1.000 öğrenciye eğitim seti</b> yardımı yapılmıştır.</p> <p>Bayrampaşa Belediyesi tarafından <b>2.550 öğrenciye aylık burs</b> verilmiştir.</p> <p>Esenler Belediyesi Geri Dönüşüm Projesi kapsamında kazanılan <b>400.000 defter</b> ilköğretim öğrencilerine dağıtılmıştır.</p> <p>Avclar Belediyesi tarafından yardıma muhtaç ve başarılı <b>1.000 öğrenciye çanta ve kırtasiye yardımı</b> yapılmıştır.</p> <p>Kâğıthane Belediyesi tarafından İHH kanalı ile yetim ve öksüz <b>40 yabancı çocuk</b>, <b>1.000 öğrenci</b> ve sokakta çalışan <b>50 çocuğa giysi yardımı</b> yapılmıştır.</p> <p>Bahçelievler Belediyesi tarafından <b>1.000 öğrenciye eğitim seti yardımı</b> yapılmıştır.</p> <p>Bayrampaşa Belediyesi tarafından <b>2.550 öğrenciye aylık burs</b> verilmiştir.</p>
<p><b>Kömür Yardımı</b></p>	<p>Bağcılar Belediyesi 2009 yılı içinde <b>10 bin ton</b> kömür ilçede yaşayan <b>13.330 aileye</b> dağıtılmıştır.</p> <p>Bayrampaşa Belediyesi tarafından ihtiyaç sahibi <b>2.000 kişiye 15'er torba kömür yardımı</b> yapılmıştır.</p> <p>Büyükçekmece Belediyesi <b>800 aileye toplam 8.000 çuval kömür yardımı</b> gerçekleştirmiştir.</p> <p>GOP Belediyesi tarafından <b>6.000 aileye kömür yardımı</b> yapılmıştır.</p> <p>Esenyurt Belediyesi 2009 yılı içinde <b>11.600 ton kömür yardımında</b> bulunmuştur.</p>

<b>Asker Ailesine Yardım</b>	Arnavutköy Belediyesi 2009 yılı içinde <b>331 asker ailesine</b> yardımda bulunmuştur. Bahçelievler Belediyesi tarafından <b>400.138 TL değerinde muhtaç asker ailelerine yardım</b> edilmiştir. Beylikdüzü Belediyesi <b>117 kişiye asker aile yardımı</b> yapmıştır. Çekmeköy Belediyesi <b>264 asker ailesine yardım</b> edilmiştir. Esenler Belediyesi tarafından 2009 yılı içinde <b>394 asker ailesine yardım</b> edilmiştir.
<b>EDİM KART: (Esenler Dayanışma İyileştirme Merkezi)</b>	EDİM ile yardıma muhtaç vatandaşlara, onları rencide etmeden hizmet vermek hedeflenmiştir. Yardıma muhtaç ailelere daha rahat ulaşabilmek için Esenler Dayanışma İyileştirme Merkezi adı altında 600 metre karelik bir alana market kurulmuştur. Yardıma muhtaç ailelerin ihtiyaçlarını daha rahat karşılayabilmek için kendilerine kredi kartına benzer bir kart (EDİM Kart) verilmiştir. EDİM kart verilen aile sayısı 840 kişidir.
<b>Hasta Yardımı</b>	Beylikdüzü Belediyesi Sağlık İşleri Müdürlüğü'nün düzenlediği halka yönelik ücretsiz 3 aylık şeker taraması ile <b>141 hastaya</b> bakılmıştır. Beylikdüzü Belediyesi halka yönelik ücretsiz göz muayenesi taramasıyla toplam <b>366 kişinin göz muayeneleri</b> yapılmıştır. Büyükçekmece Belediyesi tarafından yatalak hastalara <b>450 adet soğuk gıda dağıtımı</b> yapılmıştır. Zeytinburnu Belediyesi AKDEM bünyesinde bulunan ücretsiz "Evde Bakım Hizmeti" ile şimdiye kadar; <b>43'ü felçli, 15'i kanser hastası, 14'ü Alzheimer hastası ve 37'si de çeşitli hastalıklar nedeniyle evde bakılan 109 hastaya</b> ulaşılmıştır. Sarıyer Aile Danışmanlık ve Eğitim Merkezi (SADEM); ilçede yaşayan ailelerine ücretsiz danışmanlık hizmeti verilmektedir. SADEM Merkez Mahallesine <b>2040 hasta</b> , Cumhuriyet Mahallesi'ne <b>1890 hasta</b> başvurmuştur.

Kaynak: İBB ve ilçe belediyelerinin 2009 yılı faaliyet raporlarından derlenmiştir.

**Sonuç olarak;** gelir dağılımı ve yoksulluğa bakıldığında; İstanbul'un ortalama hanehalkı eşdeğer geliri en yüksek bölge olduğu, İstanbul'da yoksul sayısının 1.224 bin kişi ve yoksulluk oranının %9,9, Türkiye için hesaplanan yoksulluk oranına göre değerlendirildiğinde ise Türkiye'deki yoksulların %3,5'ine karşılık gelen 393 bin kişi İstanbul Bölgesi'nde yaşadığı görülmektedir. 1950'li yılları takiben artan göç hızı İstanbul'daki kent yoksulluğunu gittikçe derinleştirmiş ve yoksulluk zamanla şekil değiştirerek kalıcı hale gelmiştir. Göçle gelenlerin kayıt dışı sektöre yönelmesi, kayıt dışı ekonomik faaliyetleri ve enformel konut alanlarını artırmıştır. Bu çerçevede, sosyal güvenlik kapsamında olmayan ve yeşil kartlı olan sayısı artmış, zamanla göçle gelenler merkezde çöküntü bölgelerine yerleşmiş ya da kentin çeperlerine doğru yayılmışlardır.

Göç, kent yoksulluğunu belirginleştirmekte, göçle gelenlerin kente ekonomik ve sosyal entegrasyonunun sağlanamaması, kadının sosyal hayata ve istihdama katılımının düşük olması, genç işsiz nüfusunun yüksekliği, göçle bağlı olarak sokakta yaşayan/çalışan çocukların varlığı, nüfusun yaşlanması ve yaşlıların toplumsal hayata yeterince

katılamaması, engellilerin kentsel mekana ve hizmetlere erişiminde yaşanan sorunlar dezavantajlı grupları genişletmekte ve sosyal dışlanmayı artırmaktadır. Bu şekilde sosyal hizmet ve yardım talebi artarken, hizmet arzı bu talebi karşılamakta yetersiz kalmaktadır. Ancak, söz konusu talebi karşılamaya yönelik olarak özellikle son yıllarda, İstanbul'da ortaya çıkan sosyal hizmet ihtiyacına göre hizmet sunan kurum ve kuruluşlar sektörler arası işbirliklerine gitmekte ve yeni hizmet modelleri oluşturulmaktadır.

İGEP kurumsal analizi kapsamında dezavantajlılara yönelik hizmet sunan kamu kurumları, yerel yönetimler ve sivil toplum kuruluşları ile gerçekleştirilen görüşmelerde; kurumların hizmet ihtiyacı konusunda en çok vatandaşların ya da ilgili kurumların başvurusu ile bilgilendiği belirtilmiş, nitelikli personel ihtiyacı, stratejik planların uygulanmasında mali ve beşeri kaynak sıkıntısı vurgulanmış, sosyal hizmet sunumunda özellikle sosyal yardımlar açısından mükerrerliklerin olduğuna, bu bağlamda koordinasyon ve bilgi paylaşımını kolaylaştıracak ortak veritabanı ihtiyacına değinilmiştir (İGEP, 2009).



## 4 5 Sağlık

Kalkınma yaklaşımının ekonomik kalkınma ile birlikte insani gelişmeyi de içine alacak şekilde yeniden ele alınması ile sağlık konusu, kalkınmanın önemli bir bileşeni haline gelmiştir. Sağlığa, bölgesel kalkınma penceresinden bakıldığında ise bölge içinde sağlık hizmeti sunumunun etkili, verimli ve dengeli bir şekilde gerçekleştirilmesi ve temel sağlık göstergeleri açısından bölge içi farklılıkların azaltılması ile bölge genelinde iyileşmeye gidilmesi, bu şekilde toplum sağlık ve refahının yükselmesi ve verimliliğin artması ile sürdürülebilir beşeri ve ekonomik kalkınmaya hizmet etmesi öngörülmektedir.

Son 10 yıllık süreç içerisinde Türkiye’de sağlık sektöründe önemli dönüşümler olmuştur. 2003 Sağlıkta Dönüşüm Programı ile sağlık sisteminde yeni yapılanmalara gidilmekte, Avrupa Birliği’ne uyum sürecinde yeni düzenlemeler yapılmaktadır.

### 4.5.1. Temel Sağlık Göstergeleri

2009 Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) Sağlık İstatistiklerine göre, 2007 yılında Türkiye’de doğuştan yaşam beklentisi ortalaması 73,4 yıldır. 2000 yılından 2007 yılına kadarki dönemde Türkiye’de doğuştan yaşam beklentisinin yaklaşık 3 sene uzadığı görülmektedir (DSÖ, 2009). Doğuştan yaşam beklentisindeki bu artışa rağmen Türkiye halen, doğuştan yaşam beklentisi erkekler için 74, kadınlarda yaklaşık 81 olan AB-27 ortalamasının altında kalmaktadır. 2007 OECD verilerine göre, 30 OECD ülkesi içinde doğuştan yaşam beklentisinin en düşük olduğu ülke Türkiye’dir. Doğuştan yaşam beklentisinin en yüksek olduğu ülkeler ise Japonya ve İsviçre’dir (OECD, 2009).

Toplum sağlığını ölçmede yaygın olarak kullanılan doğuştan yaşam beklentisi göstergesi, sağlık düzeyini ve gelişmişliği hesaplamada kullanılsa da, yaşanan yıllara ilişkin hayat kalitesini ölçmede kullanılamamaktadır. Buradan hareketle, DSÖ kronik hastalıklar, engellilik gibi kısıtlayıcı durumlar olmaksızın sağlık açısından kaliteli yaşanan yılları gösteren doğuştan sağlıklı yaşam beklentisi göstergesini (HALE) kullanmaktadır. Türkiye’de sağlıklı yaşam beklentisi kadınlar için 67, erkekler için 64 yıldır. DSÖ Avrupa Bölgesi için sağlıklı yaşam beklentisi kadınlarda 70 erkeklerde ise 64 yıldır. Buna göre Türkiye’nin, erkeklerde sağlıklı yaşam beklentisi göstergesinde Avrupa Bölgesi ortalamasında yer aldığı görülmektedir (DSÖ, 2009).

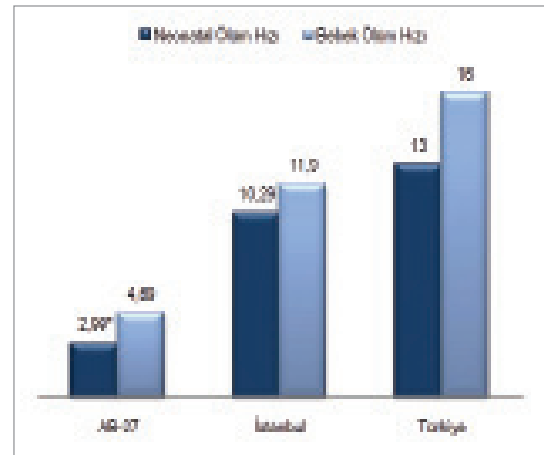
Önemli sağlık ölçütlerinden ve Binyıl Kalkınma Hedeflerinin “çocuk

ölümünü azaltmak” hedefi göstergelerinden biri bebek ölüm hızıdır. Bebek ölüm hızı açısından İstanbul’un Türkiye ortalamasının altında kaldığı görülmektedir. Yıllar içinde kıyaslandığında bebek ölüm hızının önemli ölçüde azaldığı görülmektedir. Buna göre, 2000 yılında bebek ölüm hızı Türkiye genelinde ‰43 olarak hesaplanmıştır. 2008 yılına gelindiğinde ise Türkiye için bebek ölüm hızı tahmini ‰16, İstanbul için ‰11,9 olarak hesaplanmıştır. İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü’nün 2008 yılı verilerine göre bebek ölüm hızında iyileşme devam etmiş ve 2009 yılında ‰9,40’a düşmüştür (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010a). Bebek ölüm hızında AB ülkelerinin genel ortalamasına bakıldığında, bu hızın 2000 yılında ‰6,62 iken, 2008’de ‰4,69’a düştüğü görülmektedir. AB ülkeleri arasında en yüksek değer ‰11 iken, en düşük değer ‰1,8 olarak hesaplanmıştır (European Community Health Indicators, 2008).

Beş yaş altı çocuk ölüm hızı, gerek çocuk sağlığında gerekse bir ülkenin toplam gelişmişlik düzeyini belirlemede kullanılan temel göstergelerden olup Binyıl Kalkınma Hedefleri göstergeleri arasında sayılmıştır. Türkiye’de beş yaş altı çocuklarda ölüm hızı önemli ölçüde azalarak 1993’te ‰61’den, 2008’de ‰24’e inmiştir (UNICEF, 2009).

AB-27, Türkiye ve İstanbul’da Neonatal Ölüm Hızı ve Bebek Ölüm Hızı, 2008, (‰)

Şekil 4.60



Kaynak:European Health Indicators ve İstanbul’da Sağlık 2010.  
\* AB’de neonatal ölüm hızı 2007 yılı için 2,99 olarak hesaplanmıştır.

Neonatal (yenidoğan) ölüm hızı birçok ülkede çocuk ölüm oranlarının önemli bir kısmını oluşturmaktadır. 2008 yılı verilerine göre İstanbul'da neonatal ölüm hızı Türkiye ortalamasından daha azdır. 2000 yılından bu yana Türkiye genelinde bir iyileşme olduğu görülse de, bebek ölüm hızı ve neonatal ölüm hızı AB-27 ortalamasının üzerindedir.

Binyıl Kalkınma Hedeflerinden olan çocuk ölümünü azaltma hedefinin alt göstergelerinden bir diğeri ise kızamığa karşı bağışıklık kazandırılan 1 yaş çocuk oranıdır.

Aşılama çalışmaları sonucunda, İstanbul'da 2002 yılında 256 olarak doğrulanmış kızamık vakası, 2009 yılında 3 olarak tespit edilmiştir. İstanbul için aşılama oranlarında 2002 yılından bu yana önemli bir mesafe kaydedilerek DBT-3, DABT-İPA-HİB-1 aşıları ile 2002 yılında %75 olan aşılama oranı 2010 yılında %99'a ulaşmıştır (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010a).

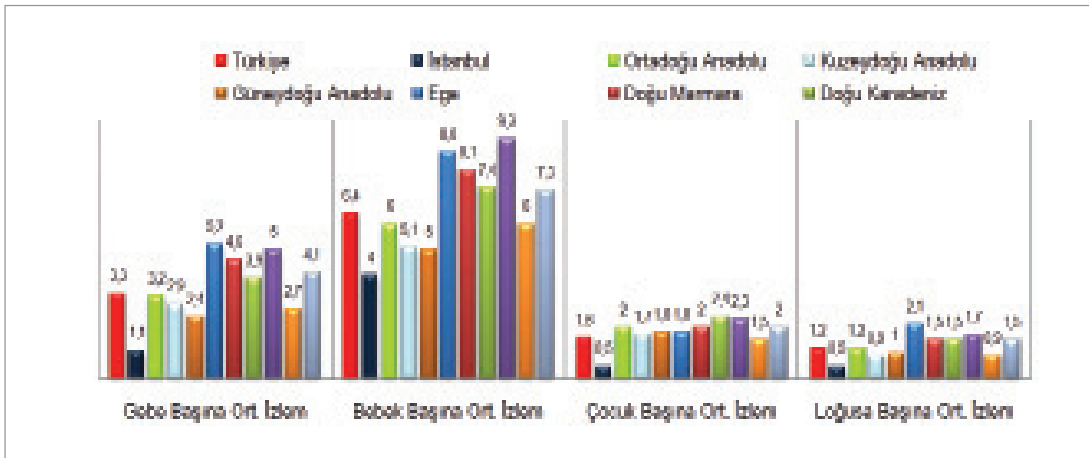
Öncelikli yaşam kalitesi göstergelerinden olan düşük doğum ağırlıklı bebek oranına bakıldığında, 2002'de %9,6 olan bu oranın 2009 yılında %7,7'e düştüğü görülmektedir. Yine öncelikli yaşam kalitesi göstergesi olan gebeliği önleyici modern yöntem kullanım oranı 2002 yılında %45,9 iken 2009'da %55,5'a yükselmiştir (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2009 ve TNSA, 2003).

Doğum hizmetleri açısından bakıldığında, normal doğum oranlarının sezaryen ile gerçekleştirilen doğumlardan fazla olmasının, toplumların gelişmişlik düzeyi ile doğru korelasyonda olduğu belirtilmektedir. İstanbul'da doğumların %50,6'sı sezaryen ile gerçekleşmektedir. Sezaryen oranı Sağlık Bakanlığına bağlı kuruluşlarda %41, üniversitelerde %60 ve özel hastanelerde %51'dir (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010b). Anne çocuk sağlığı hizmetlerinin yeterliliğini ve anne sağlığının düzeyini ölçmede kullanılan göstergelerden olan anne ölüm hızı, aynı zamanda toplumun genel sosyo-ekonomik düzeyi hakkında da bilgi vermektedir. Binyıl Kalkınma Hedeflerinden 5.si anne sağlığını geliştirmek olarak belirlenmiştir. Bu hedefin alt göstergeleri olarak ise; "anne ölüm oranı" ve "tecrübeli sağlık personeliyle gerçekleşen doğum oranı" seçilmiştir. İstanbul için anne ölüm hızı 2008 yılında yüz binde 14,2 iken 2009 yılında 13,3'e inmiştir (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010a; 24). Türkiye'de anne ölüm hızı 2008 yılı için yüz binde 19,5'tir. İstanbul'daki anne ölüm hızının Türkiye ortalamasının altında kaldığı görülmektedir. Sağlık personeli yardımı ile yapılan doğumların toplam doğuma oranı, 2009 yılında %97,9 olarak hesaplanmıştır (TNSA 2008).

Sağlık ocaklarında yürütülen ana çocuk sağlığına yönelik en temel hizmetler arasında gebe/loğusa izlemleri ile bebek izlemleri yer

İBBS Düzey 1 Bölgelerinde Gebe Başına, Bebek Başına, Çocuk Başına ve Loğusa Başına Ortalama İzlem Sayıları, 2008

Şekil 4.61



Kaynak: Sağlık İstatistikleri Yılı, 2008

almaktadır. Gebe takibinin, doğum öncesi ve sonrası takip hizmeti ile birlikte bebek ölüm hızını etkilediği bilinmektedir. Şekil 4.61'de görüldüğü üzere, 2008 yılında gebe başına, bebek başına, çocuk başına ve loğusa başına ortalama izlem sayıları en yüksek Batı Marmara, Doğu Marmara ve Ege'de iken, İstanbul ortalama izlem sayılarında en sonda kalmaktadır.

İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü Eylül 2008'de sağlık hizmeti sunan kurumlarda uygulamaya koyduğu gebe, bebek, loğusa, çocuk izlem modülü (GEBLİZ) ile İstanbul'daki tüm gebe, bebek, loğusa, çocuk tespitlerini ve izlem sayılarını arttırarak daha iyi ve kaliteli hizmet sunulmasını hedeflemektedir. GEBLİZ modülüne İstanbul'da 1.299 farklı noktadan giriş yapılmaktadır (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010a).

İstanbul, Sağlık Bakanlığı ve UNICEF işbirliğinde Anne Sütünün Teşviki ve Bebek Dostu Hastaneler Programı kapsamında İstanbul'da 123 özel hastane, 22 devlet hastanesi, 15 eğitim ve araştırma hastanesi, 7 üniversite hastanesi olmak üzere, doğum yapılan 169 hastanenin bebek dostu olmaları nedeninden dolayı "Bebek Dostu İl" unvanını almıştır (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010a).

**İstanbul, Sağlık Bakanlığı ve UNICEF işbirliğinde "Anne Sütünün Teşviki ve Bebek Dostu Hastaneler" programı kapsamında "Bebek Dostu İl" unvanını almıştır.**

#### 4.5.2. Sağlık Hizmetleri

Sağlık hizmetleri arzı ve sağlık hizmetlerine erişim konusu; sağlık hizmetleri büyüklüğü, çeşitliliği ve hizmetlerin mekânsal dağılımını içermektedir. 2003 yılı Sağlıkta Dönüşüm Programı ile birlikte, sağlık hizmeti sunumundaki mevcut yapıya ilaveten bazı yenilikler getirilmiş, sağlık hizmetini daha etkili ve verimli sunabilme hedefi ile yeni uygulamalar başlatılmıştır. Bu kapsamda herkesi tek çatı altında toplayan 5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu 2008 yılında yürürlüğe girmiş; bu şekilde mevcut sosyal güvenlik kuruluşlarındaki emeklilik sigortası ve sağlık sigortası birbirinden ayrılarak sağlık sigortası işlemleri tek çatı altında toplanmıştır. Ayrıca özel sağlık sigortalarının tamamlayıcı bir biçimde sistemde bulunması öngörülmüştür.

Genel Sağlık Sigortası ile getirilen yenilikler arasında 18 yaşına kadar herkesin sağlık sigortası kapsamında yer aldığı görülmektedir. Yukarıda bahsi geçen Kanunda; "Genel sağlık sigortalısı sayılanların çocukları, ana ya da babanın tescil edilmiş olmasına bakılmaksızın ve ayrıca bir işleme gerek olmaksızın 18 yaşın dolduğu tarihe kadar genel sağlık sigortalısı veya genel sağlık sigortalısının bakmakla yükümlü olduğu kişi olarak sağlık hizmetlerinden yararlandırılacaklar" denilmektedir. Sağlık sigortası dışında, birinci basamak sağlık hizmetinin etkinliğini ve kalitesini arttırma hedefiyle bireylere hem koruyucu hem de tedavi edici sağlık hizmeti sunacak Aile Hekimliği uygulaması öngörülmüştür.

#### 4.5.2.1. Sağlık Hizmetleri Arzı ve Altyapı

Türkiye'nin en büyük nüfusuna sahip olan İstanbul, sağlık hizmet talep büyüklüğü en yüksek olan bölgedir. İstanbul'da sağlık hizmetlerinin koordinasyonu ve kontrolü Sağlık Bakanlığı'nın taşra teşkilatı olan İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. İl Sağlık Müdürlüğü'nün yanı sıra, yerelde hizmet sunan diğer kamu kurumları, belediyeler, hükümet dışı kuruluşlar, sivil toplum örgütleri ve özel sektör de koruyucu ve tedaviye yönelik sağlık hizmetlerinin yürütülmesine katkı sağlamaktadır.

Koruyucu, tedaviye yönelik ve rehabilite edici sağlık hizmetleri birinci, ikinci ve üçüncü basamak sağlık kuruluşları tarafından sunulmaktadır. Birinci basamak sağlık kuruluşları; ilk başvuruların yapıldığı ve hastaların evde ve ayakta tedavi edilebildiği kuruluşlardır. İstanbul'da yer alan birinci basamak sağlık kuruluşlarının sayısal dağılımı Şekil 4.62'de verilmektedir. İstanbul'da birinci basamak sağlık hizmeti sunan 949 özel muayenehanenin 192 tanesinde pratisyen, 757 tanesi ise uzmanlar hizmet sunmaktadır. 2008 TNSA'da belirtildiği üzere Sağlık Ocakları genelde 5,000-10,000 kişilik bir nüfusa hizmet veren tam teşekküllü ve çok yönlü temel sağlık hizmeti sunan kuruluşlardır (TNSA, 2008). 2008 sağlık istatistiklerine göre, Türkiye'de sağlık ocağı başına düşen ortalama nüfus 11.343'tür ve İstanbul İBBS Düzey 1 Bölgeleri sıralamasında sağlık ocağı başına düşen nüfusu en

**İstanbul, İBBS Düzey 1 Bölgeleri sıralamasında sağlık ocağı başına düşen nüfusun en fazla olduğu bölgedir.**

fazla olan bölgedir (bkz. Şekil 4.63) (Sağlık Bakanlığı, 2008).

2003 Sağlıkta Dönüşüm Programı'nda; "sağlık yatırım ve planlamalarında demografik ve epidemiyolojik özelliklerin göz ardı edildiği ve kentsel alanlarda, özellikle büyükşehirlerde sağlık ocağı alt yapısının yetersiz olduğu" belirtilmiştir (Sağlık Bakanlığı, 2003; 15). İstanbul'da yıllar itibarıyla sağlık ocağı sayısı önemli oranda artmış, böylece sağlık ocağı başına düşen nüfus azalmıştır. 2009 yılı sonu itibarıyla İstanbul'da sağlık ocağı sayısı 562'ye çıkmıştır. 2008 yılına kıyasla, sağlık ocağı başına düşen ortalama nüfus azalarak 22.980'e inmiştir. 2010 yılının ilk yarısında ise sağlık ocağı sayısının 598'e ulaştığı görülmektedir. Sağlık ocaklarının ilçe bazında dağılımına bakıldığında, nüfusu yoğun bazı ilçelerde sağlık ocağı başına düşen kişi sayısının ortalamanın çok daha üstünde olduğu tespit edilmiştir (bkz. Tablo 4.44).

Tablo 4.44'ten hareketle, sağlık ocağı başına düşen ortalama nüfusun 22.980 olduğu İstanbul'da, 16 ilçenin bu ortalamanın üzerinde kaldığı, Bağcılar, Bahçelievler, Sultangazi, Gaziosmanpaşa, Başakşehir ve Ümraniye'de ise sağlık ocağı başına düşen nüfusun 30.000'den fazla olduğu görülmektedir. 2008 ve 2009 ADNKS'ye

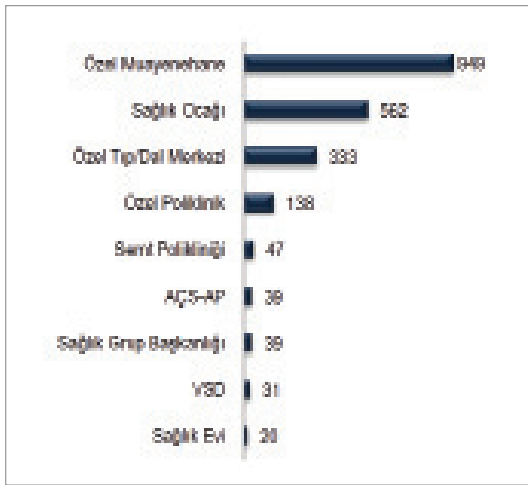
göre İstanbul'un en kalabalık beş ilçesi; Bağcılar, Küçükçekmece, Bahçelievler, Ümraniye ve Pendik'tir. Nüfusu en fazla olan beş ilçeden; Bağcılar, Küçükçekmece ve Ümraniye'de sağlık ocağı başına düşen nüfusun İstanbul ve Türkiye ortalamasının çok üzerinde olduğu görülmektedir. Sağlık ocağı başına düşen ortalama nüfusun en fazla olduğu ilçe ise Ümraniye'dir.

Birinci basamak hizmetlerinden olan ilk yardım ve acil kurtarma hizmetlerine bakıldığında; 2008 yılı itibarıyla 112 Acil Yardım İstasyonu başına düşen nüfus Türkiye için 54.677 olup İstanbul 94.755 ile Türkiye ortalamasının bir hayli üstündedir. Aynı şekilde, acil yardım ambulansı başına düşen nüfusta da İstanbul 62.548 ile 35.247 olan Türkiye ortalamasının üstündedir. İBBS Düzey 1 Bölgeleri düzeyinde her iki göstergede de İstanbul en yüksek ortalamaya sahiptir (bkz. Şekil 4.64 ve 4.65).

Bin kişiye düşen 112 acil yardım ambulansı toplam vaka sayısına bakıldığında İstanbul'un 14 vaka ile 19,9 olan Türkiye ortalamasının altında kaldığı görülmektedir. 112 acil yardım istasyonu başına düşen vaka sayısı açısından ise İstanbul Bölgesi 1.323 vaka ile

İstanbul'daki Birinci Basamak Sağlık Kuruluşları, 2009

Şekil 4.62



Kaynak: İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010.

İBBS Düzey 1 Bölgelerinde Sağlık Ocağı (Aile Sağlığı Merkezleri Dahil) Başına Düşen Nüfus, 2008

Şekil 4.63



Kaynak: Sağlık Bakanlığı, 2008

## Sağlık Ocağı Başına Düşen İlçe Nüfus Sayıları, 2010

Tablo 4.44

İlçe Adı	2010 Yılı Sağlık Ocağı Sayısı	2009 ADNKS İlçe Nüfusları	Sağlık Ocağı Başına Düşen Nüfus
Adalar	4	14.341	3.585
Şile	4	28.325	7.081
Çatalca	8	63.277	7.910
Silivri	13	134.660	10.358
Beykoz	19	244.137	12.849
Büyükçekmece	13	171.222	13.171
Sarıyer	21	278.527	13.263
Arnavutköy	11	175.871	15.988
Tuzla	11	181.658	16.514
Sancaktepe	13	241.233	18.556
Sultanbeyli	15	286.622	19.108
Bayrampaşa	14	269.425	19.245
Pendik	29	562.122	19.384
Güngören	15	311.672	20.778
Maltepe	20	427.041	21.352
Beylikdüzü	9	193.972	21.552
Fatih	20	433.796	21.690
Üsküdar	24	524.379	21.849
Çekmeköy	7	154.103	22.015
Eyüp	15	331.548	22.103
Beyoğlu	11	244.516	22.229
Ataşehir	16	361.615	22.601
Kağıthane	18	413.797	22.989
Avcılar	15	348.635	23.242
Kartal	18	426.680	23.704
Zeytinburnu	12	290.147	24.179
Esenler	19	459.980	24.209
Şişli	12	316.058	26.338
Beşiktaş	7	185.054	26.436

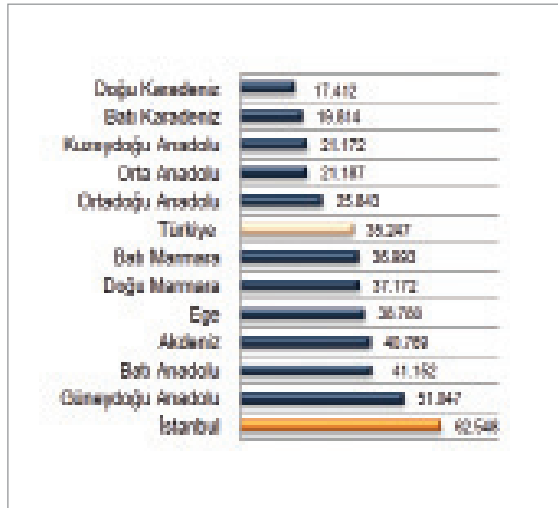
Kaynak: İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü ve TÜİK ADNKS verilerinden derlenmiştir.

İlçe Adı	2010 Yılı Sağlık Ocağı Sayısı	2009 ADNKS İlçe Nüfusları	Sağlık Ocağı Başına Düşen Nüfus
Bakırköy	8	218.352	27.294
Esenyurt	14	403.895	28.850
Küçükçekmece	23	674.795	29.339
Kadıköy	18	529.191	29.400
Bağcılar	24	724.268	30.178
Bahçelievler	19	576.799	30.358
Sultangazi	14	452.563	32.326
Gaziosmanpaşa	14	461.230	32.945
Başakşehir	6	226.387	37.731
Ümraniye	15	573.265	38.218

Kaynak: İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü ve TÜİK ADNKS verilerinden derlenmiştir.

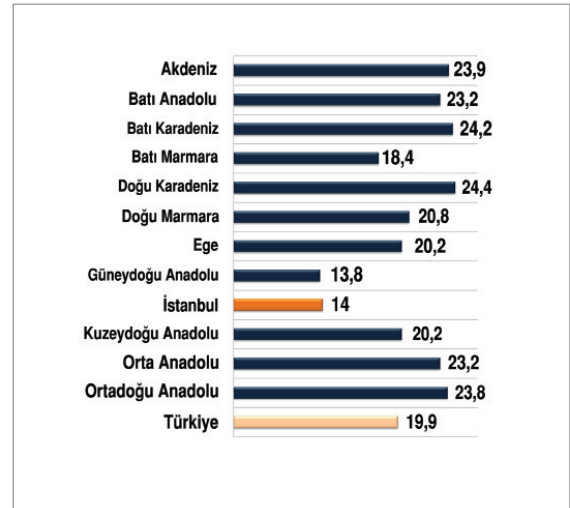
BBS Düzey 1'e Göre 112 Acil Yardım İstasyonu Başına Düşen Nüfus, Sağlık Bakanlığı, 2008

Şekil 4.64



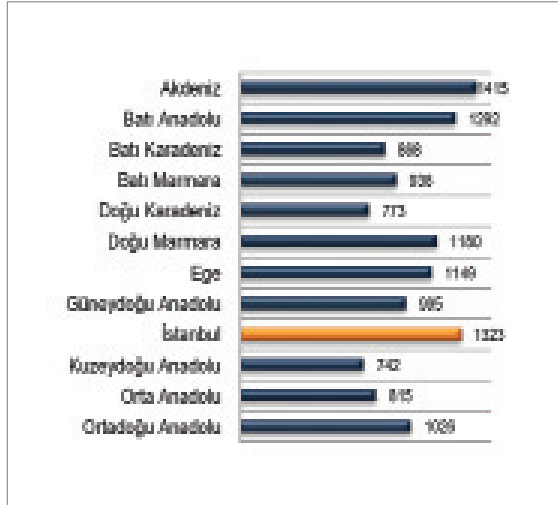
İBBS Düzey 1'e Göre 112 Acil Yardım Ambulansı Başına Düşen Nüfus, Sağlık Bakanlığı, 2008

Şekil 4.65



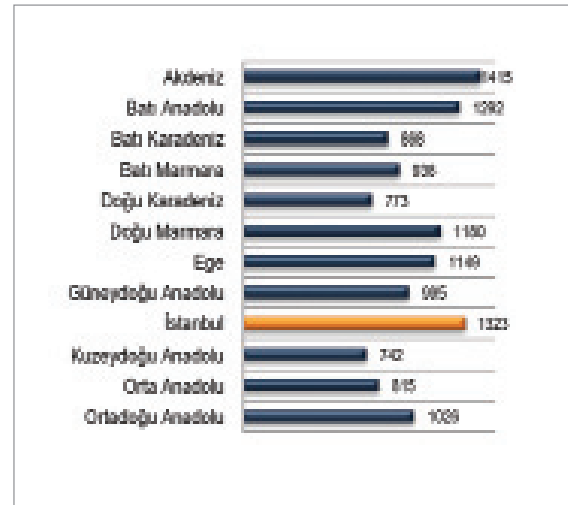
İBBS Düzey 1'e Göre 1.000 Kişiye Düşen 112 Acil Yardım Ambulansı Toplam Vaka Sayısı, 2008

Şekil 4.66



İBBS Düzey 1'e Göre 112 Acil Yardım İstasyonu Başına Düşen Vaka Sayısı, 2008

Şekil 4.67



Kaynak: Sağlık Bakanlığı, Sağlık İstatistikleri Yıllığı 2008

1.415 olan Akdeniz'in arkasından ikinci bölge olarak gelmektedir. İstanbul'da istasyon başına aylık ortalama vaka sayısı 181, on dakika içerisinde vakaya ulaşma oranı ise %78'dir. Bağcılar Eğitim ve Araştırma Hastanesi ve Ümraniye Eğitim ve Araştırma Hastanesi'nde konuşlanmış Hava 34 servisi ile yılda ortalama 340 vaka ile acil hava ambulans taşımacılığı hizmeti verilmektedir. Aynı zamanda Sağlık Bakanlığı'na bağlı 4 adet deniz ambulansı bulunmaktadır (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010a).

2003 Programı ile Türkiye'de sunulan birinci basamak sağlık hizmetine getirilen yeniliklerden biri, birinci basamak sağlık hizmeti sunan kurumlara ilaveten aile hekimliği uygulamasına geçilmesidir. 2005 yılında Düzce'de başlayan aile hekimliği uygulaması bugün 40 ilde gerçekleştirilmektedir. Sağlık Bakanlığı'nca devreye alınacak olan aile hekimliği uygulaması ile sağlık harcamalarında tasarruf yapılması ve sağlık hizmetinin niteliğinin artırılması hedeflenmektedir (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010a).

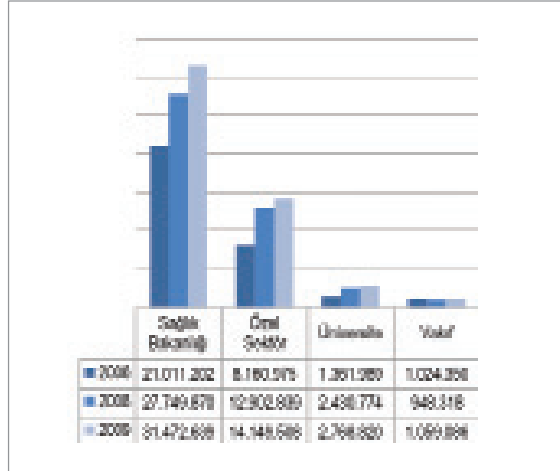
Aile hekimliği birimince sunulacak, bireye yönelik koruyucu ve tedavi edici hizmetlere ek olarak; sağlık hizmetlerinin yeni sınıflaması ile

birlikte Kamu Sağlığı Merkezleri ile topluma yönelik koruyucu hizmetler sunulacaktır. Aile hekimliği modelinin ülke çapında uygulamaya konulması ile, sağlık ocakları ve ana çocuk sağlığı ve aile planlaması merkezleri nüfus bazında topluma yönelik koruyucu hizmetler sunan ve teşhise yönelik testlerle aile hekimlerini lojistik olarak destekleyen "Kamu Sağlığı Merkezleri" haline dönüşecektir. Sağlıkta Dönüşüm Programında; "Kırsal bölgelerde sağlık ocaklarının üstlendiği topluma yönelik koruyucu sağlık hizmetlerinin desteklenmesinin yanında, kentlerde yetersiz kalan bu hizmetler; kamu sağlığı merkezlerince yaygın, örgütlü ve disiplinli bir şekilde yürütülecektir" denilmektedir (Sağlık Bakanlığı, 2003; 30).

İstanbul'da aile hekimliği çalışmalarına ilişkin olarak; İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü'nde tüm hazırlıklar tamamlanarak 2010 Kasım ayında aile hekimliği uygulamasına geçilmiştir. İstanbul'da yaklaşık 3.300 Aile Hekimliği Birimi oluşturulması ve her birimde bir hekim ve bir yardımcı sağlık personelinin hizmet vermesi öngörülmüştür. Aile hekimliği çalışmalarında, İstanbul 6 ayrı bölgeye ayrılıp her bölge için bir koordinasyon ekibi hizmet sunacaktır. Bunun yanı sıra, aile hekimliğine geçiş sürecinde sağlık ocaklarının fiziki mekan

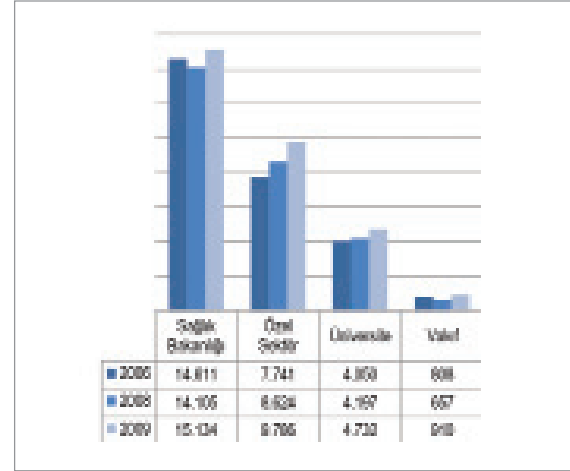
Sağlık Bakanlığı, Özel Sektör ve Üniversiteler Olmak Üzere, Her Sektör için 2. ve 3. Basamak Hasta Sayıları, 2006, 2008, 2009

Şekil 4.68



Sağlık Bakanlığı, Özel Sektör ve Üniversiteler Olmak Üzere, Her Sektör için 2. ve 3. Basamak Hastane Yatak Sayıları, 2006, 2008, 2009

Şekil 4.69



Kaynak: İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010 verilerinden derlenmiştir.

düzenlemeleri ile ilgili olarak yerel yönetimlerle işbirliğine gidileceği belirtilmiştir (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010a).

Birinci basamak sağlık hizmetlerince sunulan imkânlarla tam ve tedavisi yapılamayan hastalar ikinci ve üçüncü basamak sağlık hizmeti sunan hastanelere sevk edilmektedir. İstanbul'da ikinci ve üçüncü basamak sağlık hizmet arzı büyüklük ve çeşitliliğine ilişkin; devlet hastanesi, eğitim ve araştırma hastanesi, özel sektör ve üniversite hastane sayılarının dağılımı aşağıdaki gibidir. İstanbul'da 26 tane devlet hastanesi, 25 tane eğitim ve araştırma hastanesi, 9 adet tıp fakültesi ve 151 adet özel hastane bulunmaktadır. Hastane sayısındaki artışa bakıldığında 2003 yılında 192 olan hastane sayısının son 6 yıl içerisinde 211'e yükseldiği görülmektedir. En fazla artış özel hastanelerde olup 2003 yılında 135 olan özel hastane sayısı 2009 yılı sonu itibarıyla 151'e ulaşmıştır (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010b).

Hastane sayısındaki artışa rağmen, İstanbul hastane başına düşen kişi sayısı bakımından Türkiye ortalamasının üzerinde kalmaktadır. 2009 yılı için İstanbul'da hastane başına düşen kişi sayısı 60.582 iken, Türkiye ortalaması 52.975'tir. Sağlık Bakanlığı 2008 yılı Sağlık İstatistiklerine göre; kişi başına hastane müracaatlarında Sağlık Bakanlığı oranı Türkiye genelinde %79,2 iken İstanbul'da %63,4'tür.

Özel sektör hastane sayısı, kamu hastaneleri sayısının yaklaşık üç katı olsa da, İstanbul'da en fazla hastane yatak kapasitesi Sağlık Bakanlığı'na bağlı sağlık kuruluşlarındadır (bkz. Şekil 4.69).

Kamu ve özel sektör ikinci ve üçüncü basamak sağlık kuruluşlarının mekânsal dağılımına bakıldığında, Avrupa Yakası'nda Şişli, Fatih, Bahçelievler ve Bakırköy ilçeleri ile Anadolu Yakası'nda Üsküdar-Kadıköy-Maltepe hattında yoğunlaşma olduğu görülmektedir. İstanbul Hizmet Sektörü Analiz Çalışmaları Sonuç Raporu'nda Avrupa Yakası'ndaki muayenehane hizmetlerinin de metropoliten bölge geneline hizmet veren hastanelerin varlığına bağlı olarak Şişli, Bakırköy ve Fatih ilçelerinde kümelenildiği belirtilmektedir (İBB, 2008).

Aynı raporda; Avrupa Yakası'nda muayenehane, doktor ve diş hekimi faaliyetlerinin %54'nün Merkezi İş Alanı'nda, %16'sının ise Bakırköy ilçesinde bulunduğu ifade edilmiştir. Şişli %29'luk payla sağlık ve muayenehane hizmetleri genelinde en çok tercih edilen ilçedir. Anadolu Yakası'na bakıldığında ise; doktor ve diş hekimi muayenehanelerinin %56 gibi büyük bir kısmının Kadıköy ilçesinde olduğu, kümelenmelerin Kadıköy ve Beykoz ilçelerinde olduğu belirtilmiştir.



## İstanbul'da Kamu, Özel Sektör ve Üniversite Hastanelerinin İlçelere Göre Dağılımı, 2009

Tablo 4.45

İlçe	Özel	Kamu	Üniversite	Vakıf
Adalar	0			
Şile	0	1		
Çatalca	0	1		
Silivri	4	2		
Beykoz	0	2		
Büyükçekmece	1	1		
Sarıyer	1	3		
Arnavutköy	1			
Tuzla	1	1		
Sancaktepe	1			
Sultanbeyli	2	1		
Bayrampaşa	2	1		
Pendik	5	1		
Güngören	5			
Maltepe	3	2	1	
Beylikdüzü	2			
Fatih	10	2	4	1
Üsküdar	10	5	2	
Çekmeköy	0	0		
Eyüp	1	1		

İlçe	Özel	Kamu	Üniversite	Vakıf
Beyoğlu	5	1		
Ataşehir	2	1	1	
Kağıthane	2	1		
Avclar	3			
Kartal	3	4		
Zeytinburnu	4	2		
Esenler	4			
Şişli	14	4	1	
Beşiktaş	5	1		
Bakırköy	6	5		
Esenyurt	2	1		
Küçükçekmece	7	1		
Kadıköy	12	3		
Bağcılar	5	1		
Bahçelievler	12	1		
Sultangazi	3	1		
Gaziosmanpaşa	7			
Başakşehir	0	1		
Ümraniye	6	1		
<b>Toplam</b>	<b>151</b>	<b>53</b>	<b>9</b>	<b>1</b>

Kaynak: İl Sağlık Müdürlüğü 2010 verileri

## Sağlık Hizmetlerinde Kamunun Proje Aşamasındaki Yatırımları

Tablo 4.46

Proje Aşamasındaki Yatırımlar	
Sağlık Tesisi Adı	Yatak Sayısı
Yakacak Kadın Doğum Hastalıkları Hastanesi Ek Bina	185
Sarıyer Eğitim ve Araştırma Hastanesi	300
İstanbul Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Eğ. Arş. Hst.	300
Sancaktepe Sarıgazi Devlet Hastanesi	380
Süleymaniye Kadın Doğum ve Çocuk Hastalıkları EAH Ek Bina	60

Kaynak: İstanbul'da Sağlık 2010, İl Sağlık Müdürlüğü

Planlanan Yatırımlar	
Sağlık Tesisi Adı	Yatak Sayısı
Kadıköy (Ataşehir) Ağız ve Diş Sağlığı Hastanesi	15
Seyrantepe Şişli Etfal EAH	600
Başakşehir İkitelli Sağlık Kampüsü	2000
Büyüçekmece Devlet Hastanesi	200
Samandıra Devlet Hastanesi	200
Haydarpaşa Numune EAH 400 Yataklı Hizmet Binası	400
Kağıthane Yeni Hastane Yapımı	Arsa temini çalışmaları devam etmektedir.
Esenler Yeni Hastane Yapımı	Arsa temini çalışmaları devam etmektedir.
Eyüp Yeni Hastane Yapımı	Arsa temini çalışmaları devam etmektedir.
Bayrampaşa Yeni Hastane Yapımı	Arsa temini çalışmaları devam etmektedir.
Gaziosmanpaşa Yeni Hastane Yapımı	Arsa temini çalışmaları devam etmektedir.
Sultangazi Yeni Hastane Yapımı	Arsa temini çalışmaları devam etmektedir.
İSMEP Kapsamında	
Okmeydanı EAH	800
Kartal Dr. Lütfi Kırdar EAH	800
Beyoğlu Göz Eğitim Araştırma Hastanesi	200

Kaynak: İstanbul'da Sağlık 2010, İl Sağlık Müdürlüğü

Doktor ve diş hekimi muayenehanelerinin %9'luk payla Üsküdar ve %8'lik payla Ümraniye ilçelerinde yer seçtikleri vurgulanmıştır. Bu bağlamda, ikinci ve üçüncü basamak sağlık kuruluşların İstanbul Merkez İş Alanında yoğunlaştığını söylemek mümkündür (İBB, 2008).

Bununla birlikte yeni kamu yatırım projeleriyle birlikte bu yoğunlaşma diğer nüfusu yoğun ilçelere dağılabilecektir. Gaziosmanpaşa, Bahçelievler, Eyüp, Arnavutköy'de devlet hastaneleri; Küçükçekmece'de bölge hastanesi, Pendik'te Yataklı EAH, Yedikule Göğüs Hast. Eğitim ve Araştırma Hastanesi (EAH) yapımına devam edilmektedir. Aynı zamanda Avcılar Cihangir Semt Polikliniği ile Güngören-Tuzla-Şile-Çatalca Sağlık Kompleksinin yapımı tamamlanmak üzeredir. Proje aşamasındaki yatırımlar ile planlanan yatırımlar Tablo 4.46 ve Tablo 4.47'de gösterilmiştir.

#### 4.5.2.2. Sağlık Hizmet Arzı ve Erişim

İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü verilerine göre, 2010 yılı başı itibarıyla sağlık ocaklarında çalışan hekim sayısı 2.246'dır. Sağlık ocağında çalışan pratisyen hekim başına düşen ortalama nüfus 5.750 kişidir. Yine 2010 yılı verilerine göre birinci basamak sağlık kuruluşlarında çalışan toplam hemşire ve ebe sayısı 3.106'dır. Birinci basamak sağlık kuruluşlarında çalışan hemşire ve ebe başına düşen ortalama nüfus ise 4.158'dir. İstanbul'da Sağlık Müdürlüğü tarafından kullanılan bölge sınıflandırmasına göre, sağlık ocaklarında çalışan ebe-hemşire ve pratisyen hekim dağılımı Tablo 4.48'de gösterilmiştir.

İkinci ve üçüncü basamak sağlık hizmetleri kapsamında 2010 Ocak itibarıyla İstanbul'da Sağlık Bakanlığı'na bağlı kurumlarda toplam 7.849 hekim ve özel hastanelerde 7.795 hekim hizmet vermektedir (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010).

Bölgelere Göre Sağlık Ocağında Çalışan Ebe-Hemşire ve Pratisyen Hekim Sayıları, 2010

Tablo 4.48

	Ebe-Hemşire Sayıları	Pratisyen Hekim Sayıları
Anadolu Güney	716	489
Anadolu Kuzey	398	306
Bakırköy	482	332
Beyoğlu	399	320
Fatih	543	390
Çekmece	568	409

Kaynak: İl Sağlık Müdürlüğü verilerinden derlenmiştir

İstanbul'da Toplam Yoğun Bakım Yatak Sayıları 2008-2009

Tablo 4.49

	2008	2009
Sağlık Bakanlığı	584	582
Özel Sektör	1.176	1.317
Üniversiteler	130	192

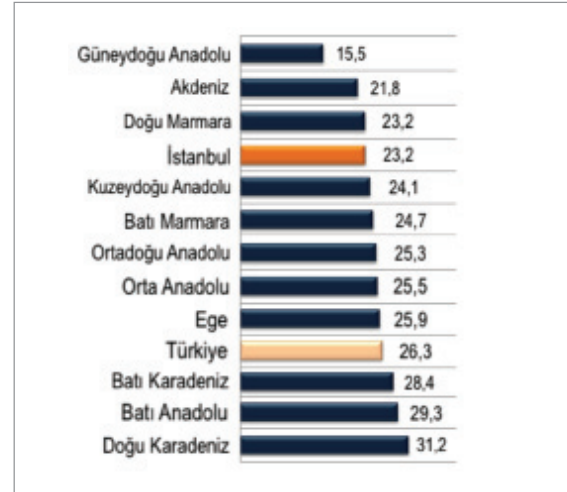
Kaynak: İl Sağlık Müdürlüğü verilerinden derlenmiştir

10.000 nüfusa düşen hastane yatak sayısı; Sağlık Bakanlığı, özel sektör ve üniversiteler olmak üzere, tüm sektörler için İstanbul'da 2007 yılında 21,1 ve 2008 yılında 23,2'dir. Bu sayılar; 2007 yılı için 26,4 ve 2008 yılı için 26,3 olan Türkiye ortalamasının altında yer almaktadır. Bu oran itibarıyla İstanbul; 15,5 olan Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve 21,8 olan Akdeniz Bölgesi'nden sonra, Doğu Marmara ile birlikte üçüncü sırada gelmektedir.

10.000 kişiye düşen yoğun bakım yatak sayısı, yoğun bakım yatak sayılarının tüm yataklara oranı ile manyetik rezonans görüntüleme MR ve bilgisayarlı tomografi BT cihazları başına düşen nüfus, bir bölgenin sağlık hizmeti sunmadaki teknoloji kapasitesi hakkında bilgi vermektedir. Buna göre, İstanbul'da 1.317 ile en fazla yoğun bakım yatak sayısı özel sektördedir (bkz. Tablo 4.49).

İBBS Düzey 1'e Göre Tüm Sektörlerde 10.000 Kişiyeye Düşen Hastane Yatağı Sayısı, 2008

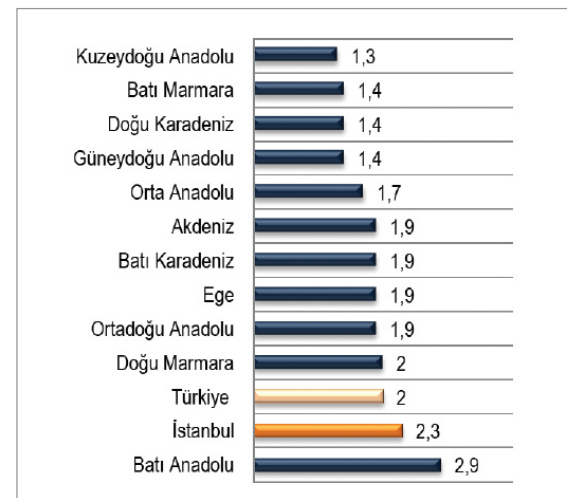
Şekil 4.70



Kaynak: İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010 verilerinden derlenmiştir.

İBBS Düzey 1 Bölgelerinde 10.000 Kişiyeye Düşen Yoğun Bakım Yatak Sayısı, Tüm Sektörler, 2008

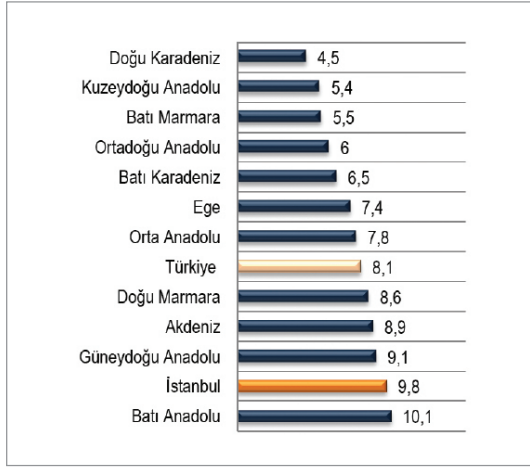
Şekil 4.71



Kaynak: İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010 verilerinden derlenmiştir.

İBBS Düzey 1'e Göre Yoğun Bakım Yataklarının  
Tüm Yataklara Oranı, Tüm Sektörler, 2008, (%)

Şekil 4.72



Kaynak: Sağlık Bakanlığı, Sağlık İstatistikleri Yıllığı 2008

Yataklı tedavi kurumlarında MR ve BT cihaz sayısı açısından İstanbul'un diğer İBBS Düzey 1 Bölgeleri içinde ilk sırada bulunduğu görülmektedir. İstanbul'da sektörlere göre yataklı tedavi kurumları içerisinde en fazla MR ve BT cihazı özel sektör kurumlarındadır. 2008 yılı verilerine göre İstanbul'da toplam MR cihazı sayısı 122 olup, 89'u özel tedavi kurumlarında, 27'si Sağlık Bakanlığı kurumlarında, 6'sı da üniversite hastanelerinde bulunmaktadır. İstanbul'da toplam BT cihazı sayısı 164'tür. Bu cihazların 117'si özel tedavi kurumlarında, 38'i Sağlık Bakanlığı kurumlarında, 9 tanesi de üniversite hastanelerinde bulunmaktadır. MR ve BT cihazı başına düşen nüfus açısından ise İBBS Düzey 1 Bölgeleri sıralamasında en az nüfus oranının İstanbul'da olduğu görülmektedir.

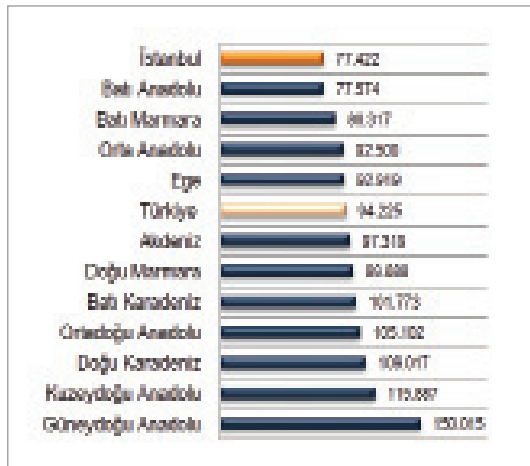
Bu çerçevede MR cihazı başına düşen nüfus, Türkiye'de ortalama 138.331 iken İstanbul'da 104.075; BT cihazı başına düşen nüfus Türkiye'de ortalama 94.225 iken, İstanbul'da 77.422'dir.

2006 yılı için OECD ülkeleri içerisinde 1000 nüfusa düşen hekim sayısı en yüksek olan ülke Yunanistan iken, en alt sırada Türkiye kalmaktadır. 1000 nüfusa düşen hekim sayısı açısından İstanbul'un

**İBBS Düzey 1 sıralamasında MR ve BT cihazı başına düşen nüfusun en az olduğu bölge İstanbul'dur.**

İBBS Düzey 1 Bölgelerinde  
BT Cihazı Başına Düşen Nüfus, 2008

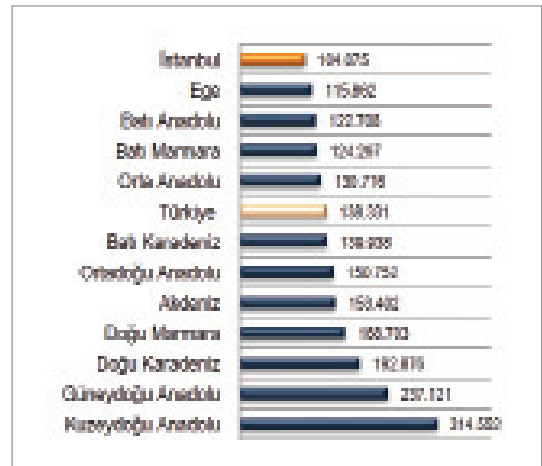
Şekil 4.73



Kaynak: Sağlık Bakanlığı, Sağlık İstatistikleri Yıllığı 2008

İBBS Düzey 1 Bölgelerinde  
MR Cihazı Başına Düşen Nüfus, 2008

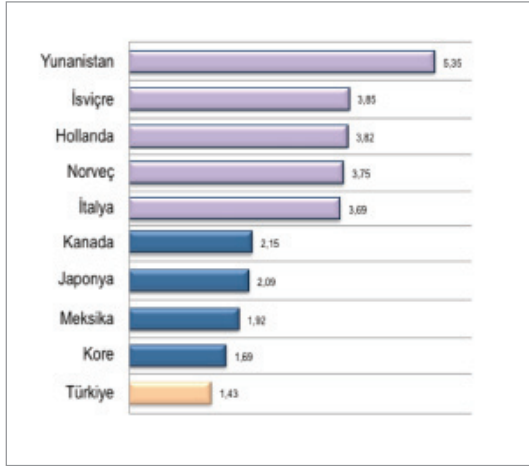
Şekil 4.74



Kaynak: Sağlık Bakanlığı, Sağlık İstatistikleri Yıllığı 2008

1000 Nüfusa Düşen Hekim Sayısı En Fazla Olan İlk 5 ve En Az Olan Son 5 OECD Ülkesi, 2006

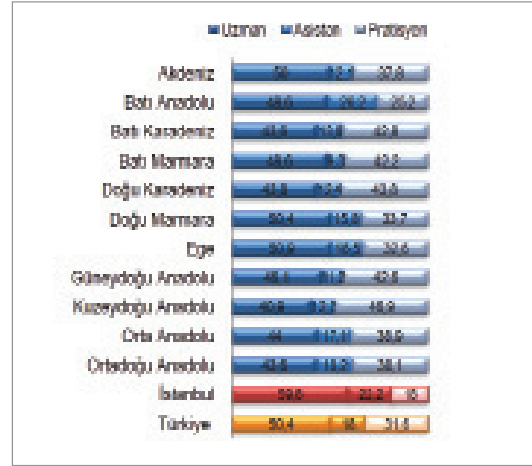
Şekil 4.75



Kaynak: OECD Health Data 2009

İBBS Düzey 1'e Göre Uzman Hekim, Asistan Hekim ve Pratisyen Hekim Dağılımı, Tüm Sektörler, 2008

Şekil 4.77



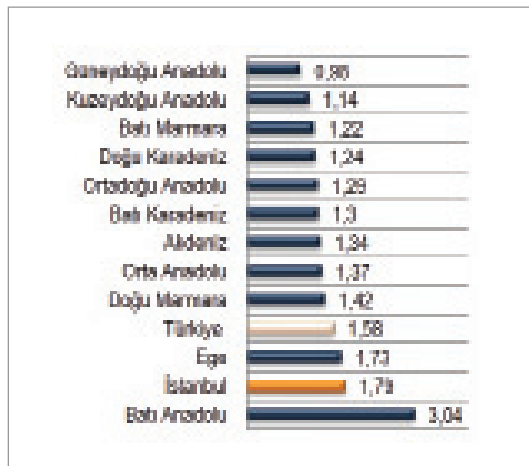
Kaynak: Sağlık Bakanlığı, Sağlık İstatistikleri Yıllığı 2008

durumuna bakıldığında; İstanbul'un tüm sektörlerde 2008 yılı için 1000 kişiye düşen toplam hekim sayısı bakımından 1,58 olan Türkiye ortalamasının üzerinde yer aldığı görülmektedir. İBBS Düzey 1 sıralamasına göre ise İstanbul, Batı Anadolu'dan sonra ikinci sırada

yer almaktadır. Tüm sektörler açısından 2009 yılında toplam hekim başına düşen hasta sayısı; Sağlık Bakanlığı'na bağlı kurumlarda 4.010, özel sektörde 1.712, üniversitelerde 910, vakıflarda 2.571'dir (İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü, 2010b).

İBBS Düzey 1'e Göre 1.000 Kişiyeye Düşen Toplam Hekim Sayısı, Tüm Sektörler, 2008

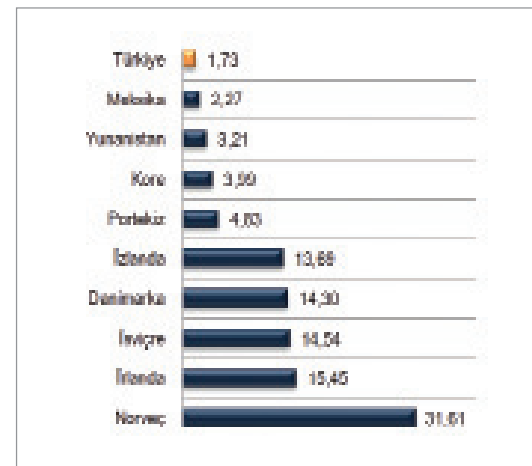
Şekil 4.76



Kaynak: Sağlık Bakanlığı, Sağlık İstatistikleri Yıllığı 2008

OECD Ülkelerinde 1.000 Kişiyeye Düşen Hemşire Sayısı, 2006

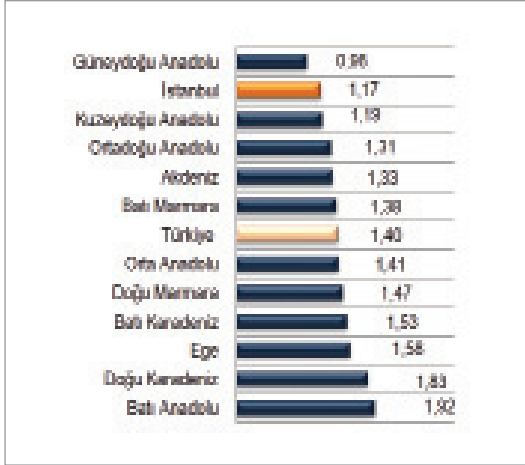
Şekil 4.78



Kaynak: Sağlık Bakanlığı, Sağlık İstatistikleri Yıllığı 2008

İBBS Düzey 1'e Göre 1.000 Kişiyeye Düşen Hemşire Sayısı, Tüm Sektörler, 2008

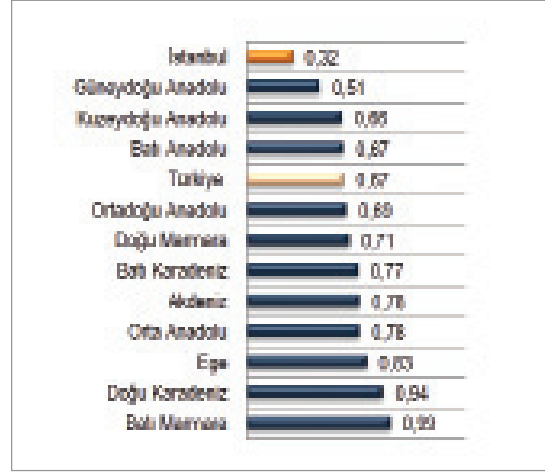
Şekil 4.79



Kaynak: Sağlık Bakanlığı, Sağlık İstatistikleri Yıllığı 2008

İBBS Düzey 1'e Göre 1.000 Kişiyeye Düşen Ebe Sayısı, Tüm Sektörler, 2008

Şekil 4.80



Kaynak: Sağlık Bakanlığı, Sağlık İstatistikleri Yıllığı 2008

İstanbul 1.000 kişiyeye düşen uzman ve asistan hekim açısından Türkiye ortalamasının üzerinde kalsa da 1.000 kişiyeye düşen pratisyen hekim açısından Türkiye ortalamasının altındadır. Tüm sektörler açısından İstanbul'da uzman hekim, asistan hekim ve pratisyen hekim dağılımına bakıldığında 2008 yılında %59,8'lik bir pay ile toplam hekimler içerisinde İstanbul'da en çok uzman hekim olduğu görülmektedir. Bunu %22,2 ile asistan hekim, %18,0 ile pratisyen hekim izlemektedir.

2006 yılında OECD ülkeleri içerisinde 1.000 nüfusa düşen hemşire sayısı en yüksek olan ülke Norveç iken, Türkiye son sıradadır.

İstanbul'da tüm sektörler için toplam ebe ve hemşire sayıları; Sağlık Bakanlığı için 12.365, üniversitelerde 2.018 ve özel sağlık kuruluşlarında ise 6.603'tür. 1.000 nüfus başına düşen hekim sayısı Türkiye ortalamasının üstünde olan İstanbul, 1.000 nüfusa düşen hemşire sayısı bakımından İBBS Düzey 1 Bölgeleri sıralamasında sondan ikinci sırada yer almaktadır. 1.000 kişiyeye düşen ebe sayısından ise 0,32 ile en son sırada yer almaktadır.

İstanbul'da tüm sektörler için 2008-2009 yılları dış hekim sayılarına bakıldığında; 1.000 kişiyeye düşen dış hekim sayısından, İstanbul'un 0,41 ile Düzey 1 Bölgeleri karşılaştırmasında; 0,49 olan Batı Anadolu'dan sonra ikinci sırada yer aldığı görülmektedir.

Sağlık hizmetleri sunumunun bir başka ayağını da eczane; yani ilaç ve tıbbi malzeme tedariki oluşturmaktadır. 1000 kişiyeye düşen eczacı sayısı bakımından İstanbul Türkiye ortalamasının üzerindedir.

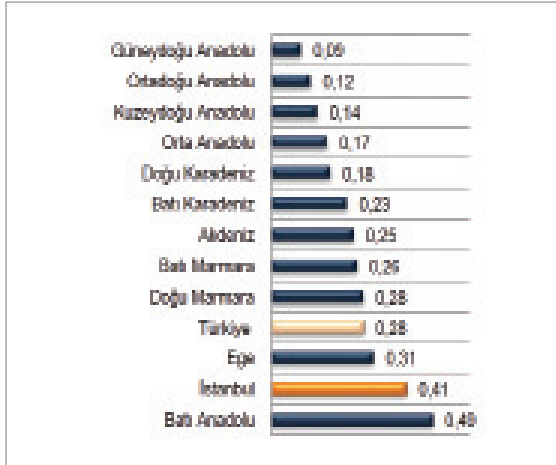
2008 yılında Sağlık Bakanlığı hastanelerinde ortalama kalış süresine bakıldığında, Türkiye ortalamasının 4,4 gün olduğu görülmektedir. İBBS Düzey 1 Bölgeleri sıralamasına göre İstanbul Bölgesi 5,2 gün ile ilk sırada yer almaktadır.

**İstanbul 1.000 kişiyeye düşen hemşire açısından İBBS Düzey 1 sıralamasında sondan ikinci, 1.000 kişiyeye düşen ebe sayısından ise son sırada gelmektedir.**

**İstanbul, 1000 kişiyeye düşen uzman ve asistan hekim bakımından Türkiye ortalamasının üzerinde, pratisyen hekim bakımından ise altındadır.**

İBBS Düzey 1'e Göre 1.000 Kişiyeye Düşen Dış Hekimi Sayısı,  
Tüm Sektörler, 2008

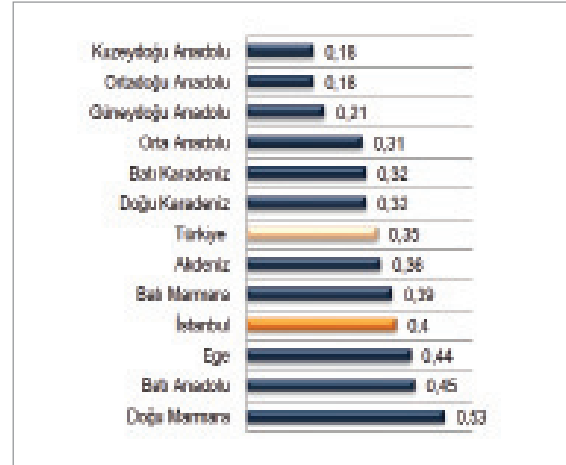
Şekil 4.81



Kaynak: Sağlık İstatistikleri Yıllığı, Sağlık Bakanlığı, 2008

İBBS Düzey 1'e Göre 1.000 Kişiyeye Düşen Eczacı Sayısı,  
Tüm Sektörler, 2008

Şekil 4.82



Kaynak: Sağlık Bakanlığı, Sağlık İstatistikleri Yıllığı 2008

Tüm Sektörler İçin Toplam Dış Hekimi Sayısı, 2008-2009

Tablo 4.50

Dış Hekimleri Sayısı	2008	2009
Sağlık Bakanlığı	572	613
Özel Sektör	4.114	4.211
Üniversiteler	345	319

Kaynak: İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü

**Sonuç olarak,** nüfusu hızla artan ve 2009 yılı itibarıyla Türkiye'de yaklaşık her 5 kişiden birinin yaşadığı bir mega kent olan İstanbul'da sağlık hizmetlerine olan talep yıllar içerisinde önemli ölçüde artmıştır. Sunulan hizmetlerin çeşitliliği ve niteliği göz önüne alındığında, bu talebin yalnızca İstanbul'dan değil, diğer şehirlerden ve artan şekilde yurtdışından gelmekte olduğu görülmektedir.

İstanbul; hastaneler, tıp merkezleri, poliklinikte özel sektör yatırımlarının yoğunluğu, sağlık donatılarında yüksek teknoloji altyapısı, sağlık personeli içinde uzman hekim yoğunluğu ile öne çıkarken, 1.000 nüfusa düşen pratisyen hekim, ebe, hemşire

sayıları açısından İBBS Düzey 1 Bölgeleri sıralamasında geri sıralarda kalmaktadır. Birinci basamak sağlık hizmeti sunan sağlık ocağı başına düşen nüfusta ilçe dağılımlarına bakıldığında, özellikle nüfusu fazla olan ilçelerde sağlık ocağı başına düşen nüfusun Türkiye ortalamasının çok üstünde kaldığı görülmektedir. İstanbul Hizmet Sektörü Araştırma ve Değerlendirmeleri, Sentez ve Öngörüler Sonuç Raporu'nda; "İstanbul'da yaşayanların gereksinimlerine yetecek düzeyde sağlık hizmeti için alan ayrılmadığı" belirtilmektedir (İBB, 2008b). 1985 tarihli "Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik"te verilen standartlara göre yapılan hesaplamalarda, sağlık tesisi için en fazla ek alana ihtiyaç duyan ilçeler Bağcılar, Gaziosmanpaşa, Kadıköy ve Küçükçekmece ilçeleri olarak belirlenmiştir (İBB, 2008b). Toplum sağlığının korunması ve temel sağlık göstergelerinde iyileşme sağlanması için; Sağlıkta Dönüşüm Programında (2003) öngörülen reformlar ile aile hekimliği uygulamasının hayata geçirilmesi ve kamu sağlığı merkezleri ile birinci basamak sağlık hizmetlerinin verim ve kalitesinin artırılması hedeflenmektedir.

Son olarak, sosyal hizmet boyutunun yanı sıra İstanbul'un hizmet kalitesi ve fiyatlar bakımından Avrupa düzeyinde rekabet edebilir düzeyde oluşu ile medikal turizm açısından önemli bir gelişme potansiyeli taşıdığından bahsedilebilir.

## 4 6 Eğitim

### 4.6.1. Eğitime Erişim

Eğitime erişim ve eğitimin kalitesi eğitim sisteminin temel sorun alanları olup; erişim sorunu kapsamında okullaşma oranları, bölgeler arası, bölge içi ve cinsiyetler arası farklılıklar ve kalite sorunu kapsamında da fiziki altyapı yetersizlikleri, öğretmen sayısının eksikliği, müfredat ve öğretmen niteliklerinin geliştirilmesi gibi konular öne çıkmaktadır (DPT, 2009).

Eğitime erişimin en önemli göstergesi olan okullaşma oranları 2009-2010 öğretim dönemi için eğitim kademeleri itibarıyla Tablo 4.51’de gösterilmiştir. Buna göre, İstanbul’da okullaşma oranları genel olarak Türkiye ortalamasının üzerindedir. Ancak, okul öncesi eğitimde brüt ve net okullaşma oranları İstanbul’da %25,48 ve %18,44 iken, Türkiye’de sırası ile %38,55 ve %26,92 olup, İstanbul Türkiye ortalamasının oldukça altındadır. Türkiye’de yükseköğretimde toplam okullaşma oranı %54,2 iken, örgün okullaşma oranı ise %35,3 olup gelişmiş ülkelerdeki kitlesel (%40-50) ve evrensel (%50 ve üzeri) okullaşma oranı düzeyinin oldukça altındadır (bkz. Tablo 4.51). Türkiye yükseköğretimde %35,3 örgün okullaşma oranı ile kitlesel yükseköğretime geçiş sürecindedir (Tanrıkulu, 2009).

İstanbul’da 2009-2010 öğretim döneminde okullaşma oranları 2008-2009 öğretim dönemine kıyasla artış göstermiştir. 2008-

2009 döneminde ilköğretimde net okullaşma oranı %98,6 ve ortaöğretimde %62,81’den, 2009-2010 döneminde sırası ile %99,73 ve %70,18’e yükselmiştir. İlk ve ortaöğretimde brüt okullaşma oranları ise bir önceki öğretim döneminde %107,36 ve %88,01’den, 2009-2010 döneminde %109,43 ve %97,05’e yükselmiştir (bkz. Tablo 4.51) (MEB, 2002 ve 2010).

2000-2001 öğretim döneminde Türkiye’de brüt okullaşma oranı okul öncesi eğitimde %10,1, ilköğretimde %100,7, ortaöğretimde %64 ve %17,8’i örgün öğretimde olmak üzere yükseköğretimde toplam %28’dir (MEB, 2002). 2000-2001 öğretim dönemi ile Tablo 4.52’de 2009-2010 öğretim dönemi okullaşma oranları karşılaştırıldığında, son 10 yılda eğitimin tüm kademelerinde okullaşma oranlarının önemli oranda arttığı görülmektedir.

Eğitime erişim okullaşma oranları açısından değerlendirildiğinde; “Türkiye’de son yıllarda tüm eğitim kademelerindeki okullaşma

**İstanbul okul öncesi eğitimde okullaşma oranları açısından Türkiye ortalamasının oldukça altındadır. 3-5 yaş grubu okul öncesi okullaşma oranlarına göre sıralandığında ise, İstanbul 81 il arasında 78. sırada yer almaktadır.**

Okullaşma Oranları, 2009-2010

Tablo 4.51

	Türkiye		İstanbul	
	Brüt (%)	Net (%)	Brüt (%)	Net (%)
Okul Öncesi Eğitim	-	38,55 (1)	-	25,48 (1)
	-	26,92 (2)	-	18,44 (2)
İlköğretim (3)	106,48	98,17	109,43	99,73
Ortaöğretim (3)	84,19	64,95	97,05	70,18
- Genel Ortaöğretim	48,06	35,65	57,48	38,45
- Mesleki ve Teknik Ortaöğretim	36,12	29,3	39,57	31,73
Yükseköğretim (4)	54,2	-	-	-
- Toplam	35,3			
- Örgün				

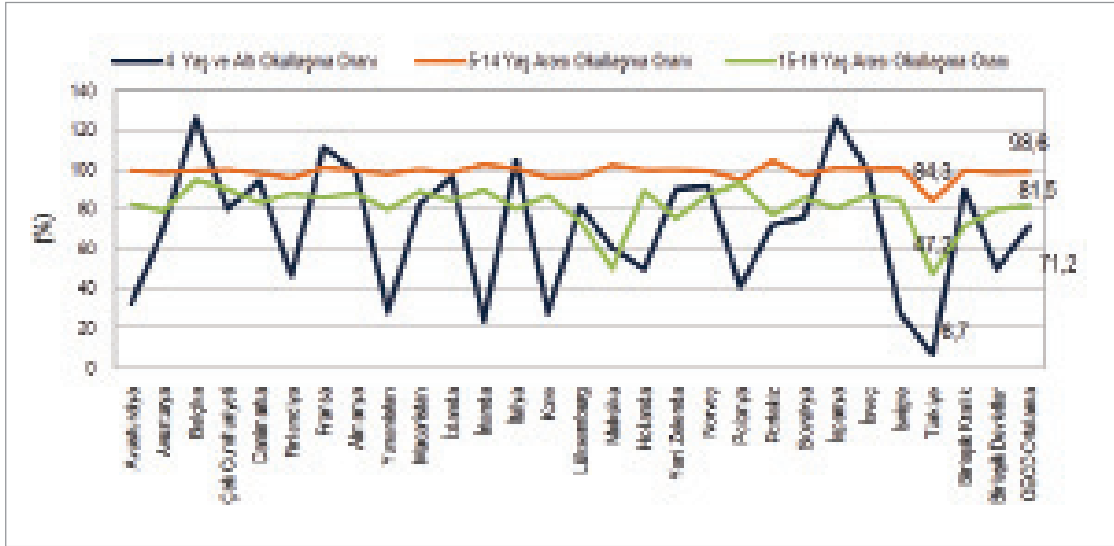
Kaynak: MEB, Milli Eğitim İstatistikleri-Örgün Eğitim 2009-2010 ve DPT, 2010 Yılı Programı

(1) 4-5 yaş çağ nüfusuna göre hesaplanmıştır. (2) 3-5 yaş çağ nüfusuna göre hesaplanmıştır. (3) Açık ilköğretim ve açık lise öğrencileri dahildir. Üniversiteler ve diğer eğitim kurumları dahil, lisansüstü öğrenciler hariçtir. (4) 17-20 yaş grubu için hesaplanmıştır.



Yaş Gruplarına Göre Okullaşma Oranları, 2007, (%)

Şekil 4.83



Kaynak: OECD, Education at a Glance 2009

Okul Öncesi, İlköğretim ve Ortaöğretimde Öğrenci ve Öğretmen Sayısı, 2009-2010

Tablo 4.52

	Türkiye		İstanbul		İstanbul'un Türkiye İçindeki Payı	
	Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı	Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı	Öğrencilerin Payı (%)	Öğretmenlerin Payı (%)
Okul Öncesi Eğitim	980.654	42.716	111.862	5.276	11,4	12,4
İlköğretim	10.916.643	485.677	1.831.135	62.211	16,8	12,8
Ortaöğretim	4.240.139	206.862	791.774	47.502	18,7	23,0
- Genel Ortaöğretim	2.420.691	111.896	468.935	29.678	19,4	26,5
- Mesleki ve Teknik Orta Öğretim	1.819.448	94.966	322.839	17.824	17,7	18,8

Kaynak: MEB, Millî Eğitim İstatistikleri-Örgün Eğitim 2009-2010

oranında sağlanan gelişmelere rağmen, özellikle zorunlu eğitim kapsamı dışında kalan eğitim kademelerinde OECD ve AB ülke ortalamaları ile karşılaştırıldığında söz konusu oranlar düşük düzeyde kalmaktadır” (DPT, 2009). Özellikle okul öncesi eğitim okullaşma oranları açısından Türkiye OECD ülkeleri arasında son sıralarda yer almaktadır. OECD’nin 2009 yılı eğitim göstergelerine göre 2007 yılı itibarıyla Türkiye’de okullaşma oranları 4 yaş ve altında %6,7; 5-14 yaşlarında %84,3; 15-19 yaşlarında ise %47,2 olup, aynı yaş gruplarındaki okullaşma oranları OECD ülkelerinde sırası ile %71,2; %98,6 ve %81,5’tir (bkz. Şekil 4.83).

İstanbul’da okullaşma oranları itibarıyla eğitime erişim değerlendirildiğinde, ilköğretim ve ortaöğretimde Türkiye ortalamasının üzerinde olduğu, ancak okul öncesi eğitimde halihazırda gelişmiş ülkeler seviyesinin oldukça altında olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, Türkiye’de 81 il 3-5 yaş grubu okul öncesi okullaşma oranlarına göre sıralandığında İstanbul 78. sırada yer almakta olup, İstanbul’un ardından sırası ile Gaziantep, Ağrı ve Hakkari illeri gelmektedir.

2009-2010 öğretim dönemi itibarıyla eğitim kademelerine göre Türkiye ve İstanbul’daki öğrenci ve öğretmen sayıları Tablo 4.52’de gösterilmiştir. Buna göre, Türkiye’de okul öncesi eğitime devam eden öğrencilerin %11,4’ü İstanbul’da öğrenim görmekte iken, öğretmenlerin %12,4’ü İstanbul’da görev yapmaktadır. Nüfusunun büyüklüğüne bağlı olarak bu oranlar ilk ve ortaöğretim kademelerinde daha da yüksek olup, sırası ile ilköğretimde %16,8 ve %12,8, ortaöğretimde de %18,7 ve %23’tür (bkz. Tablo 4.52).

Türkiye’de örgün öğretim sistemi içinde özel öğretimin payı oldukça düşük olup, geçtiğimiz 10 yılda önemli bir artış göstermemiştir. Okul öncesi eğitim, ilköğretim ve ortaöğretimdeki öğrenci sayısı itibarıyla 2001-2002 öğretim döneminde özel öğretimin payı %2 iken, 2009-2010 döneminde yalnızca %2,8’e yükselmiştir. Aynı dönemlerde öğrenci sayısı ise 262.911’den 458.108’e ulaşmıştır (MEB, 2002 ve 2010). Özel okul sayısı ise 2001-2002 döneminde 1.928’den 2009-2010 döneminde 4.091’e yükselmiştir.

İstanbul’da 2008-2009 öğretim dönemi itibarıyla toplam 810 özel öğretim kurumunda 129.285 öğrenci öğrenim görmektedir. İstanbul’da özel öğretim, kurum sayısı itibarıyla örgün öğretimin

%28,9’unu ve öğrenci sayısı itibarıyla da %5,5’ini oluşturmaktadır (İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü, 2010). İstanbul’da özel öğretimin payı Türkiye ortalamasının üzerinde olmakla birlikte, kaliteli eğitime erişimin artırılması açısından eğitimin finansmanında kamu kaynaklarının yanı sıra özel sektörün katkısı büyük önem taşımaktadır.

Ekonomik ve teknolojik gelişmenin sağlanması için nitelikli insangücü yetiştirilmesinin en önemli araçlarından biri mesleki eğitimidir. Kalkınmanın hızlandırılması, istihdamın artırılması ve ülkenin rekabet gücünün artırılması bakımından mesleki ve teknik eğitim kritik öneme sahip (Yörük ve ark., 2002) olmakla birlikte, mesleki eğitimin ortaöğretim içindeki payı ülkeden ülkeye farklılaşmaktadır. Eurostat verilerine göre 2008 yılı itibarıyla AB27 ülkelerinde mesleki eğitimin ortaöğretim içindeki payı ortalama %55,7 iken, Belçika (%73), Çek Cumhuriyeti (%79,3), İtalya (%70,1) gibi ülkelerde bu oran %70’ler düzeyinde olup, Türkiye’de %41,6’dır (bkz. Şekil 4.84). 2009-2010 öğretim dönemi itibarıyla İstanbul’da ortaöğretim öğrencilerinin %40,8’i mesleki ve teknik liselerde öğrenim görmektedir.

2010 yılı itibarıyla Türkiye’de 94’ü devlet ve 54’ü vakıf olmak üzere toplam 148 üniversite bulunmakta olup, 7’si devlet ve 1’i vakıf olmak üzere 8 üniversite daha kurulmuştur. Söz konusu yeni üniversitelerin kurulmasıyla üniversite sayısı 156’ya ulaşmıştır. İstanbul’da ise 2010 yılı itibarıyla 8 devlet ve 33 vakıf olmak üzere toplam 41 üniversite bulunmaktadır. Buna göre, İstanbul başta olmak üzere büyük illerde kurulma eğilimi olan vakıf üniversitelerinin %60’ı ve bütün üniversitelerin %26,3’ü İstanbul’dadır. Tablo 4.53’te görüldüğü üzere 2008-2009 öğretim dönemi itibarıyla İstanbul’da devlet ve vakıf üniversitelerinde toplam 294.416 öğrenci, 8.473 öğretim üyesi ve 19.948 öğretim elemanı bulunmaktadır. İstanbul’daki öğrenciler Türkiye’deki öğrencilerin %17’sini, öğretim üyeleri %21,8’ini ve öğretim elemanları da %20,4’ünü oluşturmaktadır.

Örgün eğitimin yanı sıra, bireylerin ihtiyaç duydukları alanlarda, ilgi ve istekleri doğrultusunda çağa uygun veya bir meslek kazandırmaya yönelik olarak bilgi ve beceri kazandırmak amacıyla resmi ve özel kurumlar vasıtasıyla belli programlar halinde yaygın eğitim hizmeti sunulmaktadır. 2008-2009 öğretim dönemi itibarıyla Türkiye’de 7.062.429 kişi yaygın eğitime devam etmiş, 6.959.395 kursiyer öğrenimini tamamlayarak belge almaya hak kazanmıştır. Resmi ve özel yaygın eğitim kurum ve kursiyer sayısı 2000 yılından bu yana sürekli artış göstermektedir. İstanbul’da 2008-2009 döneminde 2.323 kurumda kurs görüp belge alan kursiyer sayısı 964.711 olup, öğretmen sayısı 14.516’dır (bkz. Tablo 4.54).

**İstanbul’da özel öğretim, kurum sayısı itibarıyla örgün öğretimin %28,9’unu ve öğrenci sayısı itibarıyla da %5,5’ini oluşturmaktadır.**

**2010 öğretim dönemi itibarıyla İstanbul’da ortaöğretim öğrencilerinin %40,8’i mesleki ve teknik liselerde öğrenim görmektedir.**

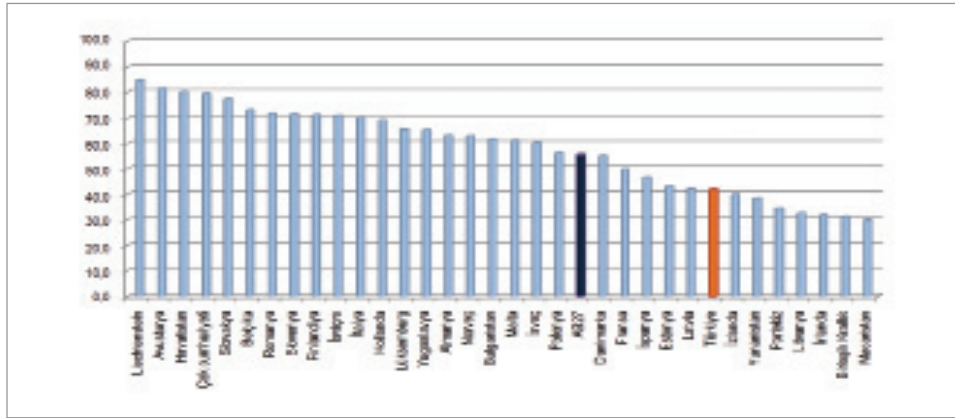
**İstanbul’da 2010 yılı itibarıyla 8 devlet ve 33 vakıf olmak üzere toplam 41 üniversite bulunmaktadır.**

İstanbul'da yaygın eğitim hizmeti sunan kurumların başında 1996 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından bir sosyal doku projesi olarak faaliyetlerine başlayan İstanbul Büyükşehir Belediyesi Sanat ve Meslek Eğitimi Kursları (İSMEK) gelmektedir. İSMEK; İstanbulluların kişisel birikimlerini yükseltmek, mesleki ve sanatsal bilgilerini geliştirmek, kent kültürü ve metropolde yaşama konusunda donanımlarını artırmak, pasif tüketici olmaktan çıkıp aktif üretici olmalarına yardımcı olmak, gelir elde etmelerine katkıda bulunmak,

istihdam edilebilirliklerini artırmak, vb. amaçlarla kurulmuş, örgün eğitimi tamamlayıcı bir yaygın eğitim organizasyonudur<sup>36</sup>. Faaliyete geçtiği ilk yıl 3 kurs merkezinde, 3 branşta, 141 kursiyerle başlayan İSMEK eğitimleri, 2008-2009 eğitim dönemi itibarıyla İstanbul'un 38 ilçesinde, 218 kurs merkezinde, 123 branşta, 230 bin kursiyere ulaşmıştır. İSMEK eğitimlerinden bugüne kadar 810 bini aşkın İstanbullu yararlanmıştır.

#### Mesleki Eğitimin Ortaöğretim İçindeki Payı, 2008

Şekil 4.84



Kaynak: Eurostat, 2008

#### Yükseköğretimde Öğrenci ve Öğretim Elemanı Sayısı, 2008-2009

Tablo 4.53

	Üniversiteler	Öğrenci Sayısı (1)			Öğretim Elemanı Sayısı		
		Önlisans ve Lisans	Lisansüstü	Toplam	Öğretim Üyesi	Diğer Öğretim Elemanı	Toplam
İSTANBUL	Devlet Üniversiteleri	145.793	30.703	176.496	6.138	7.625	13.763
	Vakıf Üniversiteleri	103.833	14.087	117.920	2.335	3.850	6.185
	<b>Toplam</b>	<b>249.626</b>	<b>44.790</b>	<b>294.416</b>	<b>8.473</b>	<b>11.475</b>	<b>19.948</b>
TÜRKİYE	Devlet Üniversiteleri	1.442.059	127.179	1.569.238	35.150	52.478	87.628
	Vakıf Üniversiteleri	147.233	17.771	165.004	3.761	6.534	10.295
	<b>Toplam</b>	<b>1.589.292</b>	<b>144.950</b>	<b>1.734.242</b>	<b>38.911</b>	<b>59.012</b>	<b>97.923</b>

Kaynak: ÖSYM, 2008-2009 Yükseköğretim İstatistikleri  
(1) Açıköğretim öğrencileri ile diğer eğitim kurumları hariçtir.

<sup>36</sup> www.ismek.org

Kurum Türü	Kurum Sayısı	Başlayan Öğrenci	Devam Eden Öğrenci	Bitiren Öğrenci	Öğretmen	Derslik
Mesleki Eğitim Merkezi	25	30.672	30.672	30.672	323	177
Halk Eğitim Merkezi	41	379.112	379.112	379.112	325	267
3308 Sayılı Kanun'a Göre Açılan Meslek Kursları	-	7.593	6.875	6.626	-	-
Pratik Kız Sanat Okulu	38	8.296	7.371	7.299	73	17
Olgunlaşma Enstitüsü	2	361	347	346	88	-
Turizm Eğitim Merkezi	-	-	-	-	-	-
Yetişkinler Teknik Eğitim Merkezi	2	-	-	-	-	-
Özel Dershane	679	168.166	168.166	168.166	8.314	6.908
Motorlu Taşıt Sürücü Kursu	562	279.273	279.273	279.273	2.560	1.639
Muhtelif Kurslar	576	69.645	61.380	49.732	968	2.464
Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkezi	262	37.250	37.250	37.250	1.667	3.074
Özel Eğitim	17	3.203	3.203	3.203	-	-
Özel Etüt Eğitim Merkezi	70	1.908	1.908	1.908	164	204
Rehberlik Araştırma Merkezi	28	-	-	-	-	-
Bilim Sanat Merkezi	2	622	622	622	24	46
Öğretilebilir Zihinsel Eng.İş Eđit. Mrk.	17	515	515	515	10	6
Otistik Çocuklar İş Eğitim Merkezi	2	95	95	95	-	-
<b>Toplam</b>	<b>2.323</b>	<b>986.711</b>	<b>976.789</b>	<b>964.819</b>	<b>14.516</b>	<b>14.802</b>

Kaynak: TÜİK, Millî Eğitim İstatistikleri Yaygın Eğitim 2008-2009

Çağın gerektirdiği değişime uygun bir anlayışla nitelikli insan gücü yetiştirilmesi ve bireylere mesleki formasyon kazandırılması amacıyla 2007 yılından itibaren İstanbul İl Özel İdaresi, İl Millî Eğitim Müdürlüğü, İstanbul Ticaret Odası (İTO) ve İŞKUR İl Müdürlüğü işbirliğinde Özel İdare Mesleki ve Teknik Eğitim Kursları Projesi (ÖZİMEK) hayata geçirilmiştir. İstanbul Ticaret Odasının ve İŞ-KUR Bölge Müdürlüğünün işsizlik konulu raporları ve analizleri dikkate alınarak kurs verilmek üzere 44 branş belirlenmiş; ancak halihazırda 70 okulda, 80'i aktif toplam 98 branşta, 10.000 kursiyere ulaşılmıştır.

Proje kapsamında bugüne kadar 6.500 kişi mezun olmuş ve bu kişilere Millî Eğitim Bakanlığının mevzuatına uygun olarak sertifika verilmiştir.<sup>37</sup>

**Türkiye'de derslik başına düşen öğrenci sayısı ilköğretimde 32 ve ortaöğretimde 33 iken, İstanbul Bölgesi'nde sırası ile 46 ve 40'tır.**

<sup>37</sup> www.istanbulshcek.gov.tr

#### 4.6.2. Eğitimin Kalitesi

Türkiye’de eğitime erişimdeki sorunların yanı sıra eğitimin kalitesine ilişkin de önemli sorunlar bulunmaktadır. Fiziki altyapı yetersizlikleri eğitimin kalitesini olumsuz etkileyen sorunların başında gelmektedir. Derslik sayısının yeterince artırılmaması sonucunda derslik başına öğrenci sayıları yüksek seyretmektedir. Türkiye genelinde ilköğretimde derslik başına öğrenci sayısı 30’a yaklaşmakla birlikte, bu göstergede bölgesel farklılıklar dikkati çekmektedir.

Özellikle göç alan büyük illerde bu oranlar Türkiye ortalamasının üzerindedir. Şekil 4.85’te görüldüğü üzere, Türkiye’de derslik başına düşen öğrenci sayısı ilköğretimde 32 ve ortaöğretimde 33 iken, İstanbul Bölgesi’nde sırası ile 46 ve 40’tır. Bununla birlikte İstanbul Bölgesi ilköğretimde derslik başına öğrenci sayısının en yüksek olduğu bölgedir. Göze çarpan bir diğer önemli husus ise İstanbul’da derslik başına öğrenci sayısının Güneydoğu Anadolu Bölgesi ile neredeyse aynı düzeyde olduğudur.

Eğitimin kalitesinin bir diğer göstergesi ise öğretmen başına öğrenci sayılarıdır. Şekil 4.86’te görüldüğü üzere, Türkiye özellikle okul öncesi eğitim ve ilköğretim kademelerinde öğretmen başına öğrenci sayısı açısından OECD ve AB19 ortalamasının oldukça altındadır.

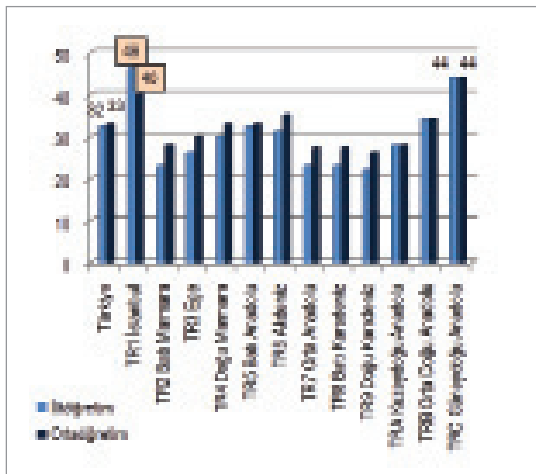
AB ve aday ülkelerde ilköğretim kademesinde öğretmen başına öğrenci sayıları karşılaştırıldığında Türkiye’nin son sırada yer aldığı görülmektedir (bkz. Şekil 4.87). 2008 yılı itibarıyla Avrupa ülkelerinin çoğunda bu oran 9-15 öğrenci arasında, diğerlerinde 15-20 öğrenci arasında değişmektedir. Türkiye’de ise söz konusu oran Avrupa ülkeleri ortalamalarının üzerinde olup 24,4 öğrencidir.

Öğretmenlerin ülke genelindeki dağılımındaki farklılıklara bağlı olarak İBBS Düzey 1 bölgelerinde öğretmen başına öğrenci sayıları da farklılaşmaktadır. Buna göre, derslik başına öğrenci sayılarında olduğu gibi 2009-2010 döneminde İstanbul’da öğretmen başına ilköğretimde 28 ve ortaöğretimde 21 öğrenci düşmekte iken, Türkiye ortalaması sırası ile 22 ve 18’dir (bkz. Şekil 4.88). Öte yandan, İstanbul Bölgesi’nde öğretmen başına öğrenci sayıları Güneydoğu Anadolu Bölgesindekilere oldukça yakındır.

**İstanbul’da öğretmen başına öğrenci sayısı Türkiye ortalamasının üzerindedir.**

İBBS Düzey 1 Bölgelerinde İlköğretim ve Ortaöğretimde Derslik Başına Öğrenci Sayısı, 2009-2010

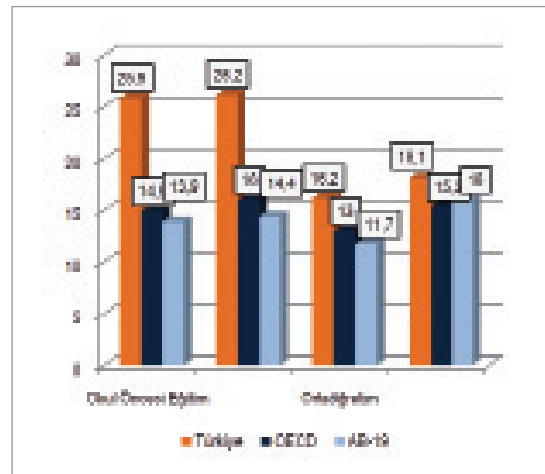
Şekil 4.85



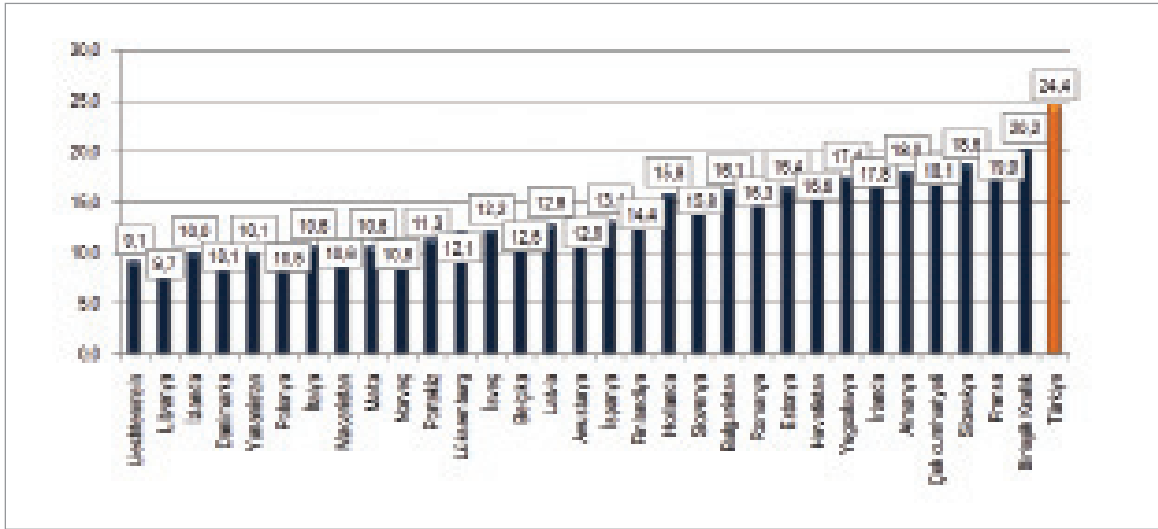
Kaynak: MEB, Milli Eğitim İstatistikleri-Örgün Eğitim 2009-2010 verilerinden derlenmiştir.

Türkiye, OECD ve AB19 Ülkelerinde Öğretmen Başına Öğrenci Sayısı, 2007

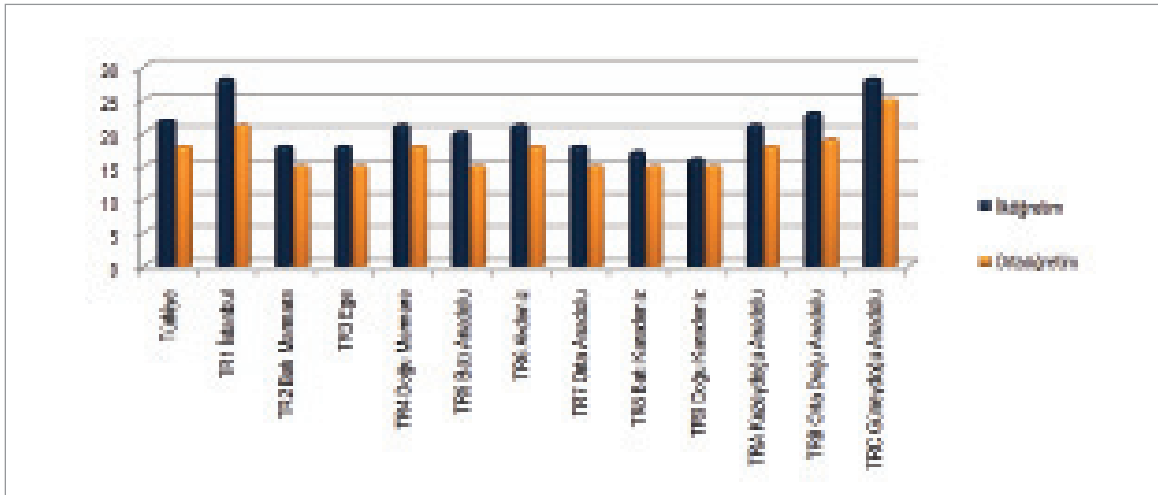
Şekil 4.86



Kaynak: DPT, 2010 Yılı Programı.



Kaynak: Eurostat, 2008



Kaynak: Eurostat, 2008

Diğer eğitim kademelerinden farklı olarak yükseköğretimde öğretim üyesi ve öğretim elemanı başına öğrenci sayısı itibarıyla İstanbul Türkiye ortalamasından daha iyi durumdadır. Buna göre, Türkiye’de öğretim üyesi başına 44,6 ve öğretim elemanı başına 17,7 öğrenci düşerken, İstanbul’da sırası ile 34,7 ve 14,8 öğrenci düşmektedir. Öte yandan, öğretim üyesi başına düşen yayın sayısı itibarıyla İstanbul 0,4 ile Türkiye ortalamasının (0,6) altındadır (bkz. Tablo 4.55).

**Öğretim üyesi başına düşen yayın sayısı itibarıyla İstanbul 0,4 ile Türkiye ortalamasının (0,6) altındadır.**

Eğitim kalitesinin en önemli göstergelerinden biri de eğitimin çıktılarıdır. İlköğretimden ortaöğretime ve ortaöğretimden yükseköğretime geçişte yapılan sınavlarda illerin başarı düzeylerine göre yapılan sıralamalarda üst sıralarda yer almamaktadır. İstanbul; 2008 yılı Ortaöğretim Kurumları Sınavı Türkçe-Matematik (TM) Matematik-Fen (MF) ağırlıklı standart puan ortalamalarına göre illerin başarı sıralamasında 52. sırada bulunmaktadır. 2009 Yılı Öğrenci Seçme Sınavı sonucunda (ÖSS) örgün öğretime yerleşme oranları iller itibarıyla karşılaştırıldığında ise İstanbul %38,6 olan önlisans ve lisans programlarına yerleşme oranı itibarıyla 24. sırada yer almaktadır. Bununla birlikte, İstanbul’da ÖSS’ye giren adayların %91,45’i 145 ve üzerinde puan almış olup, bu göstergeye

göre İstanbul 81 il içinde 34. sıradadır. Eğitimin kalitesi eğitimin finansmanı ile doğrudan ilişkilidir.

OECD 2009 yılı eğitim göstergelerine göre 2006 yılında Türkiye’de eğitim harcamalarının GSYİH içindeki payı %2,7 iken, AB19 ortalaması %5,5 ve OECD ortalaması da %5,7’dir. Ülkemiz kamu eğitim harcamalarının GSYİH içindeki payının 2009 yılında yeni hesaplama yöntemine göre %3,8 olacağı tahmin edilmektedir (DPT, 2009). TÜİK (2006) 2002 Eğitim Harcamaları Araştırmasına göre, ülkemizde eğitim harcamalarının %64,81’i merkezi devlet tarafından karşılanmaktadır; ancak özel harcamaların, diğer bir ifadeyle hanehalkı ile özel ve tüzel kişi ve kuruluşlarca yapılan harcamaların payı da oldukça yüksek olup %34,4’tür (bkz. Şekil 4.89).

Söz konusu oran, ülkemizde eğitime verilen önem bakımından dikkat çekici bir göstergedir. Ancak, kişi başına gelir içinde eğitim harcamalarının payı itibarıyla OECD ülkeleri karşılaştırıldığında Türkiye son sırada yer almaktadır (bkz. Şekil 4.90). Türkiye’de hanehalkları gelirinin %13’ünü eğitime ayırırken, AB19 ortalaması %24, OECD ortalaması ise %26’dır.

OECD ülkeleri arasında Türkiye öğrenci başına ortalama 1.614\$ eğitim harcaması ile son sırada yer alırken, öğrenci başına AB19 ülkelerinde ortalama 7.682\$, OECD ülkelerinde ise ortalama 7.840\$ harcaması yapılmaktadır (bkz. Şekil 4.91). AB19 ve OECD ülkelerine kıyasla Türkiye’nin eğitime ayırdığı kaynaklar yetersiz olmakla birlikte, Türkiye’de temel eğitim kademeleri ile yükseköğretim kademesi arasında öğrenci başına yapılan kamu harcaması bakımından dengesizlikler bulunmaktadır. Ülkemizde en düşük

Yükseköğretimde Öğretim Elemanı Başına Öğrenci ve Yayın Sayısı, 2008-2009

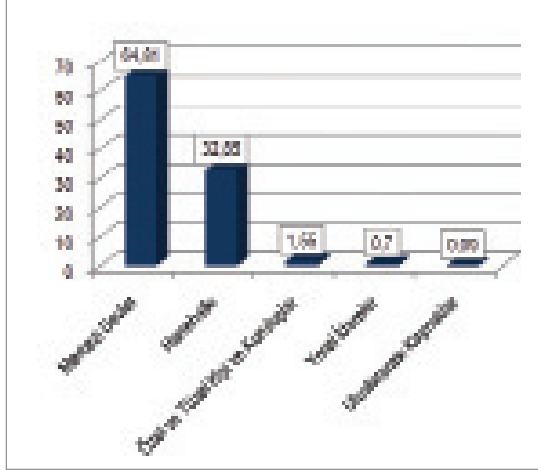
Tablo 4.55

	Üniversiteler	Öğretim Üyesi Başına Öğrenci Sayısı	Toplam Öğretim Elemanı Başına Öğrenci Sayısı	Yayın Sayısı	Öğretim Üyesi Başına Düşen Yayın Sayısı
İSTANBUL	Devlet Üniversiteleri	28,8	12,8	2.868	0,5
	Vakıf Üniversiteleri	50,5	19,1	923	0,4
	<b>Toplam</b>	<b>34,7</b>	<b>14,8</b>	<b>3.791</b>	<b>0,4</b>
TÜRKİYE	Devlet Üniversiteleri	44,6	17,9	20.436	0,6
	Vakıf Üniversiteleri	43,9	16,0	2.128	0,6
	<b>Toplam</b>	<b>44,6</b>	<b>17,7</b>	<b>22.564</b>	<b>0,6</b>

Kaynak: ÖSYM, 2008-2009 Yükseköğretim İstatistikleri ve 2008 yılı YÖK istatistiklerinden derlenmiştir.

Türkiye'de Finansman Kaynaklarına Göre Eğitim Harcamalarının Dağılımı, 2002, (%)

Şekil 4.89



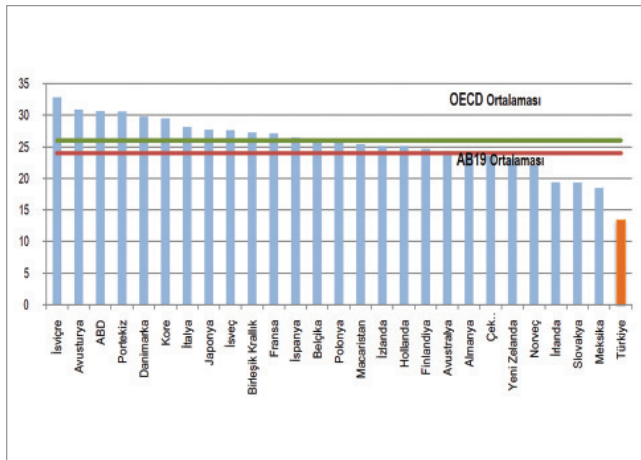
Kaynak: TÜİK, 2002 Eğitim Harcamaları Araştırması

harcama 171\$ ile okullaşma oranının çok düşük olduğu okul öncesi kademede yapılırken, en fazla harcama 2.254\$ ile yükseköğretim kademesinde yapılmaktadır (bkz. Şekil 4.92). Yükseköğretim kademesinde ilköğretim kademesinin yaklaşık dört katından daha fazla kamu harcaması yapılmaktadır.

Sonuç olarak; İstanbul eğitim göstergeleri itibarıyla değerlendirildiğinde, eğitime erişim açısından en fazla sorunun yaşandığı eğitim kademesinin okul öncesi eğitim olduğu, diğer eğitim kademelerinde okullaşma oranının ülke ortalamasından çok daha iyi düzeyde olduğu göze çarpmaktadır. Öte yandan, İstanbul Bölgesi'nde eğitime ilişkin en önemli sorun eğitimin niteliği, başka bir ifadeyle eğitimin kalitesidir. İstanbul Bölgesi; hem göç alan bir bölge olması, hem nüfusunun fazla olması, hem de bölgede okul yapımına elverişli arazilerin bulunmasında yaşanan sıkıntılar ve fiziki altyapı yetersizlikleri nedenleriyle derslik başına öğrenci sayısı itibarıyla kaliteli bir eğitim sisteminden beklenen çıktıları istenilen düzeyde üretebilecek durumda değildir. Ayrıca öğretmen başına öğrenci sayısı itibarıyla da Türkiye ortalamasının üzerinde olup, İBBS Düzey 1 bölgeleri arasında en yüksek oranlara sahip bölgeler arasındadır. Bu çerçevede, okul öncesi eğitime erişimin hızla artırılması, kaliteli bir eğitim için ihtiyaç duyulan yeni okul ve ilave dersliklerin yapılması ve öğretmen sayısının artırılması İstanbul Bölgesi'nin orta vadede eğitimle ilgili temel öncelikleri arasındadır.

Kişi Başına Gelir İçinde Eğitim Harcamalarının Payı, 2006

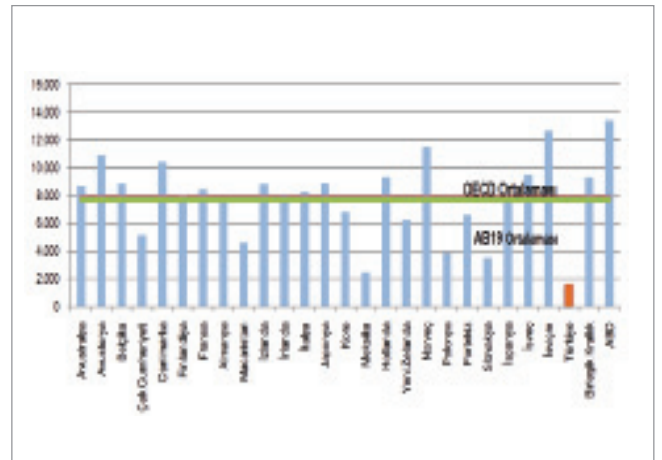
Şekil 4.90



Kaynak: OECD, Education at a Glance 2009

Öğrenci Başına Eğitim Harcaması, 2006, (ABD Doları)

Şekil 4.91



Kaynak: OECD, Education at a Glance 2009  
(1) Satın alma gücü paritesine göre hesaplanmıştır.



Yükseköğretim kademesinde ise, hem çok sayıda üniversitenin varlığı, hem de öğretim üyesi ve öğretim elemanlarının İstanbul'da yoğunlaşması bölge için ekonomik ve sosyal anlamda çeşitli fırsatlar sunmaktadır. Bu yoğunlaşma, İstanbul Bölgesi'nin Ar-Ge ve yenilik alanında rekabet gücünü artıracak önemli bir potansiyel taşımaktadır. Öte yandan, ülkede vakıf üniversitesi sayısının en fazla olduğu İstanbul Bölgesi'nde, vakıf üniversitelerinde eğitim kalitesinin artırılması ihtiyacı bulunmaktadır.

Örgün öğretim süresince öğrenilen bilgiler, bireylerin bilim ve teknolojiye hızlı gelişmelerin yol açtığı değişimlere ve yeni ihtiyaçlara uyum sağlaması için yeterli olamamaktadır. Kişinin kendini geliştirmesi ve bilgilerini sürekli yenilemesi ancak hayat boyu öğrenme ile mümkün olabilmektedir. Bu kapsamda, Hayat Boyu Öğrenme Strateji Belgesi'nde belirtildiği üzere hayat boyu öğrenme; kişisel, toplumsal, sosyal ve istihdam ile ilişkili bir yaklaşımla bireyin; bilgi, beceri, ilgi ve yeterliliklerini geliştirmek amacıyla hayatı boyunca katıldığı her türlü öğrenme etkinlikleri olarak tanımlanmaktadır. Hayat boyu öğrenmenin amacı, bireylere ve dolayısıyla toplumun tamamına mesleki ve sosyal başarıyı artıracak bilgi, anlayış ve becerileri kazandırarak, ekonomik ve sosyal hayata aktif katılımlarını ve bilgi toplumuna uyumlarını sağlamaktır.

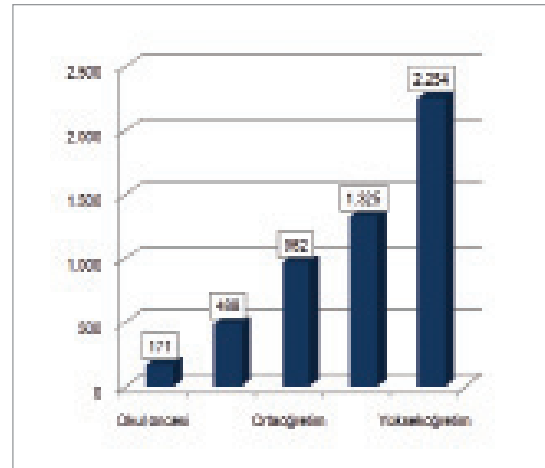
“Hayat boyu öğrenme örgün ve yaygın eğitim yoluyla verilen genel ve mesleki eğitim ve öğretimin yanında, bireyin eğitim-öğretim kurumları dışında bilgi ve beceri kazanmasına yol açan öğrenmeleri de içermektedir. Bu çerçevede hayat boyu öğrenme, okullar ve üniversitelerin yanında; işte, evde ya da herhangi bir yerde gerçekleştirilebilmektedir. Yaş, cinsiyet, sosyo-ekonomik statü ve eğitim seviyesi bakımından herhangi bir kısıtlamaya tabi değildir” (MEB, 2009).

İstanbul Bölgesi'ndeki eğitim faaliyetleri hayat boyu öğrenme perspektifinden değerlendirildiğinde, hem örgün hem de yaygın eğitim faaliyetlerinin geliştirilmesine ihtiyaç duyulduğu açıkça görülmektedir. Örgün eğitimde özellikle zorunlu eğitim dışında kalan okul öncesi ve ortaöğretim kademelerinde okullaşma oranlarının istenilen düzeyde olmadığı göze çarpmaktadır. Yaygın eğitim faaliyetleri kapsamında kurum sayısı ve belge alan kursiyer sayısı ise İstanbul nüfusu ile karşılaştırıldığında oldukça düşük seviyede kalmaktadır. Bununla birlikte, mevcut işgücünün niteliklerinin yükseltilmesi ve ekonomi piyasasının beklentilerini karşılayacak kalifiye işgücünün yetiştirilebilmesi için halihazırda muhtelif kurumlarca verilen eğitimlerin, daha planlı bir şekilde ele alınması

gerektiği düşünülmektedir. Bu bağlamda, eğitim hizmeti veren kurumlar arasında işbirliğinin sağlanması ve örgün ve yaygın eğitim faaliyetlerinin kapsamlı ve bütüncül bir şekilde hayat boyu öğrenme yaklaşımıyla ele alınması büyük önem arz etmektedir.

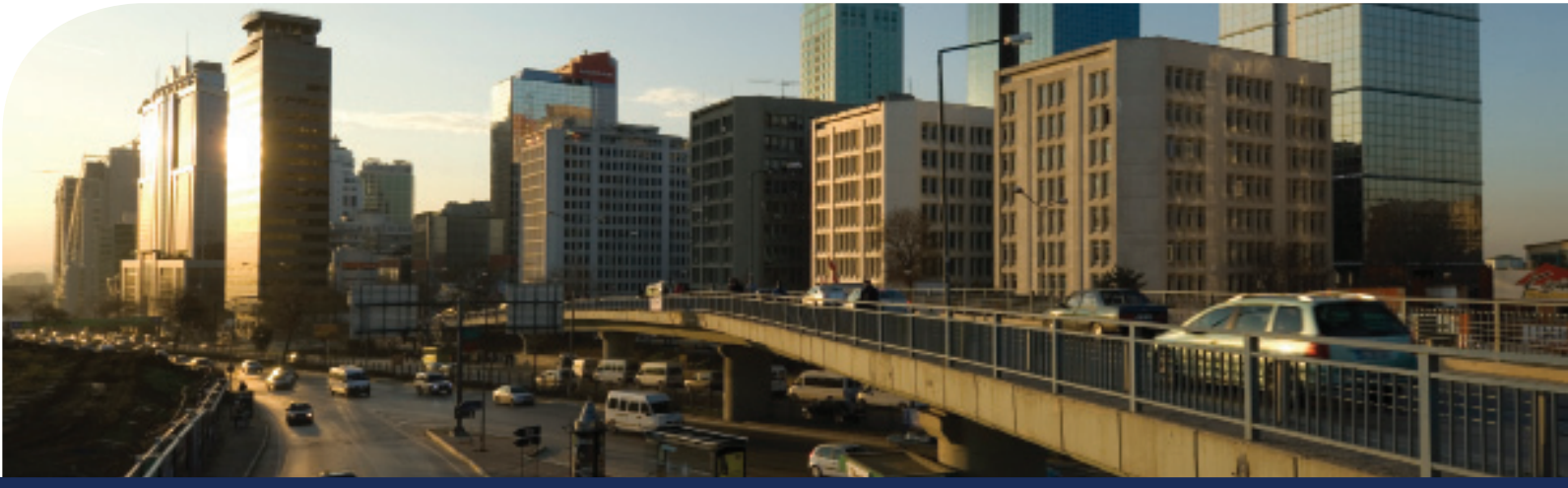
Eğitim Kademelerine Göre Öğrenci Başına Harcama

Şekil 4.92



Kaynak: TÜİK, 2002 Eğitim Harcamaları Araştırması

**Üniversitelerin İstanbul'da yoğun bir şekilde bulunması, bölgenin Ar-Ge ve yenilik alanında rekabet gücünü artıracak önemli bir potansiyel taşımaktadır.**



# 5

## EKONOMİK YAPI

### 5 1 Genel Bakış

İstanbul, Türkiye'nin ve bölgesinin cazibe merkezi olması dolayısı ile ekonomik faaliyetler alanında bölgesel güç rolü üstlenmiştir. Türkiye'nin en büyük şehri olan İstanbul, kara ve deniz yollarının kesişiminde yer alması ve jeopolitik önemi nedeniyle Türkiye'nin yurtdışına açılan penceresidir. Bu doğrultuda dış ticaretin ana lojistik merkezleri Haydarpaşa ve Ambarlı Limanları olmuştur.

OECD ülkelerinin birçoğunda metropoliten bölgelerin milli gelire (GSYİH) katkısı bölgenin nüfusunun ülke nüfusu içindeki payına kıyasla daha yüksektir. Bunun temelinde, bu bölgelerin ekonomik ve demografik yapısı sonucunda oluşan dışsallıklar ve küresel ekonomiyle olan güçlü bağlantıları yer almaktadır. TR10 İstanbul Bölgesi, Türkiye nüfusunun %17,8'ini oluştururken, 2006 yılı itibarıyla Türkiye'de gayrisafi katma değer (GSKD) %27,5'ini üretmektedir. 2006 yılında hesaplanan kişi başına gayrisafi katma değer Türkiye genelinde 6.684 ABD Doları, İstanbul'da 10.352

ABD Doları tutarındadır. İBBS Düzey 2 bölgelerinin GSKD içindeki payları karşılaştırıldığında ise TR10 İstanbul Bölgesi büyük bir farkla ilk sırada yer almakta olup, ardından %8,5 ile TR51 Ankara Bölgesi gelmektedir. 2008 yılında hesaplanan kişi başına milli gelir ülke genelinde 8.688 ABD Doları, toplam milli gelirin %21,7'sini sağlayan İstanbul'da ise 11.292 ABD Doları tutarındadır (TÜİK, 2009).

PricewaterhouseCoopers tarafından yapılan araştırmaya göre; İstanbul, 182 milyar ABD Doları tutarında GSYİH ile Avrupa'nın 5., dünyanın ise 34. en zengin şehri olarak belirlenmiştir. Aynı araştırmada 2025 yılına kadar yapılan projeksiyonda, İstanbul'un dünyanın en yüksek büyüme hızına sahip 4. şehri olarak 367 milyar ABD Doları tutarında GSYİH'ye ulaşacağı ve Avrupa'da 4., dünyada ise 28. sıraya yükseleceği öngörülmektedir.

OECD ülkelerinde yaratılan katma değer sektörler göre dağılımı incelendiğinde (bkz. Şekil 5.1); toplam katma değer içinde hizmet sektöründe yaratılan katma değer payının en yüksek olduğu ülke

**İstanbul, Avrupa'nın 5., dünyanın ise 34. en zengin şehri olarak belirlenmiştir.**

**Türkiye'de gayrisafi katma değer %27,5'i İstanbul'da üretilmektedir.**

Avrupa Sıra No	Dünya Sıra No	Şehir	Ülke	GSYİH (milyar \$)
1	5	Londra	İngiltere	565
2	6	Paris	Fransa	564
3	15	Moskova	Rusya	321
4	26	Madrid	İspanya	230
5	34	İstanbul	Türkiye	182
6	35	Barselona	İspanya	177
7	43	Roma	İtalya	144
8	46	Milano	İtalya	136
9	50	Viyana	Avusturya	122
10	66	Lizbon	Portekiz	98

Kaynak: PricewaterhouseCoopers UK Economic Outlook - Kasım 2009

%84,3 ile Lüksemburg olduğu görülmektedir. Hizmetler sektöründe yaratılan katma değer toplam katma değer içindeki payı OECD ülkelerinde ortalama %70,3 ve AB27 ülkelerinde %71,7'dir. Türkiye'de ise 2008 yılı itibarıyla hizmetler sektöründe yaratılan katma değer, toplam katma değer %64,4'ünü oluşturmaktadır.

Sanayi sektöründe yaratılan katma değer toplam katma değer içindeki payın en yüksek olduğu ülkeler ise %46,2 ile Norveç ve %43,8 ile Şili'dir. Türkiye'de ise sanayi sektöründe yaratılan katma değer toplam katma değer %27,71'ini oluşturmaktadır. AB27'de bu pay %26,5 iken OECD ülkelerinde ortalama %27,7'dir.

Tarım sektöründe yaratılan katma değer payı açısından ise ilk sırada %8,6 ile Yeni Zelanda gelirken ikinci sırada %8,5 ile Türkiye gelmektedir. Tarım sektöründe yaratılan katma değer toplam katma değer içindeki payı OECD ülkelerinde ortalama %2 ve AB27 ülkelerinde ise ortalama %1,8'dir.<sup>38</sup>

Küresel ölçekte istihdamın dağılımı birçok ülkede benzer bir yol izlemektedir. Buna göre tarımın istihdamdaki payı sürekli olarak azalırken, sanayi sektörünün payı bir dönem arttıktan sonra belli bir düzeyde durağanlaşıp azalmaya başlamaktadır. Öte yandan, hizmet sektörünün istihdamdaki payı sürekli olarak artış eğilimindedir.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE)

verilerine dayanarak toplam istihdamın sektörlere göre dağılımı incelendiğinde 25 ülkenin 16'sında hizmetler sektörü istihdamının toplam istihdam içindeki payının %70'in üzerinde olduğu, Türkiye'nin %50 ile bu ülkeler içinde son sırada yer aldığı görülmektedir. Toplam istihdam içerisinde sanayi sektöründeki istihdam payı açısından Türkiye %26,5 ile 25 ülke ortalamasına yakındır. Öte yandan, Türkiye'de toplam istihdamda tarımın payı %24,7 ile en yüksektir(TÜİK, 2009).

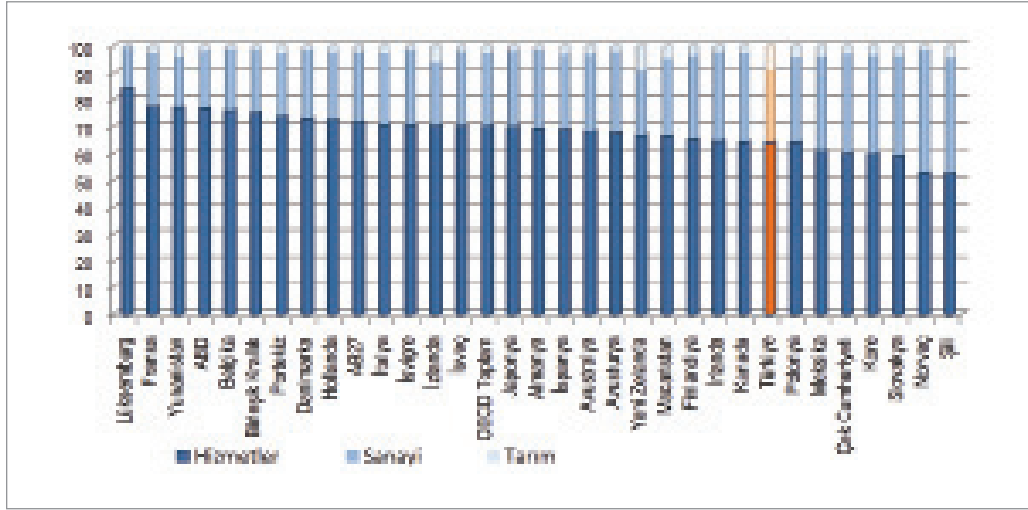
Türkiye'de toplam istihdam 1930-2009 döneminde belli yıllardaki düşüşler hariç genel bir artış eğilimi göstermiştir. Bununla birlikte, sektörler itibarıyla istihdamdaki gelişmeler incelendiğinde, tarımdaki çözümlenmeyle birlikte özellikle 2001 yılından itibaren tarım istihdamının sürekli azaldığı, buna karşın sanayi ve hizmetler istihdamının 1930-2009 döneminde sürekli artmakta olduğu görülmektedir (bkz. Şekil 5.3).

İstanbul'da Türkiye'de de olduğu gibi istihdam ile katma değer sektörler göre dağılımı farklılık arz etmektedir. Şekil 5.5'te görüldüğü üzere İstanbul'da tarım sektöründe yaratılan katma değer payı çok düşük (%0,3) olup, bu açıdan bir metropoliten bölge olarak diğer bölgelerden farklılık taşımaktadır. Hizmetler sektöründe yarattığı katma değer açısından İBBS Düzey 1 sıralamasında ikinci sırada gelmektedir.

<sup>38</sup> OECD ortalamaları hesaplanırken 2004 tarihli veriler kullanılmıştır.

OECD Ülkelerinde Yaratılan Toplam Katma Değerin Sektörlere Göre Dağılımı, 2000 - 2009, (%)

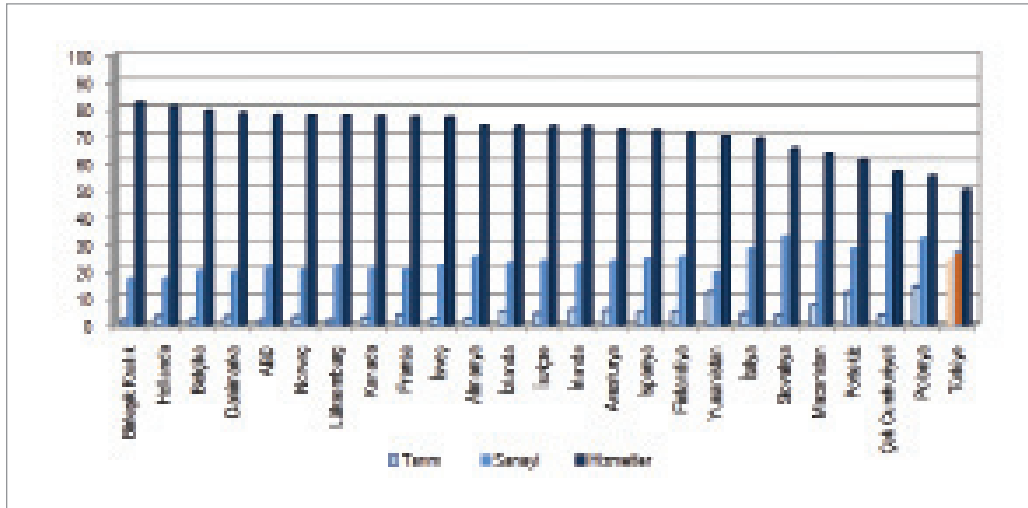
Şekil 5.1



Kaynak: OECD İstatistik veritabanı, Country Profiles verilerinden derlenmiştir.

Bazı OECD Ülkelerinde Sektörlere Göre İstihdamın Toplam İstihdam İçindeki Payı, (%)

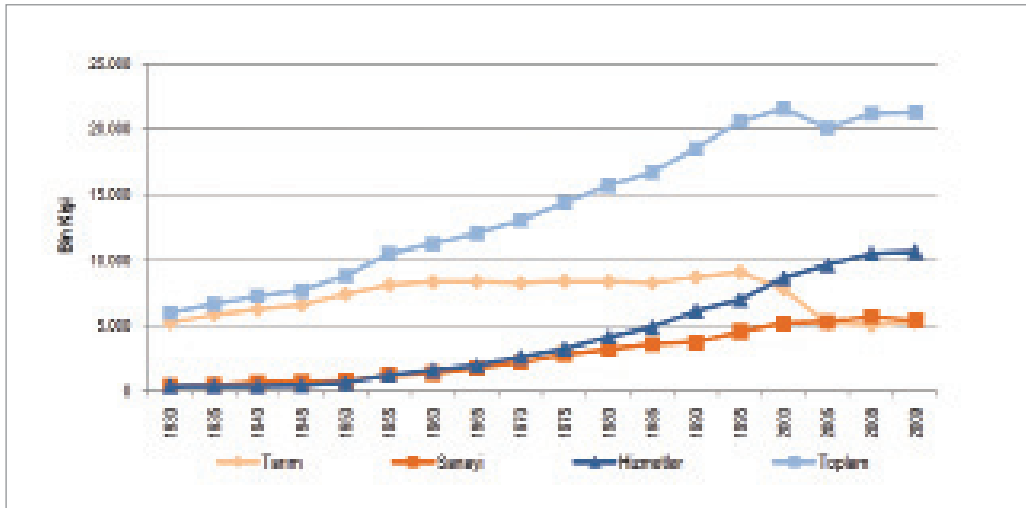
Şekil 5.2



Kaynak: UNECE İstatistik veritabanı, Work&the Economy verilerinden derlenmiştir.

Türkiye’de Toplam İstihdam ve İstihdamın Sektörlere Göre Dağılımı, 1925-2008

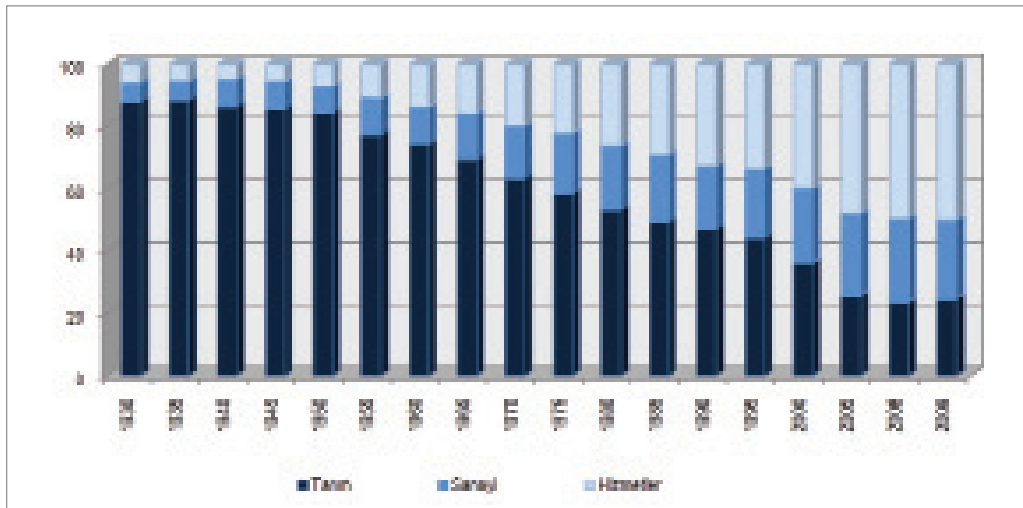
Şekil 5.3



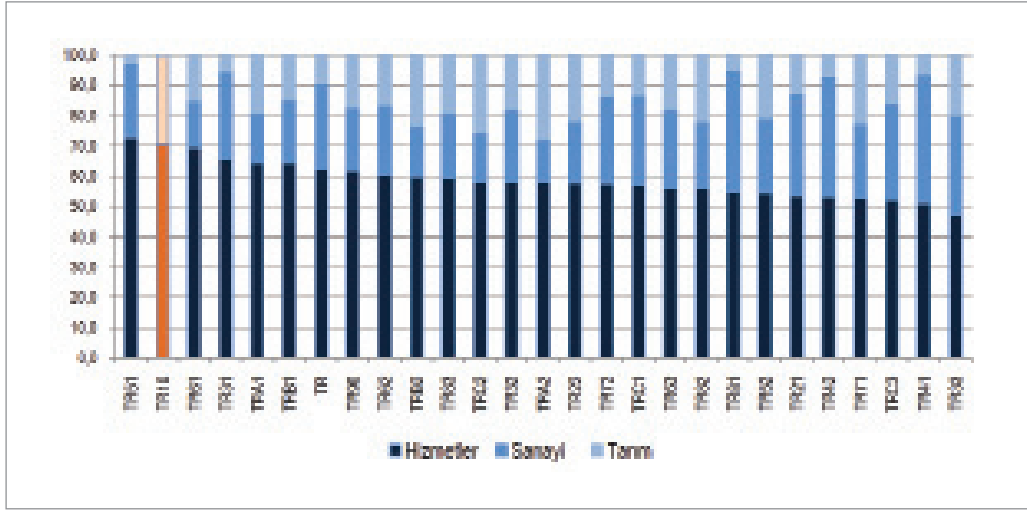
Kaynak: TÜİK, İstatistik Göstergeler 1923-2008 ve Türkiye İstatistik Yıllığı 2009 verilerinden derlenmiştir.

Türkiye Sektörler Bazında İstihdam Oranları, 1925-2008

Şekil 5.4



Kaynak: TÜİK, İstatistik Göstergeler 1923-2008 ve Türkiye İstatistik



Kaynak: TÜİK, Ulusal Hesaplar veritabanı istatistiklerinden derlenmiştir.

Öte yandan, sanayi sektörü 2006 yılında İstanbul Bölgesi'nde istihdamın %41,4'ünü gerçekleştirirken, yaratılan katma değer %29,1 ile istihdama kıyasla oldukça düşük bir pay almaktadır. Bu veriler, İstanbul Bölgesi'nde sanayi sektöründe verimlilik sorunları olduğunu ve özellikle bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımının yaygınlaşmasıyla hizmetler sektörünün büyük bir gelişme potansiyeli olduğunu ortaya koymaktadır.

TÜİK'in yayınladığı TR10 İstanbul Bölgesi'ne ait 2009 Bölgesel Göstergelerine göre İstanbul ve Türkiye'nin Tüketici Fiyatları Endeksi (TÜFE) oranları birbirine çok yakın bir seyir izlemiştir. 2009 yılı için Türkiye'de enflasyon %6,25 olarak gerçekleşirken İstanbul'da %5,75 oranında kalmıştır.

2009 yılında İstanbul'da faaliyet gösteren 25.603 firma tarafından toplam 55,5 milyar ABD Doları tutarında ihracat yapılmıştır. Aynı yılda 32.205 firma toplam 78,7 milyar ABD Doları tutarında ithalat yapılmıştır. İhracatın %54,4'ü, ithalatın ise %55,9'u İstanbul'da gerçekleştirilmiştir. İstanbul'da ihracat yapan firma sayısı ülke genelinin %52,7'sini, ithalat yapanlar ise %58,5'ini oluşturmaktadır (TÜİK, 2009)

2009 yılında Türkiye'de tahsil edilen vergi gelirleri içinde İstanbul'un payı %43,6 olup; tahsil edilen miktar 85,5 milyar TL tutarındadır (Muhasebat Genel Müdürlüğü).

**2009 yılı Türkiye ihracatının %54,4'ü, ithalatının ise %55,9'u İstanbul'da gerçekleşmiştir.**

**Türkiye'de tahsil edilen vergi gelirleri içinde İstanbul'un payı %43,6'dır.**

İstanbul ve Türkiye TÜFE Oranları, 2007-2009



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2009, TR10 İstanbul

İstanbul'u %12,7 ile Ankara, %9,6 ile İzmir takip etmektedir. Kurumlar vergisi Türkiye geneli ilk 100 sıralamasında 62 mükellef, gelir vergisi sıralamasında ise 86 mükellef İstanbul'da yerleşiktir (Gelir İdaresi Başkanlığı, GİB)

2009 yılı bütçesinde yatırım harcamaları ödeneğinin %22,9'unu alan İstanbul'da, 4,2 milyar TL tutarındaki kısmı mahalli idareler, 2 milyar TL tutarındaki kısmı ise genel ve özel bütçeli idareler tarafından olmak üzere toplam 6,2 milyar TL tutarında kamu yatırımı yapılmıştır. Bu yatırımların %38'i ulaştırma, %11,6'sı eğitim, %10,3'ü içme suyu, %5,3'ü ise sağlık alanındadır.

Bankaların 2009 yılında İstanbul'da topladığı mevduat 215,1 milyar TL tutarında, verdiği krediler ise 134,2 milyar TL tutarındadır (Türkiye Bankalar Birliği). Banka mevduat ve kredilerinin illere göre dağılımına bakıldığında, İstanbul'un mevduatta %46, kredide ise

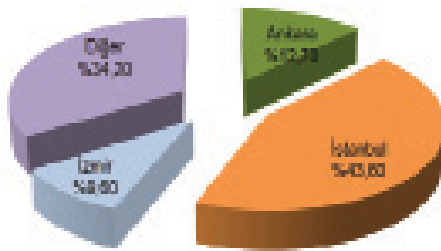
%43 ile ilk sırada geldiği görülmektedir.

İstanbul'un son 8 yılda sürekli artış eğilimi gösteren turizm gelirleri 2009 yılında 5,9 milyar ABD Doları dolayında gerçekleşmiştir (İTO, 2009).

İstanbul Ticaret Sicili'ne kayıtlı 548.400 firmanın %60'ını sermaye şirketleri, %34,8'ini şahıs işletmeleri, %2,5'ini ise şahıs şirketleri oluşturmaktadır. Ayrıca, İstanbul'da 631 holding, 63 banka merkezi ve 3.082 banka şubesi faaliyet göstermektedir (İTO, 2009). İstanbul'da faaliyet gösteren firmaların en yoğun olduğu ilk 5 sektör sırasıyla; inşaat, tekstil-hazır giyim, elektrik-elektronik-bilişim, ulaştırma ve tarım-gıda olup; toplam firma sayısının yaklaşık yarısını oluşturmaktadır (İTO, 2009). 2009 ve 2010 yılında İstanbul'da kurulan ve kapanan firma sayıları ve bu sayıların Türkiye içindeki payı Tablo 5.2'de verilmiştir.

Vergi Tahsilatının İllere Dağılımı, 2009

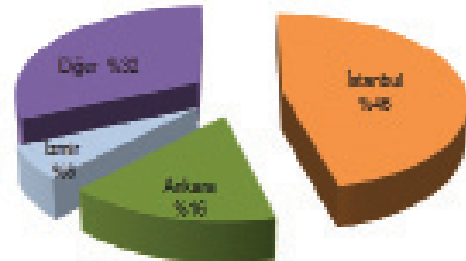
Şekil 5.7



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2009, TR10 İstanbul

Banka Mevduatının İllere Göre Dağılımı, 2009

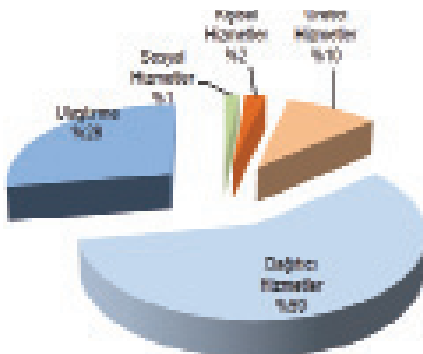
Şekil 5.9



Kaynak: Türkiye Bankalar Birliği

İstanbul'da Kamu Yatırımlarının Dağılımı, 2009

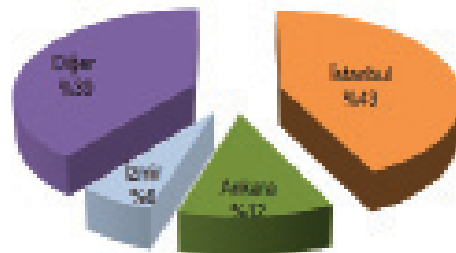
Şekil 5.8



Kaynak: İstanbul Valiliği İl Planlama Koordinasyon Müdürlüğü

Banka Kredilerinin İllere Göre Dağılımı, 2009

Şekil 5.10



Kaynak: Türkiye Bankalar Birliği

Yıl	2009	2010*
İstanbul'da Kurulan Firma Sayısı	15.839	19.481
İstanbul'da kurulan firmaların Türkiye içindeki payı	%35,6	%35,6
İstanbul'da Kapanan Firma Sayısı	5.274	9.523
İstanbul'da kapanan firmaların Türkiye içindeki payı	%50,7	%30,4

Kaynak: Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi  
\*2010 yılının ilk yarısına tekabül etmektedir.

2010 döneminde İstanbul'da kurulan firmaların 695 tanesi yabancı sermayeli olup; aynı dönemde ülke genelinde kurulan yabancı sermayeli firmaların %55,5'ini oluşturmaktadır. Yabancı sermayeli sanayi firması sayısının halihazırda 155 olduğu dikkate alındığında, İstanbul'un hizmetler sektörü ağırlıklı olmak üzere yabancı sermayenin cazibe merkezi olduğu anlaşılmaktadır. (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği)

Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı (KOSGEB) tarafından, danışmanlık ve eğitim, teknoloji geliştirme ve yenilik, bilişim, kalite geliştirme, pazar araştırma ve ihracatı geliştirme, uluslararası işbirliği, bölgesel kalkınma ve girişimciliği geliştirme destekleri kapsamında, İstanbul'da faaliyet gösteren 1.278 KOBİ'ye 2009 yılında toplam 5,8 milyon TL tutarında geri ödemesiz destek sağlanmıştır. Söz konusu tutar, KOSGEB'in toplam geri ödemesiz destek tutarının %30'una karşılık gelmektedir. KOSGEB ayrıca, bankalar ve Kredi Garanti Fonu aracılığıyla ülke genelinde KOBİ'lere toplam 142,1 milyon TL tutarında kredi faiz desteği sağlamıştır (KOSGEB, 2009). Diğer yandan, ihracata yönelik devlet yardımları kapsamında, DTM, İGEME, TTGV ve TÜBİTAK tarafından araştırma-geliştirme, fuar, çevre, istihdam, yurtdışı ofis-mağaza açma, marka tanıtım, pazar araştırması, eğitim-danışmanlık ve tasarım destekleri verilmektedir.

**İstanbul hizmetler sektörü ağırlıklı olmak üzere yabancı sermayenin cazibe merkezidir.**

## 5 2 Hizmetler Sektörü

Hizmetler sektörü ekonominin üç ana sektöründen biri olup, diğer işlere ve tüketiciye doğrudan fayda sağlayan, fiziksel olmayan bir iktisadi faaliyet koludur. Basit tanımı ile malların imalatı, madencilik veya tarım ile doğrudan ilişkisi bulunmayan çeşitli ekonomik faaliyetleri kapsamaktadır<sup>39</sup>. Ekonomik, sosyal ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak yeni hizmet türlerinin ortaya çıkması ve mevcut hizmet türlerinin farklılaşması hizmetleri sınıflandırmayı zorlaştırmakla birlikte, OECD'nin kullandığı hizmetler sektörü sınıflandırması Şekil 5.11'de gösterilmiştir.

### 5.2.1. Dünyada ve Türkiye'de Hizmetler Sektöründeki Gelişmeler

Bir ülkenin ekonomisi geliştikçe ve sanayileşme düzeyi arttıkça hizmetler sektörünün önemi, ekonomideki payı ve milli gelire katkısı artmaktadır. Bütün OECD ülkelerinde hizmetler sektörü hem istihdam, hem de yaratılan katma değer itibarıyla ekonominin en önemli sektörü haline gelmiştir. Birçok OECD ülkesinde hizmetler sektörünün yaratılan toplam katma değer içindeki payı %60'ın üzerindedir (bkz. Şekil 5.1). Hizmetler sektörü OECD ülkelerinde yaratılan katma değer itibarıyla lider sektör durumundadır. Hizmetler sektöründe yaratılan katma değer toplam katma değer içindeki payı açısından Türkiye'nin %64,4 ile OECD ve AB27 ortalamasının altında kaldığı görülmektedir.

Bazı OECD ülkelerinde hizmetler sektöründeki istihdamın toplam istihdam içindeki payına bakıldığında, hizmetler sektörünün payının en yüksek olduğu ülkelerin %81,6 ile Birleşik Krallık, %80,2 ile Hollanda ve %78,7 ile Belçika olduğu görülmektedir. (bkz. Şekil 5.2)

<sup>39</sup> <http://www.muhasabedersleri.com/ekonomi/hizmet/html>



Türkiye bu 25 ülke içerisinde son sırada yer almaktadır.

Son 70 yıllık dönemde Türkiye'deki toplam istihdam içerisinde hizmetler sektöründeki istihdam payının sürekli olarak artış gösterdiği görülmektedir (bkz. Şekil 5.3). 1925 yılında %5,8 olan hizmetler sektörü istihdamının payı 1955'ten itibaren sürekli artmış ve 2009 yılında %50,0'ye ulaşmıştır. TÜİK verilerine göre 2009 yılında Türkiye'de hizmetler sektöründe 10.644 bin kişi istihdam edilmektedir.

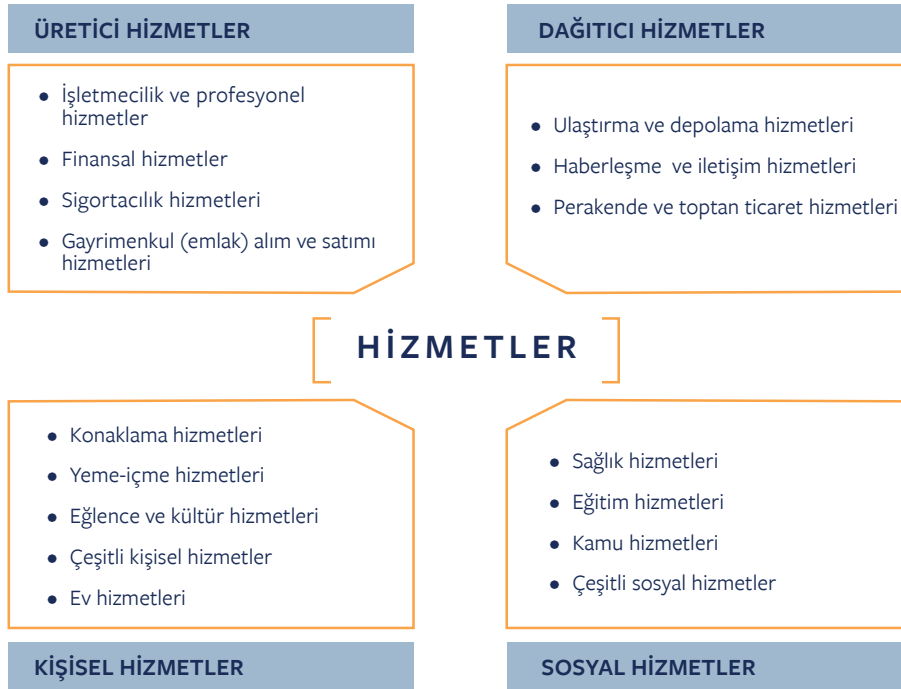
Sanayi toplumundan sanayi sonrası topluma geçişte bütün hizmet sektörleri aynı oranda gelişmemekte ve alt sektörlerde istihdam farklılaşmaktadır. Buna göre, bazı hizmet alt sektörlerinde istihdam payı artarken bazılarında azalmaktadır. Şekil 5.4'te görüldüğü üzere, 1970-2001 döneminde AB15 ülkelerinde özellikle finans, sigorta, gayrimenkul ve iş hizmetlerinin payı artmıştır. AB15 ülkelerinde bahse konu hizmet alt sektörünün istihdam içindeki payı 1970

yılında %13 iken 2001 yılında %22'ye yükselmiştir (D'Agostino et al., 2006). OECD ülkelerinde hizmetler istihdamının üçte birinin sosyal hizmetlerde, üçte birinin dağıtıcı hizmetlerde ve kalan üçte birinin ise üretici hizmetleri ve kişisel hizmetlerde gerçekleştiği görülmektedir. Hizmet alt sektörlerinde istihdamın en hızlı arttığı sektörler ise; bankacılık ve finansal hizmetler, sigortacılık, gayrimenkul, işletmecilik ve profesyonel hizmetleri kapsayan üretici hizmetleri ile eğitim, sağlık ve kamu hizmetlerini kapsayan sosyal hizmet sektörleri olmuştur.

1923-2008 döneminde Türkiye'de hizmetler istihdamının alt sektörler itibarıyla dağılımı incelendiğinde mali kurumlar, sigorta, taşınmaz mallara ait işler ve kurumları, yardımcı iş hizmetleri ile toptan ve perakende ticaret, lokanta ve oteller alt sektörlerindeki istihdamın payının artış eğiliminde olduğu; ulaştırma, haberleşme ve depolama ile toplum hizmetleri, sosyal ve kişisel hizmetler alt sektörlerinin payının ise azaldığı dikkati çekmektedir (bkz. Şekil 5.4).

#### Hizmetler Sektörleri Sınıflandırması

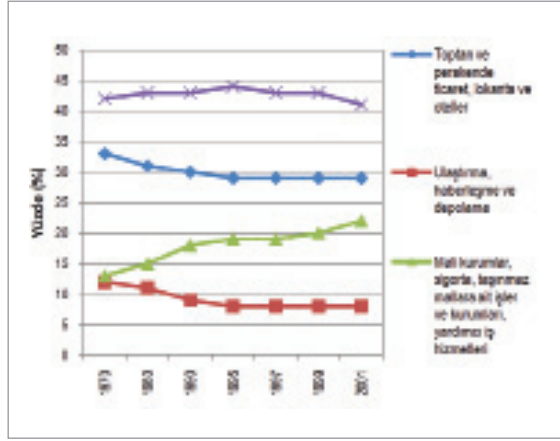
Şekil 5.11



Kaynak: Gündoğan, N. (2002), Piyasa temelli sınıflandırma sistemleri tablosundan derlenmiştir.

Türkiye’de Hizmet Alt Sektörlerinde İstihdamın Dağılımı, (%)

Şekil 5.12



Kaynak: TÜİK

2008 yılı itibarıyla Türkiye’de hizmetler sektörü istihdamının %43,6’sı toptan ve perakende ticaret, lokanta ve oteller; %10,4’ü ulaştırma, haberleşme ve depolama; %11,1’i mali kurumlar, sigorta, taşınmaz mallara ait işler ve kurumlara yardımcı iş hizmetleri ve %34,9’u da toplum hizmetleri, sosyal ve kişisel hizmetler alt sektörlerinde gerçekleştirilmektedir.

### 5.2.2. İstanbul’da Hizmetler Sektöründeki Gelişmeler

İstanbul’da hizmetler sektörünün toplam istihdam içindeki payı %61,8’dir (TÜİK, 2009). Öte yandan, TÜİK verilerine göre 2006 yılı itibarıyla İstanbul’da gayrisafi katma değer’in %70,6’sı hizmetler sektöründe üretilmektedir. Hizmetler sektörü istihdamının payı itibarıyla İstanbul Bölgesi (%61,8) Türkiye ortalamasının (%50) üzerindedir. Aynı durum hizmetler sektöründe üretilen GSKD’nin toplam içindeki payı için de geçerli olup, İstanbul %70,6 ile %64,4 olan Türkiye ortalamasının üzerindedir (Bkz. Şekil 5.5). Nüfusunun büyüklüğüne paralel olarak Türkiye’de hizmetler sektörü istihdamının beşte birinden fazlası (%22,2) İstanbul’da gerçekleştirilmektedir. Bütün bu göstergeler İstanbul Bölgesi’nin hizmet ekonomisi olma yolunda hızla ilerlediğine işaret etmektedir.

Hizmetler sektörünün toplam GSKD içindeki payı İBBS Düzey 2 bölgeleri itibarıyla incelendiğinde, ilk sırada %72,5 ile TR51 Ankara Bölgesi gelirken, TR10 İstanbul Bölgesi %70,6 ile ikinci sırada yer almaktadır.

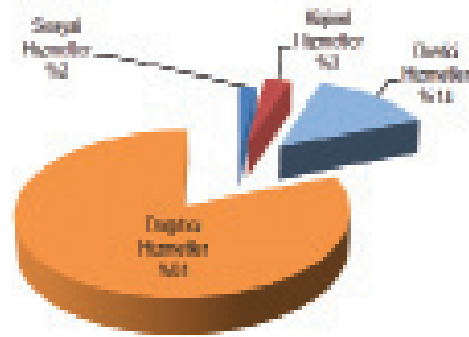
İTO 2004 yılı verilerine göre, İstanbul’da hizmetler sektörünün alt sektörlerine göre dağılımında en büyük payı %81 ile ulaştırma ve depolama, haberleşme ve iletişim ile toptan ve perakende ticaret hizmetlerini kapsayan ve genel olarak nüfusun büyüklüğüne göre şekillenen dağıtıcı hizmetler sektörü oluşturmaktadır. Dağıtıcı hizmetlerin ardından en büyük paya sahip alt sektör ise %14 ile metropoliten kentlerin mekânsal gelişimini ve ekonomisini etkileyen, imalat sanayi ve diğer hizmet firmalarına hizmet veren üretici hizmetlerdir (bkz. Şekil 5.12).

Hizmetler sektöründeki firmaların yer seçiminde; ulaşım ve erişebilirlik, otopark imkanı, iş piyasasına yakınlık, müşteri potansiyeli, yörenin prestiji, para sevkıyatı açısından merkezde yer alma, görünür bir yerde olma, tamamlayıcı iş kollarına yakınlık, aynı sektördekiyle bir arada bulunma, mülk sahipliği, arazi fiyatları etkili olmaktadır. Bununla birlikte, altyapı, yapılaşma koşulları, kentsel ekonomiler, nüfus yapısı, istihdam durumu, boş araziler, dönüşüm potansiyel alanları, mekânsal örgütlenmeler, Merkezi İş Alanı’na (MİA) yakınlık ve uzaklık ve plan kararları ve yönetmelikler

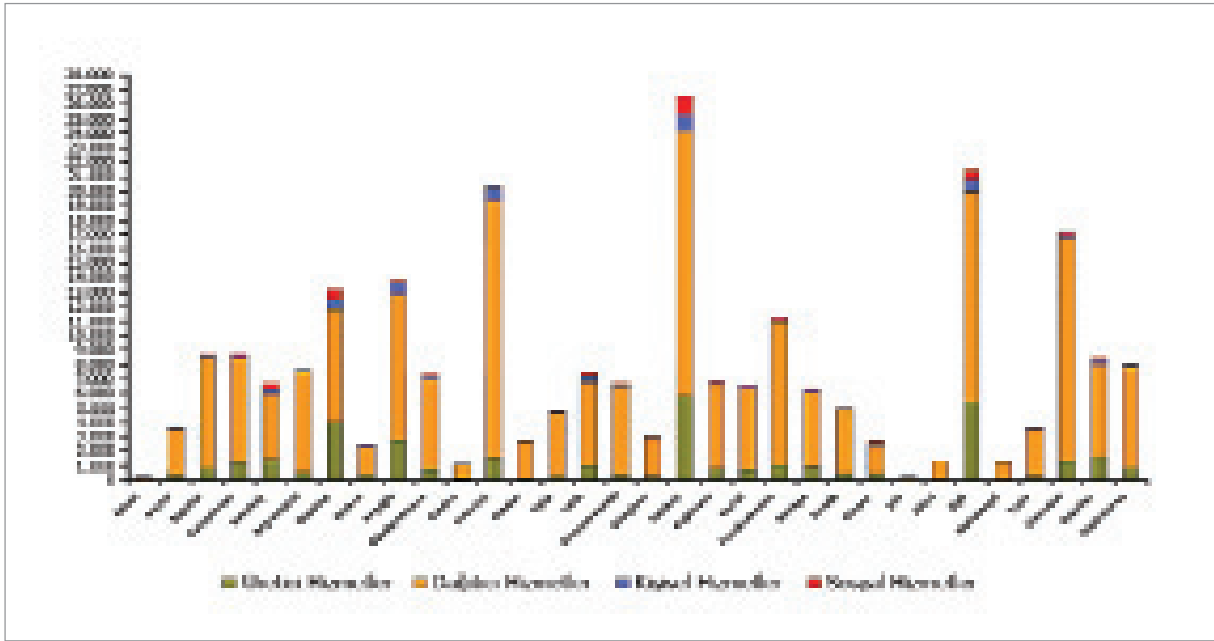
**İstanbul’da hizmetler sektöründe en büyük pay %81 ile ulaştırma ve depolama, haberleşme ve iletişim ile toptan ve perakende ticaret hizmetlerini kapsayan dağıtıcı hizmetler sektöründedir.**

İstanbul’da Alt Sektörlerde Hizmet Veren Firma Sayılarının Dağılımı, 2004-2005

Şekil 5.13



Kaynak: TÜİK



Kaynak: İBB, 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Araştırmaları

yer seçim kriterlerinde yerel ölçekte önemli bağlayıcılar olarak görülmektedir. Metropoliten ölçekte MİA yönetim, kontrol ve koordinasyon fonksiyonları ile finans kuruluşları ve ihtisaslaşmış hizmet ve ticaret fonksiyonlarının ağırlıklı olduğu, bu nedenle iletişim ve etkileşimin yoğun olduğu alanlar olarak tanımlanmaktadır. MİA genel olarak çeşitliliği kentin diğer alanlarına göre daha fazla olan hizmetler sektörü ile şekillenmekte olup, MİA'da özellikle üretici hizmetler (iş hizmetleri) yoğunlaşmaktadır. Bu kapsamda, iş hizmetleri ve özellikle de üst düzey hizmetlerin metropoliten alanlardaki ağırlığı ve niteliği kentin küresel kent statüsü kazanması açısından önem taşımaktadır. İstanbul'da hizmet sektöründe işyeri sayılarının dağılımı incelendiğinde, Avrupa Yakası'nın %68'lik payla öne çıktığı görülmektedir. Avrupa Yakası'nda işyeri sayısının en fazla olduğu ilçeler Şişli, Fatih (Eminönü), Beyoğlu ve Beşiktaş'ı kapsayan MİA, Küçükçekmece ve Bahçelievler ilçeleri ve Anadolu Yakası'nda Kadıköy (MİA) ve Ümraniye ilçeleridir (İBB, 2008).

Hizmet firmalarının alt sektörlere göre dağılımı incelendiğinde,

üretici hizmetlerde (iş hizmetleri) işyeri sayısının en fazla olduğu ilçelerin Kadıköy, Şişli, Beşiktaş ve Beyoğlu ilçeleri olduğu ve bu hizmetlerin MİA'da yer seçme eğiliminde olduğu dikkati çekmektedir (bkz. Şekil 5.14). İstanbul metropoliten alanında üretici hizmetlerde firma sayısı itibarıyla öne çıkan Kadıköy, Şişli, Beşiktaş ve Beyoğlu ilçelerinin payı %50'dir. Dağıtıcı hizmetlerde ise Avrupa Yakası'nın payı %68 olup, genel dağılımda en büyük paya sahip ilçe %9,2 ile Kadıköy ilçesidir. Dağıtıcı hizmetler genel olarak metropoliten alanda homojen bir dağılım göstermekle birlikte, Kadıköy dışında öne çıkan diğer ilçeler Fatih (Eminönü), Şişli, Beyoğlu, Beşiktaş, Ümraniye ve Küçükçekmece ilçeleridir (İBB, 2008).

İBB'nin Hizmet Sektörü Araştırma ve Değerlendirmeleri (2008) çalışması kapsamında 2006 yılı İTO verileri kullanılarak yapılan arazi tespit çalışmasında kat kullanımlarının incelenmesi sonucunda; Avrupa Yakası genelinde hizmetlerin üst katlara sıçrama oranının

Sektör	İşletmeler	MİA	En Yüksek Paya Sahip İlçeler	Sektör	İşletmeler	MİA	En Yüksek Paya Sahip İlçeler
Finans Hizmetleri	Finans ve Yatırım Şirketleri	%76	Şişli (%42)	Mali Müşavirlik, Hukuk, Mimarlık ve Mühendislik Hizmetleri	Avukatlık ve Hukuk Büroları	%73	Beyoğlu (%21), Eminönü (%20), Şişli (%16)
	Banka Şubeleri	%52	Şişli (%18)		Danışmanlık Şirketleri	%84	Şişli (%33), Beyoğlu (%28), Beşiktaş (%11)
Sigorta Hizmetleri	Sigorta Acenteleri ve Fon Yönetimi Birimleri	%45	Şişli (%14)		Mali Müşavirlik Büroları	%65	Şişli (%21), Fatih (%16), Eminönü (%13)
Yazılım Donanım Hizmetleri	Yazılım Şirketleri	%78	Şişli (%49)		Mimarlık Büroları	%44	Şişli (%36), Büyükdere (%12), Bakırköy (%11)
Gayrimenkul Hizmetleri	Emlak Büroları	%30	Büyükdere (%14), Bahçelievler (%11)		Meslek Odaları	%73	Beyoğlu (%27), Eminönü (%18), Fatih (%18)
Nakliye ve Lojistik Hizmetleri	Nakliyat Şirketleri	%41	Eminönü (%15)		Basın-Yayın Büroları	%94	Eminönü (%47), Beyoğlu (%25), Fatih (%14)
	Lojistik Şirketleri	%45	Küçükçekmece (%27), Eminönü (%22)		Film Stüdyoları	%70	Beyoğlu (%40), Şişli (%30), Kağıthane (%20)
Gümrük Hizmetleri	Gümrük Müşavirliği	%74	Beyoğlu (%55), Bahçelievler (%16), Eminönü (%10)		Film Şirketleri	%98	Beyoğlu (%72)
	Dış Ticaret Şirketleri	%91	Beyoğlu (%41), Şişli (%19), Eminönü (%18)		Organizasyon Şirketleri	%84	Şişli (%48)
Uzman Kuruluş Hizmetleri	Sigorta Şirketi Genel Müdürlükleri	%100	Şişli (%100)		Reklam Ajansları	%65	Şişli (%30), Beyoğlu (%19)
	Şirket Genel Müdürlükleri	%82	Şişli (%46), Beşiktaş (%29)	Grafik Tasarım ve Tasarım Büroları	%69	Şişli (%26)	
	Banka Genel Müdürlükleri	%92	Şişli (%54), Beyoğlu (%19), Beşiktaş (%16)	Sağlık Muayenehane Hizmetleri	%54	Şişli (%29), Bakırköy (%16)	
	Gazete ve Televizyon Merkezleri	%52	Şişli (%26), Beyoğlu (%11)	Diğer Büro Hizmetleri	-	Şişli (%28), Eminönü (%16)	

Kaynak: İBB (2008), İstanbul Hizmet Sektörü Araştırma ve Değerlendirmeleri: Analiz Çalışmaları Sonuç Raporu verilerinden derlenmiştir.

<sup>40</sup> Tablodaki paylar, iş hizmetleri sektöründeki alt faaliyet alanı itibarıyla ilçelerdeki firma sayısının Avrupa Yakası'ndaki toplam işyeri sayısı içindeki payını göstermektedir.

İstanbul Metropolitan Alanı Anadolu Yakası İş Hizmetleri Sektörlerinin Mekânsal Dağılımı<sup>41</sup>, 2006

Tablo 5.4

Sektör	İşletmeler	MİA (Kadıköy)	En Yüksek Paya Sahip İlçeler	Sektör	İşletmeler	MİA (Kadıköy)	En Yüksek Paya Sahip İlçeler
Finans Hizmetleri	Finans ve Yatırım Şirketleri	%60	Üsküdar (%26)	Mali Müşavirlik, Hukuk, Mimarlık ve Mühendislik Hizmetleri	Avukatlık ve Hukuk Büroları	%54	Üsküdar (%12), Kartal (%10)
	Banka Şubeleri	%45	Üsküdar (%12), Maltepe (%9)		Danışmanlık Şirketleri	%61	Üsküdar (%12), Ümraniye (%10)
Sigorta Hizmetleri	Sigorta Acenteleri ve Fon Yönetimi Birimleri	%43	Üsküdar (%13), Ümraniye (%11)		Mali Müşavirlik Büroları	%44	Üsküdar (%14), Kartal (%13)
Yazılım Donanım Hizmetleri	Yazılım Şirketleri	%61	Üsküdar (%14)		Mimarlık Büroları	%38	Ümraniye (%14), Üsküdar (%12),
Gayrimenkul Hizmetleri	Emlak Büroları	%31	Ümraniye (%17), Üsküdar (%14)		Meslek Odaları	%41	Kartal (%22), Pendik (%14)
Nakliye ve Lojistik Hizmetleri	Nakliyat Şirketleri	%43	Üsküdar (%21), Maltepe (%11)	Reklamcılık, Basın-Yayın Hizmetleri	Basın-Yayın Büroları	%44	Üsküdar (%26), Pendik (%9)
	Lojistik Şirketleri	%60	Ümraniye (%11), Maltepe (%8), Kartal (%8)		Film Stüdyoları	%100	-
Gümrük Hizmetleri	Gümrük Müşavirliği	%76	Üsküdar (%15)		Film Şirketleri	%40	Üsküdar (%40)
	Dış Ticaret Şirketleri	%58	Üsküdar (%18)		Organizasyon Şirketleri	%72	Beykoz (%10)
Uzman Kuruluş Hizmetleri	Sigorta Şirketi Genel Müdürlükleri	-	-		Reklam Ajansları	%48	Üsküdar (%23), Pendik (%13)
	Şirket Genel Müdürlükleri	%21	Üsküdar (%30), Kartal (%15)	Grafik Tasarım ve Tasarım Büroları	%44	Üsküdar (%24), Ümraniye (%21)	
	Banka Genel Müdürlükleri	-	-	Sağlık Muayenehane Hizmetleri	%56	Üsküdar (%9), Ümraniye (%8)	
	Gazete ve Televizyon Merkezleri	-	-	Diğer Büro Hizmetleri	Turizm Acentesi	%53	Üsküdar (%12), Maltepe (%9)
			Seyahat Acentesi		%56	Üsküdar (%9), Ümraniye (%8)	

Kaynak: İBB (2008), İstanbul Hizmet Sektörü Araştırma ve Değerlendirmeleri: Analiz Çalışmaları Sonuç Raporu verilerinden derlenmiştir.

<sup>41</sup> Tablodaki paylar, iş hizmetleri sektöründeki alt faaliyet alanı itibarıyla ilçelerdeki firma sayısının Anadolu Yakası'ndaki toplam işyeri sayısı içindeki payını göstermektedir.

%45 olduğu tespit edilmiştir. Avrupa Yakası'nda hizmetlerin üst katlara sızrama oranının en yüksek olduğu ilçeler ise sırası ile; Şişli (%61), Beşiktaş (%51), Beyoğlu (%50), Eminönü (%45), Zeytinburnu (%44) ve Bayrampaşa (%40) ilçeleri olup, bu ilçeler MİA veya önemli alt merkezlerin bulunduğu ilçelerdir. Anadolu Yakası'nda ise hizmetlerin üst katlara sızrama oranı %31 olup; Avrupa Yakası'ndaki ortalamanın altındadır. Avrupa ve Anadolu yakalarındaki farklılık MİA ilçelerinin çoğunluğunun Avrupa Yakası'nda yer almasıyla açıklanabilmektedir. Anadolu Yakası'nda hizmetlerin üst katları tercih etme oranının en yüksek olduğu ilçe %38 ile hizmet ve ticaretin yoğun olduğu Kadıköy ilçesi olup, ardından sırası ile Pendik (%32), Kartal (%31), Beykoz (%30), Ümraniye (%26) ve Üsküdar (%24) ilçeleri gelmektedir (İBB, 2008).

Avrupa Yakası'nda iş hizmetlerinin mekânsal dağılımı incelendiğinde, büyük oranda MİA'da yoğunlaştıkları ortaya çıkmıştır (bkz. Tablo 5.3). Tablodan da anlaşıldığı üzere; finans ve sigorta acenteleri Şişli ve Beyoğlu, reklamcılık ve basın-yayın fonksiyonları Eminönü, Beyoğlu ve Şişli, mali müşavirlik, hukuk ve mimarlık-mühendislik büroları Şişli, Beyoğlu, Fatih ve Bakırköy'de, oteller, turizm ve seyahat acenteleri Şişli, Eminönü ve Beyoğlu, muayenehane

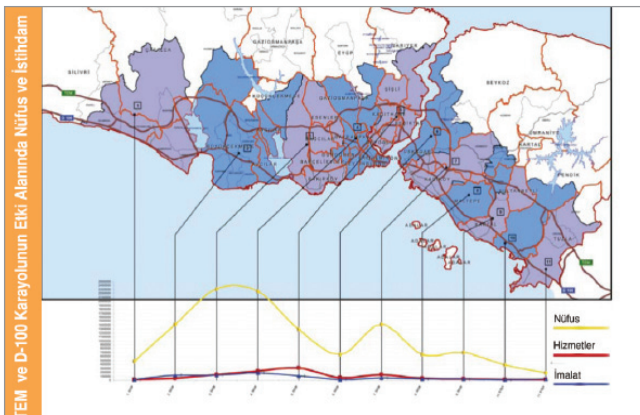
hizmetleri de metropoliten bölge geneline hizmet veren hastanelerin varlığına bağlı olarak Şişli, Bakırköy ve Fatih ilçelerinde kümelenmektedir (İBB, 2008).

Anadolu Yakası'nda iş hizmetlerinin mekânsal dağılımı incelendiğinde, bu hizmetlerin en fazla yoğunlaştığı ilçenin Kadıköy ilçesi olduğu ve hizmet fonksiyonları açısından ise Kadıköy'den sonra Üsküdar ilçesinin ön plana çıktığı dikkati çekmektedir. İş hizmetleri Kadıköy'de Kozyatağı, Üsküdar'da Altunizade ve Beykoz'da da Kavacık'ta yoğunlaşmaktadır (bkz. Tablo 5.3). İş hizmetlerinin alt sektörler itibarıyla dağılımına bakıldığında ise; sigorta acenteleri, banka şubeleri ve avukatlık ve hukuk bürolarının Kadıköy'de, seyahat acenteleri ve nakliyat şirketlerinin Üsküdar'da, gümrük müşavirliği

**Hizmetler istihdamının Avrupa Yakası'nda Fatih (Eminönü), Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli ve Anadolu Yakası'nda da Kadıköy ilçesini kapsayan merkezi iş alanı MİA'da yoğunlaştığı görülmektedir.**

TEM ve D-100 Karayolunun Etki Alanında Nüfus ve İstihdam<sup>42</sup>

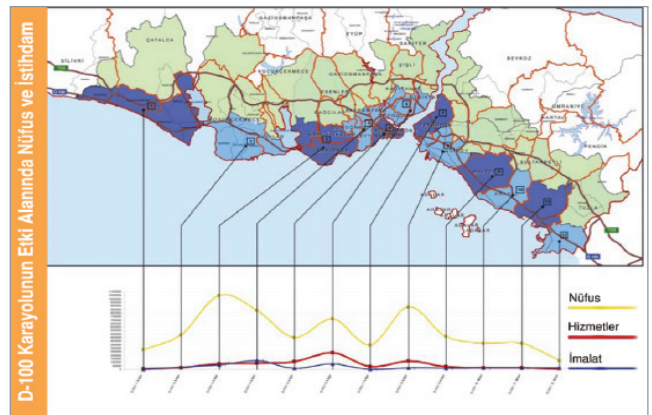
Harita 5.1



Kaynak: İBB, 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Araştırmaları

D-100 Karayolunun Etki Alanında Nüfus ve İstihdam<sup>43</sup>

Şekil 5.2



Kaynak: İBB, 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Araştırmaları

<sup>42-43</sup> Haritadaki grafikte sarı çizgi nüfusu ve kırmızı çizgi hizmetler sektörü istihdamını göstermektedir.

ve nakliyat şirketlerinin Beykoz'da (Kavacık'ta), mali müşavirlik ve muhasebe bürolarının Kadıköy ve Kartal'da, doktor ve diş hekimi muayenehanelerinin Kadıköy ve Beykoz'da kümelenme eğiliminde olduğu görülmektedir (İBB, 2008) (bkz. Tablo 5.4).

İstanbul metropoliten alanında nüfus ve hizmetler sektörü istihdamının dağılımı Harita 5.1 ve Harita 5.2'de gösterilmiştir. Harita 5.1'de görüldüğü üzere nüfus ve işyerlerinin yoğunluğu Avrupa Yakası'nda bulunmaktadır. Hizmetler sektörü istihdamının mekânsal dağılımı incelendiğinde ise, Avrupa Yakası'nda Fatih (Eminönü), Beyoğlu, Beşiktaş ve Şişli ve Anadolu Yakası'nda da Kadıköy ilçesini kapsayan MİA'da hizmetler istihdamının yoğunlaştığı görülmektedir. Bununla birlikte, Eyüp'ten başlayarak batıda Büyükçekmece'ye kadar uzanan alanın kuzeyinde oturan ve çalışan nüfus yönünden çok büyük bir dengesizlik bulunmaktadır. Toplumsal hizmetler ve iş hizmetlerinin en yetersiz olduğu bölge konumunda olan bu alanda nüfusa hizmet vermek üzere lokal hizmet merkezlerinin geliştirilmesi zorunlu görülmektedir. Diğer yandan bu bölgede iş hizmetlerinin yerleşeceği yeni ofis parklarının da planlanması gelecekte MİA'nın artma eğiliminde olan yükünü hafifletecektir (İBB, 2006).

İstanbul metropoliten alanında iş hizmetleri sektöründeki firmaların genel eğilimlerini ve yer seçim kriterlerini tespit etmek amacıyla, yatırım ve genel idare, bankalar ve finans kuruluşları, sigorta şirketleri ve acenteleri, emlak müşavirleri, reklamcılık, gümrük komisyoncuları, yazılım firmaları, mali müşavirler, mimarlık-mühendislik büroları, hukuk büroları, dağıtım, kurye ve posta hizmetleri olmak üzere toplam 11 faaliyet alanında İBB tarafından 2006 yılında 6.752 firmaya anket uygulanmıştır. Anket çalışmasında ulaşılan en önemli bulgular; iş hizmetleri firmalarının büyük çoğunluğunun 1991 yılında kurulmuş olup, genç firmalar olduğu; sektörde mülk sahipliğinin %20 oranında olduğu; firmaların yalnızca %9'unun ihracat yaptığı; firmaların yalnızca %1'inde yabancı sermaye payı ve %10'unda Ar-Ge faaliyeti bulunduğu; ortalama çalışan sayısının 13 olduğu, ancak firmaların %75'inin 0-9 çalışanlı küçük firmalar olduğu; firmaların %31'inin yakın gelecekte işgücü sayısını artırmayı planladığı ve ilave işgücü ihtiyacının en fazla yazılım ve donanım, sigortacılık, emlakçılık, reklamcılık ve mimarlık-mühendislik firmalarının faaliyet gösterdiği alanlarda olduğu ve son olarak da iş hizmetlerinde faaliyet gösteren firmaların ortalama alan büyüklüğü 324 m<sup>2</sup> olduğu, %26'sının ise alansal olarak kent merkezinin yeni gelişen alanlarında yer seçerek büyümeyi hedeflediğidir (İBB, 2008).

İBB (2008)'nin İstanbul'da hizmet sektörlerinin rekabetçilik düzeylerinin elmas modeli kullanılarak belirlenmesine yönelik olarak

yaptığı araştırmada; üst düzey hizmetler<sup>44</sup>, kültür, finans, eğitim, turizm, gayrimenkul, sağlık, Ar-Ge, posta ve telekomünikasyon, bilişim, lojistik, toptan ticaret ve perakende ticaret olmak üzere 13 hizmet alt sektörü belirlenmiştir. Söz konusu araştırma kapsamında, hizmet alt sektörlerinin rekabetçilik düzeylerinin Tablo 5.5'te gösterildiği şekilde olduğu sonucuna varılmıştır. Araştırmaya göre üst düzey hizmetler, kültür ve turizm sektörlerinin yüksek düzeyde rekabetçilik seviyesine sahip sektörler olduğu sonucuna ulaşılmıştır. OECD İstanbul Metropoliten Alan Çalışmasında (2008) ise 13 milyon nüfusu ile en büyük metropoliten alanlar arasında olan İstanbul'un stratejik konumu, kültür varlıkları ve dinamik ekonomik yapısı ile finans, lojistik ve kültür ve turizm sektörlerinde bir bölgesel "hub" (merkez) olma potansiyeli taşıdığı vurgulanmıştır.

**Sonuç olarak;** kültür ve turizm, lojistik, finans ve finans sektörünün kapsayan üst düzey hizmetler sektörleri gelişme potansiyeli taşıyan ve/veya rekabet düzeyi yüksek öncelikli sektörler olarak İstanbul'un orta vadede gelişimini etkileyecek ve küresel kentler arasında hak ettiği yeri almasına katkı sağlayacaktır. Dolayısıyla, bu sektörlerin gelişimini engelleyen veya kısıtlayan koşulların ortadan kaldırılmasına yönelik projelerin hayata geçirilmesi, hizmet ekonomisi olma yolunda ilerleyen İstanbul'un gelişmiş ülkelerle rekabet edebilmesi açısından önem taşımaktadır. Bununla birlikte, halihazırda sanayi istihdamının ve sanayi üretiminin yüksek olduğu İstanbul'un bu ağırlığı hizmetler sektörüne devretmesi büyük bir dönüşüm sürecini gerektirmekte olup, bu dönüşümün olabildiğince etkin bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için hizmet sektörlerinin rekabetçilik düzeylerinin artırılması oldukça önemlidir.

Finans, turizm, lojistik, Ar-Ge ve yenilik gibi İstanbul'da öne çıkan hizmet sektörleri ise bu bölüm içerisinde detaylı bir şekilde incelenmiştir.

**Üst düzey hizmetler, kültür ve turizm sektörleri yüksek düzeyde rekabetçilik seviyesine sahip sektörlerdir.**

<sup>44</sup> İBB'nin araştırmasında finans ve gayrimenkul sektörleri üst düzey hizmetler sektörü kapsamı dışında bırakılmış ve ayrıca ele alınmıştır.

	Girdi Koşulları (1)	Firma Stratejisi ve Rekabet Yapısı (2)	Talep Koşulları (3)	İlgili ve Destekleyici Kuruluşlar (4)	Devlet (5)	Toplam Rekabet Pozisyonu
Üst Düzey Hizmet Sektörleri	Yüksek	Düşük	Orta	Yüksek	Yüksek	<b>Yüksek</b>
Kültür Sektörleri	Yüksek	Orta	Yüksek	Orta	Yüksek	<b>Yüksek</b>
Finans Sektörü	Orta	Orta	Düşük	Yüksek	Orta	<b>Orta</b>
Eğitim Sektörü	Orta	Orta	Düşük	Yüksek	Orta	<b>Orta</b>
Turizm Sektörü	Yüksek	Düşük	Yüksek	Orta	Orta	<b>Yüksek</b>
Gayrimenkul Sektörü	Orta	Düşük	Yüksek	Orta	Orta	<b>Orta</b>
Sağlık Sektörü	Orta	Orta	Yüksek	Düşük	Orta	<b>Orta</b>
Ar-Ge Hizmetleri Sektörü	Düşük	Orta	Düşük	Orta	Düşük	<b>Düşük</b>
Posta ve Telekomünikasyon Sektörü	Düşük	Orta	Orta	Düşük	Orta	<b>Düşük</b>
Bilişim Sektörü	Orta	Orta	Orta	Orta	Orta	<b>Orta</b>
Lojistik Sektörü	Orta	Düşük	Yüksek	Düşük	Orta	<b>Orta</b>
Toptan Ticaret Sektörü	Orta	Düşük	Yüksek	Orta	Orta	<b>Orta</b>
Perakende ve Ticaret Sektörü	Orta	Yüksek	Yüksek	Düşük	Orta	<b>Orta</b>

Kaynak: İBB, 2008, İstanbul Hizmet Sektörü Araştırma ve Değerlendirmeleri: İstanbul Hizmet Sektörlerinin Rekabetçilik Düzeyleri Analiz Raporu, Cilt IV

- (1) Hammadde, teknoloji, insan kaynakları, altyapı vs gibi alt değişkenler bu temel değişkenin alt kısımlarını oluşturmada ve ortalama değerini belirlemektedir.
- (2) Bölgesel şartlar, sektörde faaliyet gösteren firmaların yapısı, yabancı sermaye, firmaların yenilikçilik kapasiteleri ve/veya çalışmaları vs. firma stratejisi ve rekabet yapısı temel değişkenini oluşturmaktadır.
- (3) Özellikle iç talep, dış talep, nitelikli talep, potansiyel pazarlar gibi alt değişkenler talep koşullarını oluşturmaktadır.
- (4) İlgili ve destekleyici endüstriler değişkeni, bilgi üreten kurumların sektördeki varlığı, ilgili sivil toplum kuruluşları, Ar-Ge kurum ve / veya kuruluşları, sektöre yönelik finansal kurumlar, yardımcı sektörler vs.den meydana gelmektedir.
- (5) Elmas modelinde beşinci boyut olarak da devlet kabul edilmektedir. Kamunun üzerine düşen görevler ise, geliştirilmiş standartlar ile işletmeleri performanslarını yükseltmek için cesaretlendirmek, talep görece ürünleri önceden tespit edip modellemek olarak öngörülmektedir.



### 5.2.3. İstanbul'da Öne Çıkan Hizmet Sektörleri

#### 5.2.3.1. Finans Sektörü

##### 5.2.3.1.1. Genel Bakış

Finans sektörü katma değeri yüksek ürün/hizmet sunma kapasitesi olan, küresel piyasalarla etkileşim içerisinde bulunan ve kaynakların toplanması ve etkin bir şekilde dağıtılmasını sağlayan yeniliklere açık bir sektördür. Türkiye'de, finansal hizmetler sektöründe bankalar ve sigorta şirketleri ile beraber, faktoring şirketleri, finansal kiralama şirketleri, tüketici finansman şirketleri, emeklilik şirketleri, menkul kıymet aracı kurumları, kıymetli maden aracı kurumları, yatırım fonları, yatırım ortaklıkları, gayrimenkul yatırım ortaklıkları gibi banka dışı finansal kuruluşlar faaliyet göstermektedir.

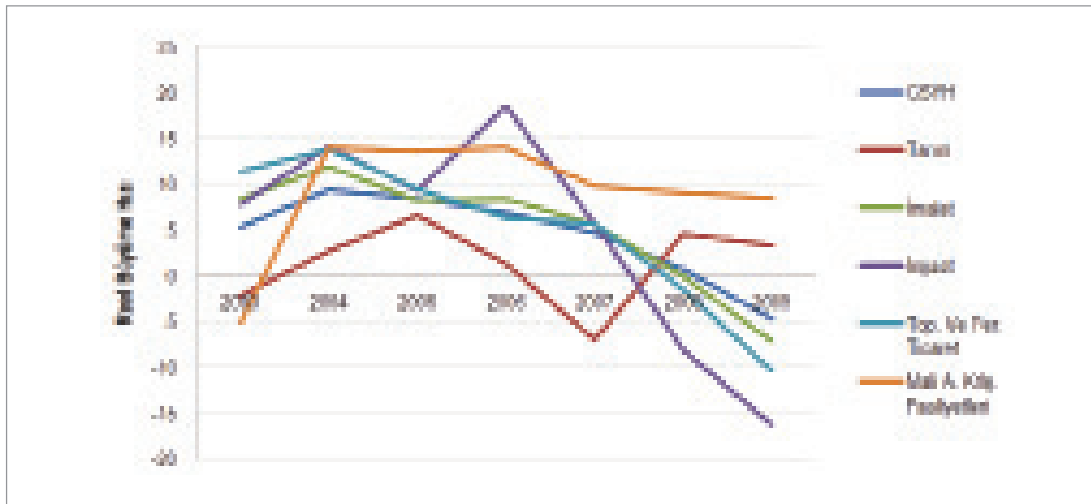
2009 sonunda finans sektörünün toplam aktiflerinin GSYİH'ye oranı %98 olarak gerçekleşmiştir. Finansal hizmetler sektörünün bütün alanlarında, Türkiye'nin oldukça önemli bir büyüme potansiyeli bulunmaktadır. Türkiye'de mali aracı kuruluş<sup>45</sup> faaliyetleri, diğer sektörler ile kıyaslandığında, 2004 yılından bu yana sürekli pozitif

bir reel büyüme hızı göstermiştir (bkz. Şekil 5.15). 2004, 2005 ve 2006 yıllarında üst üste %14, 2007 yılında %10, 2008 yılında ise %9 civarında büyüyen sektör, küresel finans krizinin gölgesinde geçen 2009 yılında %8,5 oranında reel büyüme kaydetmiştir.

Türkiye'de finans sektörünün 2002 yılında 310,1 milyar Türk Lirası (TL) olan aktif büyüklüğü, 2009 yılında 1.047,6 milyar TL düzeyine yükselmiş olup; %79,6'sını bankalar oluşturmuştur (bkz. Tablo 5.6). 2002-2009 yılları arasında en dikkat çekici değişimler TCMB (Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası), bankalar ve sigorta şirketlerinde görülmüştür. 2002 yılı aktif büyüklüğü toplam sektörün %23,9'una denk gelen TCMB, 2009 yılı sonunda %10,5'e gerilemiştir. Diğer taraftan, aynı dönemde bankaların aktif büyüklüğü toplam sektörün %68,6'sından %79,6'sına, sigortacılık şirketleri ise %1,7'sinden %3,2'sine yükselmiştir. 2002-2009 yılları arasında sektör toplam aktif büyüklüğü %237 artmıştır. Bu büyümeye en fazla katkıyı, yedi yıllık dönemde 621,3 milyar TL artış ile %292,1 oranında bir büyüme sergileyerek bankalar vermiştir. 2009 yılında en yüksek oranlı değişim 2002 yılına göre sekiz kat daha büyüyen tüketici finansmanı şirketlerinde görülmüştür.

Sektörlerin Reel Büyüme Hızları, 2003-2009

Şekil 5.15



Kaynak: TÜİK

<sup>45</sup> Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından üretilen mali aracı kuruluş istatistikleri, banka, sigorta, menkul kıymetler, finansal kiralama, katılım bankaları, faktoring, tarım kredi kooperatifleri, döviz büroları ve sigorta acenteleri ile diğer mali aracı kuruluş alanlarına ait bilgileri kapsamaktadır.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	% Dağ. (2009)
TCMB	74,1	76,5	74,7	90,1	104,4	106,6	113,5	110	10,5
Bankalar	212,7	249,7	306,4	406,9	499,7	581,6	732,5	834	79,6
Finansal Kiralama Şirketleri	3,8	5	6,7	6,1	10	13,7	17,1	14,6	1,4
Faktoring Şirketleri	2,1	2,9	4,1	5,3	6,3	7,4	7,8	10,4	1
Tüketici Fin. Şirketleri	0,5	0,8	1,5	2,5	3,4	3,9	4,7	4,5	0,4
Varlık Yönetim Şirketleri	vy.*	vy.	vy.	vy.	vy.	0,2	0,4	0,4	0
Sigorta Şirketleri	5,4	7,5	9,8	14,4	17,4	22,1	26,5	33,3	3,2
Emeklilik Şirketleri	0	3,3	4,2	5,7	7,2	9,5	12,2	15,7	-
Menk. Kıym. Aracı Kur. (1)	1	1,3	1	2,6	2,7	3,8	4,2	5,2	0,5
Menk. Kıym. Yat. Ortaklıkları	0,1	0,2	0,3	0,5	0,5	0,7	0,6	0,7	0,1
Menk. Kıym. Yat. Fonları	9,3	19,9	24,4	29,4	22	26,4	24	29,6	2,8
Gayrimenkul Yat. Ortaklıkları	1,1	1,2	1,4	2,2	2,5	4,1	4,3	4,7	0,4
Girişim Sermayesi Yatırım Ortaklıkları	0	0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0
<b>Toplam</b>	<b>310,1</b>	<b>365</b>	<b>430,4</b>	<b>560,1</b>	<b>669</b>	<b>770,8</b>	<b>935,6</b>	<b>1047,6</b>	<b>100</b>

Kaynak: BDDK, TCMB, HM, SPK, TSPAKB  
(1) Eylül 2009 verisi kullanılmıştır.  
\* Veri yok

2009 yılı sonu itibarıyla sektörde faaliyet gösteren 397 kuruluşun toplam şube sayısı 36.186, çalışan sayısı ise 209.473'tür (bkz. Tablo 5.7). Finans kuruluşlarının 103 tanesi menkul kıymet aracı kuruluşu, 55'i sigortacılık şirketi ve 49'u bankadır. Sektörde faaliyet gösteren şubelerin 26.402'si (%72,9) sigortacılık şirketlerine, 9.581'i (%26,4) ise bankalara bağlı şubelerdir. Diğer taraftan, 2009 yılı sonu itibarıyla bankalarda çalışan 184.216 personel sektörde istihdam edilen toplam çalışan sayısının %87,9'una karşılık gelmektedir.

2007-2009 döneminde sektördeki toplam kuruluş sayısı 422'den 397'ye gerilemiştir (bkz. Tablo 5.7). Bu dönemde finansal kiralama şirketleri sayısında 18 adetlik bir azalış görülürken, diğer alt sektör kuruluşlarında büyük oranlı değişimler görülmemiştir. Toplam personel sayısında ise %8,14 oranında (15.772 kişi) bir artış görülürken, toplam şube sayısında %32,58 oranında (11.790 şube) azalış görülmüştür. Finansal kiralama ve menkul kıymet aracı kuruluşlarında istihdam edilen personel sayıları 2007-2009

yılları arasında düşüş eğilimi sergilerken, diğer tüm alt sektörlerde istihdam artışları gözlenmiştir. Aynı dönemde en dikkat çekici artış 16.456 kişilik ek istihdam sağlayan bankalar tarafından sağlanmıştır. 2007-2009 arasında bankaların şube sayısı 1.457 adet artarken, sigortacılık şirketlerinin toplam şube sayısı 10.391 adet, menkul kıymet aracı kuruluşların ise 78 adet azalmıştır.

Sektörün müşteri görünümüne bakıldığında; 2005-2009 yılları arasında sektördeki müşteri, hesap, poliçe ve yatırımcı sayılarında artışlar dikkat çekmektedir (bkz. Tablo 5.8). Aynı dönemde mevduat hesabı sayısı %12,9 (10,7 milyon adet), katılma hesabı sayısı %78 (0,93 milyon adet), kredi müşteri sayısı %31,3 (9 milyon kişi), sigorta poliçe sayısı %29,7 (7,7 milyon adet), bireysel emeklilik sözleşme sayısı %204 (1,4 milyon adet) ve emeklilik yatırım fonları yatırımcı sayısı %165 (3,3 milyon kişi) artış göstermiştir. Diğer yandan, 2009 yılında 2008 yılına göre finansal kiralama müşteri sayısında 13.798, faktoring müşteri sayısında 9.413 ve tüketici finansmanı müşteri

sayısında 127.779 adetlik düşüş yaşanmıştır.

Sektörün 2005 yılında 7 milyar TL olan toplam karı, 2009 yılına kadar 2,1 kat artış göstermiş ve 21,8 milyar TL'ye ulaşmıştır (bkz. Tablo 5.9). Aynı dönem içerisinde bankalar karlarını 2,3 kat, finansal kiralama şirketleri 3 kat ve reasürans şirketleri 1,4 kat artırırken, tüketici finansmanı şirketleri %75, menkul kıymet aracı kurumları ise %9,5 oranında kar kaybı yaşamışlardır. 2009 yılında finans sektörü öz kaynak karlılığı bir önceki yıla göre %1,8 artış ile %17 olarak

gerçekleşmiştir. Bankalar ise %18,2'lik özkaynak karlılığı ile 2009 yılında en yüksek oranlı alt sektörlerden birisi olmuştur. Varlık yönetim şirketleri 2008 yılında negatif (%-73,1) özkaynak karlılığına sahip iken, 2009 yılında %19,1'lik özkaynak karlılığına ulaşmış olması dikkat çekmektedir. Yine varlık yönetim şirketleri 2008 yılındaki negatif (%-14,8) olan aktif karlılığını 2009 yılında %6,8'e yükseltmiş ve sektörün en yüksek oranlı aktif karlılığına sahip alt sektörü konumuna gelmiştir.

#### Finans Sektörü Faaliyet Göstergeleri, 2007-2009

Tablo 5.7

	Kuruluş Sayısı			Personel Sayısı			Şube Sayısı		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Bankalar	50	49	49	167.760	182.667	184.216	8.122	9.304	9.581
Finansal Kiralama	65	50	47	1557	1427	1280	10	18	18
Faktoring	85	81	78	2912	3009	2927	16	20	26
Tüketici Finansmanı	9	10	10	474	544	512	3	3	1
Varlık Yönetimi	5	5	6			153			
Sigortacılık (2)	61	62	55	15.138	16.069	15.538	16.011	13.250	26.402
Bireysel Emeklilik	10	12	13	6.265	6.446	5.922			2.280
Reasürans (1)	2	2	1	201	203	210			
Diğer Sigortacılık	49	48	41	8.672	9.420	9.406			24.122
Menk. Kıym. Aracı Kuruluşları (2) (3) (4)	99	104	103	5.860	5.102	4.697	234	185	156
Menk. Kıym. Yatırım Ort. (5)	33	34	33			34			1
Gayrimenkul Yat. Ortaklıkları	13	14	14			84			1
Girişim Sermayesi Yatırım Ortaklıkları (1) (6)	2	2	2			32			
<b>Toplam</b>	<b>422</b>	<b>411</b>	<b>397</b>	<b>193.701</b>	<b>208.818</b>	<b>209.473</b>	<b>24.396</b>	<b>22.780</b>	<b>36.186</b>

Kaynak: BDDK, HM, SPK, TSKAKB  
 (1) Şube şeklinde bir organizasyon bulunmamaktadır. (2) Şube sayısı olarak toplam acente sayısı kullanılmıştır. (3) 2009 yılı Eylül ayı verisidir. (4) Bankalar hariç TSPAKB üyelerini göstermektedir. (5) Bankaların iştiraki olan konsolidasyon kapsamındaki 8 kuruluşa ait personel ve şube verisidir. (6) Bankaların iştiraki olan konsolidasyon kapsamındaki 2 kuruluşa ait personel verisidir.

Finans Sektörünün Müşteri Görünümü, 2005-2009, (Bin Adet)

Tablo 5.8

	2005	2006	2007	2008	2009
Mevduat Hes. Sayısı	82958	86131	91064	91101	93681
Katılma Hesabı Sayısı	1202	1414	1623	1855	2140
Kredi Müşteri Sayısı	29177	27712	34194	38181	38260
Kredi Kartı Müşt. Say.	25155	25580	27658	25662	25725
Finansal Kir. Müşterileri (Adet)	vy.*	vy.	vy.	73577	59779
Faktoring Müşterileri (Adet)	vy.	vy.	vy.	50228	40815
Tüketici Finansmanı Müşt. (Adet)	vy.	vy.	vy.	357475	229676
Sigorta Poliçe Sayısı	26177	31469	34320	32922	33961
Hayat Dışı Poliçe Sayısı	22321	27791	28687	30254	31756
Hayat Poliçe Sayısı	3856	3678	5633	2668	2205
Bireysel Emeklilik Sözleşme Say.	726	1208	1600	1933	2207
Hisse Sen. Yatırımcı Say.	884	927	940	999	1000
Yatırım Fon.Yatırımcı Say.	2960	2471	2998	2939	2999
Emeklilik Yat. Fonları Yatırımcı Say.	2026	2808	4385	4974	5369

Kaynak: BDDK, HM, TSPAKB, MKK, SPK  
\* Veri yok

Finans Sektörünün Kârlılık Göstergeleri, 2005-2009, (Milyon TL)

Tablo 5.9

						Özk. Kârlılığı,%		Akt. Kârlılığı, %	
	2005	2006	2007	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Bankalar	5965	11364	14859	13422	20182	15,5	18,2	1,8	2,4
Finansal Kiralama Şirketleri	128	363	348	590	523	19,7	15,4	3,5	3,6
Faktoring Şirketleri	224	491	427	440	331	18,3	13,2	5,6	3,2
Tüketici Fin. Şirketleri	53	46	47	10	13	2,4	3,3	0,2	0,3
Varlık Yönetim Şirketleri	-	-	-21	-55	24	-73,1	19,1	-14,8	6,8
Sigorta Şirketleri	342	215	625	840	473	11,9	5,4	3,3	1,5
Reasürans Şirketleri	37	48	73	132	89	19,7	11,4	9,4	5,7
Menk. Kıym. Aracı Kur.(1)	273	188	356	170	247	9,2	12	4	4,8
<b>Toplam</b>	<b>7022</b>	<b>12715</b>	<b>16714</b>	<b>15549</b>	<b>21882</b>	<b>15,2</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>2,4</b>

Kaynak: BDDK, TCMB, HM, SPK, TSPAKB. Özkaynak kârlılığı= Dönem kârı/Toplam özkaynaklar; Aktif kârlılığı: Dönem kârı/Toplam aktifler  
(1) Eylül 2009.

### 5.2.3.1.2. Bankacılık

#### 5.2.3.1.2.1. Türkiye’de Bankacılık Sektörü

Bankacılık sektörü, çeşitli yollar ile elde edilen mevduatı, kişi ve kuruluşlara kredi şeklinde tahsis eden; sermaye, para ve kredi ile ilgili çeşitli işlemleri yapan mali aracı kuruluşlardan oluşmaktadır. Bankalar faaliyet gösterdikleri dönemlerde Türkiye’deki finansal yapının en önemli unsurlarından biri olmuş ve ülke ekonomisine doğrudan etkilemişlerdir.

Türkiye’de bankacılık sektörü 2000 ve 2001 yıllarında yaşanan ekonomik krizler dolayısıyla bir dönem güven kaybı yaşamıştır. Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu’nun (BDDK) 2009 yılında yayınladığı “Krizden istikrara Türkiye Tecrübesi” adlı çalışmada; sektörün uluslararası sermaye hareketlerinin hız kazandığı 2000’li yıllarda bankacılık sektöründe makroekonomik istikrarsızlık, kamu bankalarının sistemdeki bozucu etkisi, sektördeki küçük ve parçalı yapı, risk yönetimi konusundaki eksiklikler gibi temel yapısal sorunlar krizin temel nedenleri olarak sayılmış ve bunların 2001 yılı Şubat ayında yaşanan finansal krizin derinleşmesine ve sistemik bankacılık krizine dönüşmesine neden olduğu ifade edilmiştir.

Krizlerin etkisiyle mali bünyeleri ve karlılık performansları kötüleşen bankaları daha sağlıklı bir yapıya kavuşturabilmek amacıyla, 2001 yılı Mayıs ayında Bankacılık Sektörü Yeniden Yapılandırma Programı uygulamaya konulmuştur. Program kapsamında kamu sermayeli bankaların sermaye yapıları güçlendirilmiş, görev zararı alacakları ödenmiş ve yeni görev zararlarının doğmasına imkân veren düzenlemeler kaldırılmış, kısa vadeli yükümlülükleri tasfiye edilmiştir. Bu bankalar operasyonel olarak yeniden yapılandırılmış, yönetimlerinde profesyonel bir kadro oluşturulmuş, şube ve personel sayısı rasyonel seviyelere düşürülmüştür. TMSF’ye devredilen bankalar birleştirme, satış veya doğrudan tasfiye gibi yöntemlerle kısa sürelerde çözümlenmiştir.

Elde edilen tecrübeler ışığında 2005 yılında çıkarılan 5411 sayılı Bankacılık Kanunu ile finansal istikrarın sağlanması, sektörün geliştirilmesi, denetim, uygulama ve düzenleme çerçevesinin güçlendirilmesi, tasarruf sahiplerinin hak ve menfaatlerinin korunması, kurumsal kabiliyetin güçlendirilmesi için yeni bir finansal yapı hedeflenmiş, BDDK’nın denetim alanı genişletilmiş, organizasyon yapısı gözden geçirilmiş, stratejik planlama yaklaşımı benimsenmiş, düzenleme süreci daha katılımcı ve şeffaf hale getirilmiş, denetim sistemi yerinde denetim ve uzaktan gözetimin bütünlüştürülmesi ve yeni yaklaşım, yöntem ve uygulamalar ile

güçlendirilmiştir. Sektöre yönelik gerçekleştirilen yapısal değişiklikler ve alınan tedbirler dolayısıyla gelişmiş ülkelerin bankacılık sektörlerine göre Türkiye bankacılık sektörü 2007 yılında başlayan küresel mali krizin etkilerini daha hafif şiddette hissetmiştir.

#### 5.2.3.1.2.2. Sektörün Türkiye’deki Mevcut Durumu

Sektörde 2005-2009 yılları arasında banka, şube, personel, Otomatik Para Makinesi (ATM), Satış Noktası (POS) ve internet bankacılığı aktif müşteri sayılarında görülen değişim Tablo 5.10’da gösterilmiştir.

Türkiye’deki bankalar fonksiyon bazlı olarak Mevduat Bankaları, Katılım Bankaları ve Kalkınma ve Yatırım Bankaları olmak üzere 3 ana grupta faaliyet göstermektedir. 2005-2009 yılları arasında toplam banka sayısında ciddi bir değişim görülmemiştir. 2005 yılında 51 olan toplam banka sayısı 2009 yılı sonunda 49’a düşmüş bu azalma iki bankanın birleşmesi ile yabancı bir bankanın Türkiye şubesini kapatması sonucu gerçekleşmiştir. Diğer taraftan, 2005 yılında 13 adet olan yabancı sermaye ağırlıklı mevduat bankalarının sayısı 2009 yılı sonunda 17’ye yükselmiştir. Bu artış, mevcut yerli bankaların hisselerinin en az %50’sinin yabancı finans kuruluşlarına satışı sonucu gerçekleşmiştir. 2009 yılı sonu itibarıyla sektörde 32 adet mevduat bankası, 13 adet kalkınma ve yatırım bankası ve 4 adet katılım bankası bulunmaktadır. Mevduat bankalarının 3’ü kamu bankasıdır.

2005 yılından bu yana banka sayısında iki adetlik bir düşüş görülmesine rağmen sektörde faaliyet gösteren bankaların toplam şube sayılarında önemli kısmı mevduat bankalarına ait olmak üzere %45 oranında bir artış görülmüştür. Bu dönemde 2008 yılı %14 oranı ile en önemli büyüme yılı olmuştur. Diğer taraftan, küresel finans krizi dolayısıyla bankalar 2009 yılında yeni şube açma eğilimini yavaşlatmıştır.

Personel istihdamı, son 5 yılda %32 oranında artarak 2009 yılı sonu itibarıyla 184.216 kişiye ulaşmıştır. En fazla istihdam artışı %11 ile 2007 yılında gerçekleşmiştir.

2005 yılında 14.836 olan toplam ATM sayısı, %61 oranında artarak 2009 yılında 23.952’ye yükselmiştir. Aynı dönemde toplam POS sayısı 1,1 milyondan %79’luk bir artış ile 2 milyona yükselmiştir. Aktif internet müşteri sayısı da benzer bir eğilim izlemiş ve 3,1 milyon olan müşteri sayısı %87’lik bir artış ile 5,9 milyona yükselmiştir.

BDDK verilerine göre bankaların, Şubat 2010 itibarıyla yurtdışında 55’i mevduat bankalarına ait olmak üzere toplam 57 şubesi ve 593

	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Banka Sayısı</b>	51	50	50	49 (1)	49 (1)
Kamu Mevduat Bankaları	3	3	3	3	3
Özel Mevduat Bankaları	17	14	12	11	11
TMSF Bünyesindeki Bankalar	1	1	1	1	1
Küresel Sermayeli Mevduat Bankaları (2)	13	15	17	17	17
Kalkınma ve Yatırım Bankaları	13	13	13	13	13
Katılım Bankaları	4	4	4	4	4
<b>Şube Sayısı</b>	6568	7302	8122	9304	9581
Mevduat Bankaları	6241	6904	7658	8724	8968
Kalkınma ve Yatırım Bankaları	35	42	42	44	44
Katılım Bankaları	292	356	422	536	569
<b>Personel Sayısı</b>	138724	150966	167760	182667	184216
Mevduat Bankaları	127851	138599	153212	166328	167074
Kalkınma ve Yatırım Bankaları	5126	5255	5361	5307	5340
Katılım Bankaları	5747	7112	9187	11032	11802
ATM Sayısı	14836	16513	18795	21953	23952
POS Sayısı (Bin Adet)	1141	1283	1629	1886	2048
Intern. Bank. Aktif. Müşt. Say. (Bin Adet)	3.177	3.368	4.274	5.169	5.949

Kaynak: BDDK, BKM, TBB

(1) Tasfiye sürecindeki bir banka toplama dahil edilmemiştir. (2) Banka sermayesinin %50 ve üzeri yabancılarla ait olan bankalar.

personeli bulunmaktadır (bkz. Tablo 5.11). Sektördeki bankalar sahiplik bakımından incelendiğinde sektörde yabancı ağırlıklı sermayeye sahip 24 bankanın bulunduğu, bunu 17 adet ile yerli özel bankaların takip ettiği ve kamu bankalarının sayısının 8 olduğu görülmektedir. Kamu ve yerli özel bankalar, banka sayısı bakımından yabancı bankalara göre daha az sayıda olmasına karşın şube, personel ve ATM sayısı göstergelerinde yabancı bankalara nazaran sayıca fazladır. Bu durum sektördeki büyük bankaların ağırlıklı olarak yerli özel ve kamu bankası olmasından kaynaklanmaktadır.

Şubat 2010 itibarıyla toplam 9.507 adet şubenin %47'si yerli özel, %27'si kamu ve %26'sı yabancı sermayeli banka şubesidir. Aynı tarih itibarıyla toplam 185.267 adet personelin %47'si yerli özel, %27'si kamu ve %26'sı yabancı sermayeli bankalarda çalışmaktadır. Sektörde faaliyet gösteren bankaların sahiplik bazlı verilerinin detaylarına Tablo 5.11'de yer verilmiştir.

Bankacılık sektöründe Mart 2010 tarihinde çalışan personelin %61,1'i lisans, %20,9'u ise lise düzeyinde eğitim durumuna

sahiptir. Yüksek lisans ve doktora yapanlar ise çalışanların %5'ini oluşturmaktadır (bkz. Şekil 5.16). 31 Mart 2010 tarihli verilere göre Türkiye Bankalar Birliği'ne (TBB) mensup 45 bankanın çalışanlarının %50'si kadın çalışandır. Kadın çalışanların oranı mevduat bankalarında %50,6; kalkınma bankalarında ise %32,2'dir. Mevduat bankaları arasında özel sermayeli bankaların %54,6'lık, yabancı sermayeli bankaların ise %54,9'luk oranlarla kadın personel istihdam ettikleri görülmektedir. TBB verilerine göre çalışanların cinsiyete göre dağılımı Tablo 5.12'de sunulmuştur.

Bankacılık sektörü temel bilanço değerlerinden toplam aktifler, toplam krediler, toplam mevduat ve toplam özkaynakların 2002-

2009 yılları arasındaki gelişimi Şekil 5.16'da gösterilmiştir. 2002 yılında 212,6 Milyar TL olan toplam aktifler, 2009 yılı sonuna kadar 2,9 kat artış göstererek 834 milyar TL'ye yükselmiştir. Bu periyotta toplam aktifler yıllık ortalama %21 oranında büyüme göstermiştir. Aynı dönem içerisinde 150,9 Milyar TL ile en büyük artış 2008 yılında gerçekleşmiştir. 2006 ve 2007 yıllarında toplam aktiflerin büyüme hızında bir yavaşlama görülmüş ancak pozitif oranlı büyüme devam etmiştir. BDDK Türk Bankacılık Sistemi Genel Görünümü Eylül 2009 raporuna göre, toplam aktiflerin GSYİH'ye oranı 2008 yılı içerisinde bir miktar gerilemiş, ancak daha sonra tekrar artarak 2009 yılı 3. çeyreğinde %85,5 oranına yaklaşmıştır.

#### Sahiplik Bazlı Sektör Bilgileri, 2010, (Adet)

Tablo 5.11

	Yerli Özel	Yerli Kamu	Yabancı	Toplam
Banka Sayısı	17	8	24	49
Yurt İçi Şube Sayısı	4517	2544	2446	9507
Yurt Dışı Şube Sayısı	27	18	12	57
ATM Sayısı	12773	6163	5401	24337
Yurt İçi Personel Sayısı	87243	50009	48015	185267
Yurt Dışı Personel Sayısı	326	163	104	593

Kaynak: BDDK

#### Çalışan Personelin Cinsiyete Göre Dağılımları, 2010

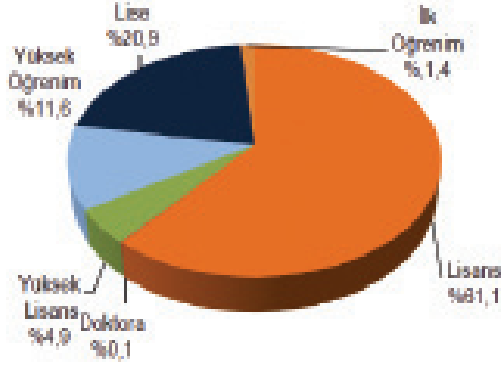
Tablo 5.12

Banka	Toplam		
	Erkek	Kadın	Toplam
Mevduat Bankaları	83.618	85.498	169.116
Kamu Sermayeli Bankalar	27.656	18.050	45.706
Özel Sermayeli Bankalar	37.727	45.369	83.096
Tasarruf Mevduatı Sig. Fon. Dev. Ban.	159	97	256
Yabancı Sermayeli Bankalar	18.076	21.982	40.058
Kalkınma ve Yatırım Bankaları	3.647	1.730	5.377
<b>Toplam</b>	<b>87.265</b>	<b>87.228</b>	<b>174.493</b>

Kaynak: TBB

### Personelin Eğitim Durumunun Dağılımı, 2010

Şekil 5.16



Kaynak: BDDK

2002-2009 yılları arasında bilanço kalemleri içinde diğer dikkat çekici artış toplam kredilerde görülmüştür (bkz. Şekil 5.17). 2002 yılında 48,9 milyar TL olan toplam krediler 2009 yılı sonu itibarıyla 392,6 milyar TL'ye yükselmiştir. Bu dönemde yıllık ortalama büyüme %35 olarak gerçekleşmiştir. En yüksek oranlı artış 81,8 milyar TL ile 2008 yılında gerçekleşmiştir. 2006 yılına kadar geçen her yıl bir önceki yıla göre artış göstermiş, sonraki yıllarda ise artış hızında bir yavaşlama dikkat çekmiştir. Bankalarda toplam mevduatın gelişimi toplam aktifler ile paralel bir eğilim göstermiştir (bkz. Şekil 5.16). 2002 yılında 137,9 milyar TL olan toplam mevduat, 2009 yılı sonunda 2,7 kat artarak 514,6 milyar TL'ye yükselmiştir. Bu dönemde yıllık artış oranı ortalama %21 olarak kaydedilmiş olup; en yüksek yıllık artış 97,7 milyar TL ile 2008 yılında gerçekleşmiştir.

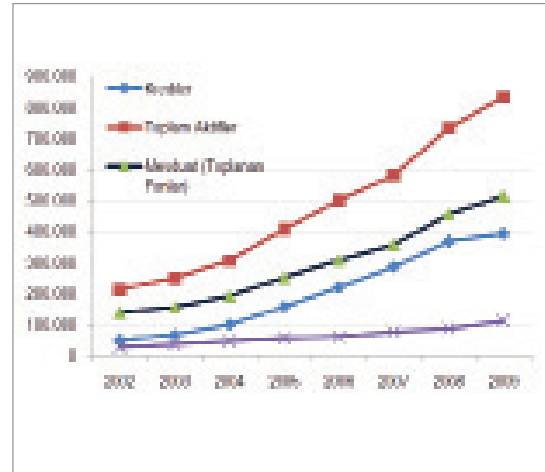
Diğer taraftan, toplam özkaynaklar 2002-2009 yılları arasında 3,3 kat büyümüştür (bkz. Şekil 5.17). 2002 yılında 25,6 milyar TL olan toplam özkaynaklar 2009 yılı sonunda 110,8 milyar TL'ye yükselmiştir. En büyük özkaynak artışı 24,4 milyar TL ile 2009 yılında gerçekleşmiştir. 2002 yılından itibaren sürekli artan ancak toplam özkaynak artış hızında %38'lerden %8'lere düşüş gözlenen sektör, 2007 yılında bir önceki yıla göre %27,4 oranında artış göstermiştir. Küresel finans krizi öncesi toplam özkaynağını 2007 yılında 16,3 milyar TL arttıran bankacılık sektörü, 2009 yılında da toplam özkaynak miktarını bir önceki yıla göre %28,3 oranında artırarak sermaye yapısını güçlendirmiştir.

2009 yılında toplam banka kredilerinin %45,8'ini kurumsal krediler oluşturmuştur. Aynı yıl Küçük ve Orta Ölçekli İşletme (KOBİ) kredilerin toplam krediler içindeki payı %21,4, bireysel kredilerin ise %32,9 olmuştur. Toplam kredilerin kredi türlerine göre dağılımında 2007 yılından bu yana KOBİ kredilerinde bir düşüş yaşanırken, kurumsal ve bireysel kredilerde bir artış görülmektedir. Kurumsal krediler her yıl ortalama %27, bireysel krediler %24 ve KOBİ kredileri %13 oranında artış göstermiştir. 2006-2009 yılları arasında kurumsal kredilerde %99, bireysel kredilerde %87, KOBİ kredilerinde ise %41 oranında artış görülmüştür.

Toplam kredilerdeki büyüme ile birlikte 2006-2009 yılları arasında kredilerin vade yapısında değişimler görülmüştür. Kredi vadelerinin yıllara göre gelişimi Şekil 5.19'da gösterilmiştir. 2002 yılında 25,4 milyar TL olan kısa vadeli krediler 5,3 kat artış göstererek 2009 yılında 161,2 milyar TL'ye yükselmiştir. 2002-2004 yılları arasında kısa vadeli kredilerin toplam krediler içindeki payı %53'ten %59'a yükselmiş, 2005-2009 yılları arasında ise bu oran düşmüş ve 2009 yılı sonunda %41 oranına ulaşmıştır. Diğer taraftan, 2002 yılında 22,3 milyar TL olan orta-uzun vadeli krediler 9,3 kat artış göstererek 2009 yılında 231,6 milyar TL'ye yükselmiştir. 2002 yılında toplam kredilerin %47'sini oluşturan orta-uzun vadeli krediler 2009 yılında %59'a yükselmiştir.

### Seçilmiş Bilanço Kalemlerinin Yıllara Göre Değişimi, 2002-2009, (Milyon TL)

Şekil 5.17

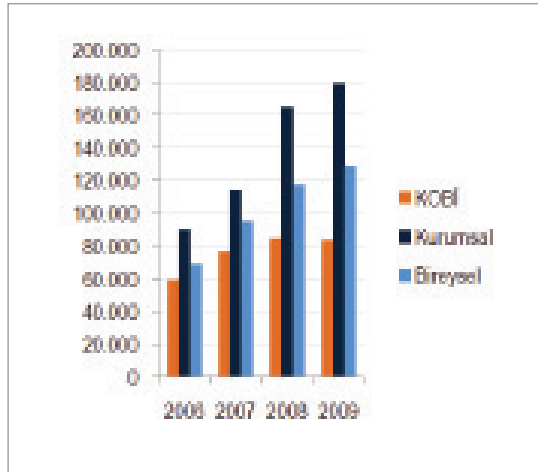


Kaynak: BDDK



## Türlerine Göre Krediler, 2006-2009, (Milyon TL)

Şekil 5.18



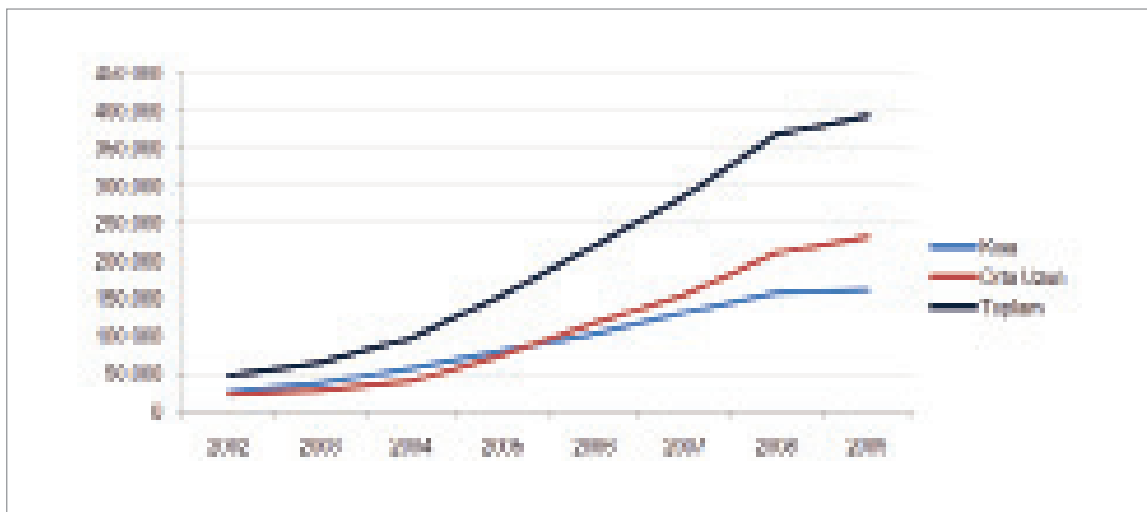
Kaynak: BDDK, Finansal Piyasalar Raporu 2009

Bankacılık sektörü 2002- 2009 yılları arasında net kar açıklamıştır (bkz. Şekil 5.21). Bu dönemde sektör ortalama 10 milyar TL net kar elde etmiştir. Sektörün 2002 yılında 2,9 milyar TL olan dönem net karı 2009 yılında 20,1 milyar TL'ye kadar yükselmiştir. Bankacılık en büyük yıllık kar artışını 2009 yılında 6,7 milyar TL ile gerçekleştirmiştir. Diğer yandan, sektörün menkul değerler portföyünün büyüklüğünün 2002-2009 yılları arasındaki gelişimi Şekil 5.19'da gösterilmiştir. Toplam menkul değerler 2002 yılında 86,1 milyar TL iken, 2009 yılında 262,8 milyar TL'ye ulaşmıştır. Mevduat bu dönemde yıllık ortalama 25 milyar TL artmıştır. Mevduat büyüklüğünde 2009 yılında bir önceki yıla göre 68,8 milyar TL (%35) artış gözlenmiştir.

Mevduat, BDDK kayıtlarında miktarına göre beş gruba ayrılmış ve bu grupların yıllara göre gelişimi Şekil 5.21'de gösterilmiştir. 2002 yılında 137.973 milyon TL olan toplam mevduat %287 oranında bir artış ile Mart 2010'da 534.286 milyon TL'ye yükselmiştir. Bu değişimde 1 milyon TL üzeri mevduatlarda 2002-2010 yılları arasında görülen büyük artışın etkisi büyüktür. Bu dönemde 1 milyon TL üzeri mevduatta %600 üzerinde bir büyüme görülmüştür. Yine, 250 bin TL- 1 milyon TL arasındaki mevduatlarda Mart 2010-Aralık 2002 arasında %325 oranında bir artış gözlenmiştir.

## Kredi Vadelerinin Yıllara Göre Gelişimi, 2002-2009, (Milyon TL)

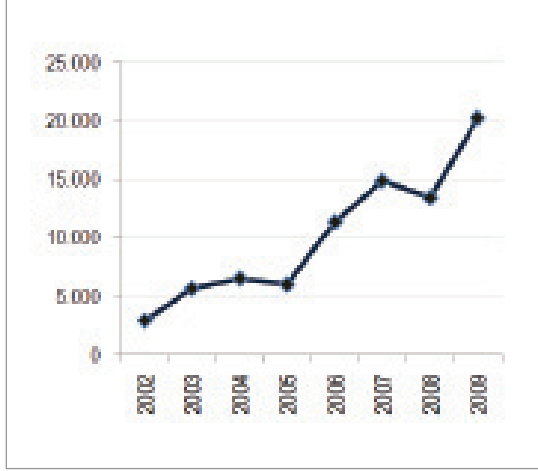
Şekil 5.19



Kaynak: TÜİK

Toplam Menkul Değerler, 2002-2009, (Milyon TL)

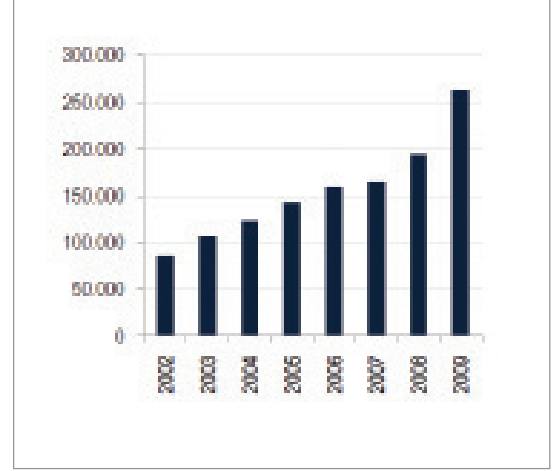
Şekil 5.20



Kaynak: BDDK, Mart 2010

Dönem Net Kar-Zararı, 2002-2009, (Milyon TL)

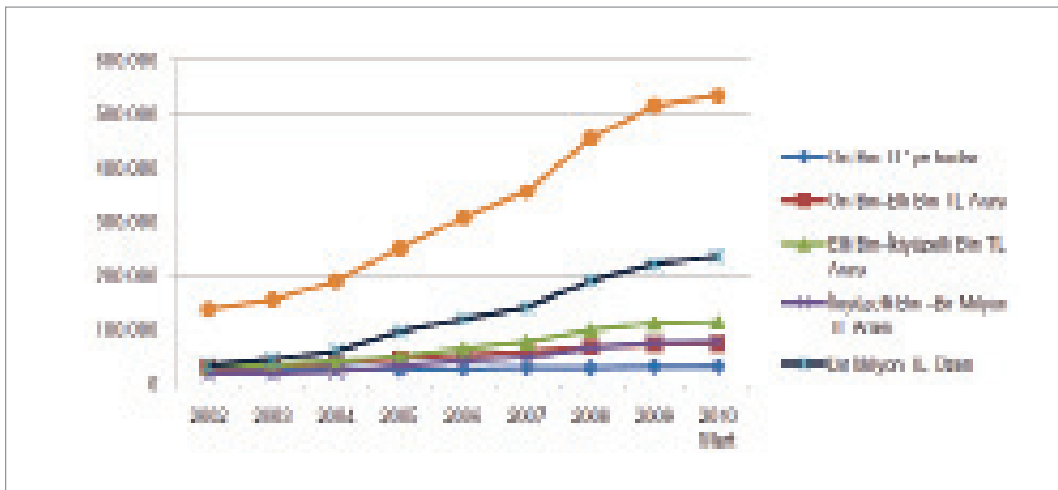
Şekil 5.21



Kaynak: BDDK, Türk Bankacılık Sistemi Genel Görünümü, Mart 2010

Mevduatın Tutarına Göre Yıllık Gelişimi, 2002-2010, (Milyon TL)

Şekil 5.22



Kaynak: BDDK

Toplam mevduatta bir önceki yıla göre en büyük artış %31 ile 2005 yılında görülmüştür.

2009 yılı sonu itibarıyla toplam mevduatın %48,5'i (249,9 milyar TL) 1-3 ay arası vadeli mevduattan oluşmaktadır (bkz. Şekil 5.23). Toplam mevduat içerisinde 1 aya kadar vadeli mevduatlar %27,72'lik, vadesiz mevduatlar ise %15,5'lik paya sahiptir. 2005-2009 yılları arasındaki en büyük artış 151,2 milyar TL ile 1-3 ay vadeli mevduatlarda yaşanmıştır.

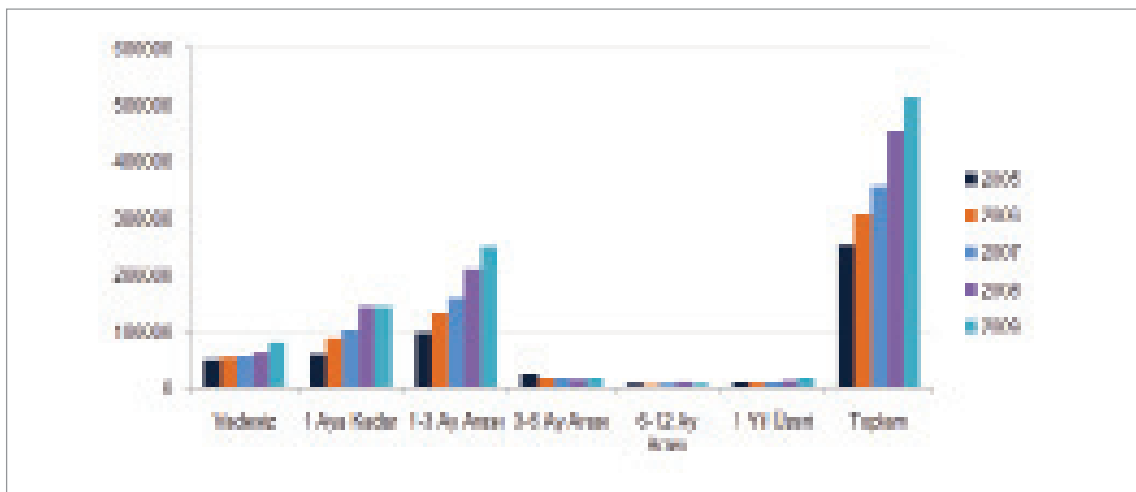
Banka sahipliğine göre mevduatın gelişimi Şekil 5.24'de gösterilmiştir. 2002 yılında yerli özel bankalar %58,4, kamu bankaları %39,3 ve yabancı sermayeli bankalar %2,2 pay elde etmiştir. 2009 yılına gelindiğinde, yerli özel bankalarda toplanan mevduatın toplam mevduata oranı %49,4'e kadar gerilemiştir. Yine, aynı dönemde kamu bankalarında toplanan mevduat miktarı 2,3 kat artmış, ancak kamu bankalarının toplam mevduat içerisindeki payı %35,3'e kadar düşmüştür. Diğer taraftan, yabancı sermayeli bankaların 2002 yılında %2,2 olan payı 2004 yılından itibaren artmaya başlamış ve 2009 yılında bu oran %15,4'e kadar yükselmiştir. Yabancı sermayeli bankalarda toplanan mevduat miktarı 2009 yılı sonu itibarıyla 79 milyar TL'ye ulaşmıştır.

BDDK, Türk Bankacılık Sistemi Genel Görünümü Mart 2010 raporuna göre; toplam mevduatın yarısından fazlası tasarruf mevduatıdır. Aralık 2006-Mart 2010 dönemleri arasında toplam mevduat içerisinde tasarruf mevduatının oranı daima %50'nin üzerinde olmuştur. Mart 2010'da %56,6'lık bir orana sahip olan tasarruf mevduatını sırasıyla %28,6 ile ticari mevduat, %9,6 ile diğer mevduatlar ve %5,1 ile katılım fonları izlemektedir.

Bankacılık sektörünün Türkiye'deki konumu Tablo 9.1'de yer alan BDDK Finansal Piyasalar Raporu'nda yer verilen bankacılık sektörü finansal sağlık göstergeleri ile yakından izlenmektedir. Sektör 2005-2008 yılları arasında bazı göstergelerde sağlıklı açıdan olumsuz bir gelişim sergilemiş olsa da 2009 yılında bu göstergelerde iyileşmeler görülmüştür. Örneğin, 2005 yılından itibaren düşüş eğilimi gösteren sermaye yeterlilik rasyosu 2009 yılı sonu itibarıyla 2,5 puanlık bir artışla %20,5'e yükselmiştir. Yine, toplam özkaynakların toplam yabancı kaynaklara oranı ve toplam özkaynakların toplam aktiflere oranında 2005 yılından itibaren görülen düşüş ve dalgalanmalar, 2009 yılında rasyoların 2005 yılı değerlerine yaklaşması ile toparlanmıştır. Diğer taraftan, Vergi Sonrası Aktif Karlılığı (ROA) ve Vergi Sonrası Özkaynak Karlılığı

Vade Türü İtibarıyla Toplam Mevduatın Gelişimi, 2005-2009, (Milyon TL)

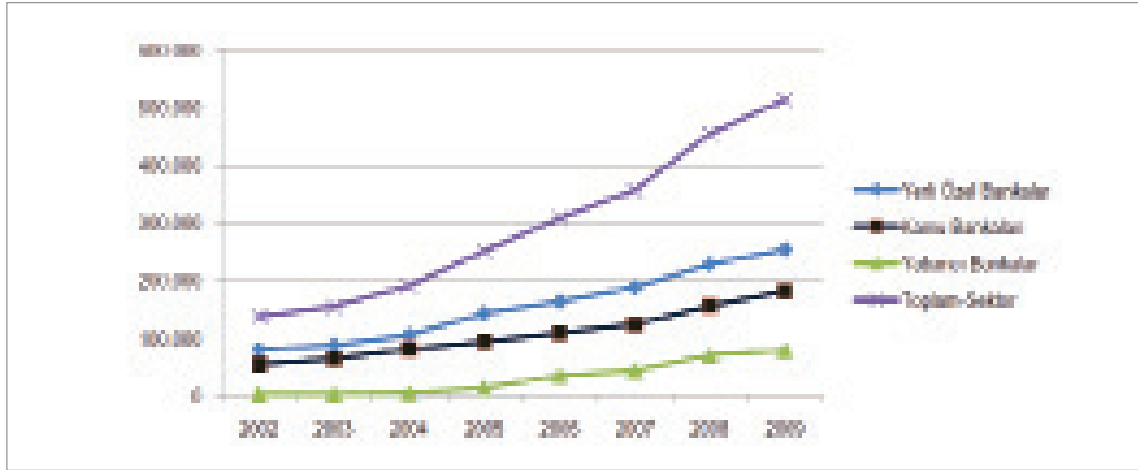
Şekil 5.23



Kaynak: BDDK

Banka Sahipliğine Göre Mevduatın Gelişimi, 2002-2009, (Milyon TL)

Şekil 5.24



Kaynak: BDDK

Bankacılık Sektörü Performans Endeksleri, 2003-2009

Tablo 5.13

Dönem	PE*	Likidite	Özkaynak	Kur Riski	Kârlılık	Aktif Kalitesi
2003	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2004	100,2	100,2	99,5	100,1	99,7	101,3
2005	100	100,7	99,3	99,8	98,5	102,2
2006	100,7	100,4	99,4	100,1	100,5	102,9
2007	100,8	101,6	99,4	99,1	101	103,2
2008	100,6	101,7	98,9	100	99,6	103,3
2009	100,9	102,1	100,1	99,3	100,7	102,8

Kaynak: BDDK, Finansal Piyasalar Raporu 2009  
\*Performans Endeksi

(ROE) rasyolarında ciddi artışlar görülmüştür. 2005 yılında %1,7 olan ROA 2009 yılında %2,6'ya yükselmiştir. Yine, 2005 yılında %10,9 olan ROE, 2009 yılında %20,2'ye kadar yükselmiştir.

2003 yılı verilerinin referans olarak alındığı BDDK Bankacılık Performans Endeksi (PE) ve diğer bazı göstergelerin 2003-2009 yılları arasındaki gelişimi Tablo 5.13'te gösterilmiştir. Tüm göstergelerde sektörün 2003 yılına göre 2009 yılı sonu itibarıyla daha iyi bir performans sergilediği görülmektedir. Bu dönemde en yüksek artışı %2,8 ile aktif kalitesi gerçekleştirmiştir.

### 5.2.3.1.2.3. Seçilmiş Küresel Göstergelerde Türkiye Bankacılık Sektörünün Konumu

Her ülkede bankalar müşterilerine farklı düzeylerde hizmetler sunmaktadır; ancak küresel alanda rekabet eden ülkeler ve bankalar karşılaştırılırken bazı ortak göstergeler üzerinden değerlendirmeler yapılmaktadır. Örneğin, 2008 yılı verileri ışığında seçilmiş bazı gelişmiş ülkelerdeki bankacılığın sermaye yapısının Türkiye'deki bankacılığın sermaye yapısı ile kıyaslanması neticesinde Türkiye'deki bankaların yasal özkaynaklarının risk ağırlıklı varlıklara oranı (%18,10); sermayenin varlıklara oranı (%11,70) ile gelişmiş ülkelerden daha yüksek bir orana sahip olduğu görülmektedir (bkz. Tablo 5.14). Ancak, Türkiye bankacılık sektöründe takipteki alacakların toplam kredilere oranının gelişmiş ülkeler ortalamasının üzerinde olması olumsuz bir gösterge olarak değerlendirilmektedir. Diğer taraftan, seçilmiş gelişmekte olan ülkeler için bankacılık göstergeleri hesaplandığında, Türkiye'deki bankacılığın sermaye yapısının gelişmekte olan ülkelerin ortalamasına kıyasla daha iyi bir konumda olduğu, ancak her iki göstergede de Rusya'nın gerisinde kaldığı görülmektedir. Göstergelerin detaylarına Tablo 9.2'de yer verilmiştir.

Küresel ölçekte faaliyet gösteren bankalarla karşılaştırıldığında, Türkiye bankacılık sektöründeki kaldıraç oranlarının düşüklüğü göze çarpmaktadır. Tablo 9.3'de yer verilen Bankers' Almanac verilerine göre gerek Yabancı Kaynaklar/Özkaynaklar oranında gerekse Yabancı Kaynaklar/Toplam Aktifler oranında Türkiye bankacılık sektörünün diğer uluslararası bankalara göre daha düşük oranlara sahip olduğu görülmektedir. Bu durum, sektörün diğer ülkelere kıyasla daha yüksek bir büyüme potansiyeline sahip olduğu şeklinde

yorumlanabilir. Tablo 9.3'teki verilere göre, Türkiye bankacılık sektöründe 2004-2008 yılları arasında yabancı kaynaklar/toplam aktifler oranında büyük bir değişim olmadığı, yabancı kaynaklar/özkaynaklar oranında ise aynı dönemde 1,8 puanlık bir artış yaşandığı görülmektedir.

Sektörde faaliyet gösteren bankaların sermaye miktarları bankaların en güçlü sağlıklı göstergelerinden birisi olarak kabul edilmektedir. Seçilmiş ülkelerin 2004-2009 yılları arasındaki sermaye yeterlilik rasyoları incelendiğinde, Türkiye'de bu oranın 2004 yılında %28,8 olduğu ve zamanla düşme eğilimi gösterdiği gözlenmiştir. Sektörün sermaye yeterlilik rasyosu 2009 yılında bir önceki yıla göre artarak %20,5'e yükselmiştir. Türkiye bankacılık sektörü, sermaye yeterliliği rasyosu bakımından gelişmiş Batı Avrupa ülkeleri ile Arjantin ve Brezilya gibi gelişmekte olan dünya ülkelerinden daha yüksek bir orana sahiptir. Seçilmiş ülkelerin sermaye yeterlilik rasyolarının detaylarına Tablo 9.4'te yer verilmiştir.

ROA ve ROE şirketlerin karlılık düzeyleri bakımından yatırımcılara yol gösteren önemli göstergelerden birisidir. Türkiye bankacılık sektörü 2009 yılında her iki oran bakımından da incelemeye konu dünya ülkeleri arasında en yüksek oranlara sahiptir. Gerek Latin Amerika, yükselen Avrupa Ekonomileri, Batı Avrupa ve Asya, gerekse Amerika ve Japonya gibi gelişmiş ülkelere nazaran Türkiye bankacılık sektörü ROA ve ROE karlılık rasyoları bakımından çarpıcı oranlara sahiptir. Karşılaştırmanın detaylarına Tablo 9.5'te yer verilmiştir. 2009 yılında Türkiye bankacılık sektöründe ROA ve ROE sırasıyla %2,6 ve %20,2 oranlarına ulaşmıştır. Sektörün karlılık göstergelerinde, son altı yılda yalnızca 2005 ve 2008 yıllarında düşüş görülmüştür.

**Küresel ölçekte faaliyet gösteren bankalarla karşılaştırıldığında, Türkiye bankacılık sektöründeki kaldıraç oranlarının düşüklüğü göze çarpmaktadır.**

	Yasal Özkaynağın Risk Ağırlıklı Varlıklara Oranı (%)	Sermayenin Varlıklara Oranı (%)	Takipteki Alacakların Toplam Kredilere Oranı (%)
ABD	12,80	9,30	3,00
Almanya	-	4,50	-
İngiltere	12,90	4,40	1,60
İtalya	10,80	6,60	4,90
Japonya	12,40	3,60	1,70
Kanada	12,70	5,10	1,10
<b>TÜRKİYE</b>	<b>18,10</b>	<b>11,70</b>	<b>3,60</b>
Gelişmiş Ülkeler 2008 Yılı Ortalaması	12,32	5,58	2,46
TÜRKİYE 2001-2008 Yılı Ortalaması	22,83	12,31	9,95
Gelişmiş Ülkeler 2001-2008 Yılı Ortalaması	12,33	6,46	2,97

Kaynak: IMF Global Financial Stability Report, Ekim 2009

#### 5.2.3.1.2.4. İstanbul'da Bankacılık Sektörü

1 Mart 2010 tarihi itibarıyla Türkiye'de aktif olarak faaliyet gösteren 49 adet bankanın genel müdürlüğü, bulunduğu yer bakımından sahiplik ve fonksiyon bazlı olarak incelendiğinde Tablo 5.15'te yer alan sonuçlar elde edilmiştir. 24 adet yabancı sermayeli ve 17 adet yerli sermayeli özel bankanın tamamının genel müdürlüklerinin İstanbul'da bulunduğu görülmektedir. Diğer taraftan, bankalar fonksiyon grupları bakımından ele alındığında; 4 katılım bankasının tümünün, 13 yatırım bankasının 10'unun ve 32 mevduat bankasının 29'unun genel merkezlerinin İstanbul'da yer aldığı görülmektedir. İstanbul bu özelliği ile Türkiye'deki bankacılığın merkezi konumundadır.

Banka genel müdürlüklerinin yanında Türkiye'de Mart 2010 itibarıyla faal olan 9.548 adet şubenin 2.872'si, %30'u, İstanbul'da bulunmaktadır. Tablo 5.16'da İstanbul'da faaliyet gösteren banka şubelerinin sahiplik ve fonksiyon gruplarına göre dağılımı yer almaktadır. 4.522 adet yerli özel banka şubesinin 1.472'si ve 2451 adet yabancı bankanın 968'i İstanbul'da bulunmaktadır. Kamu bankalarının 432 şubesi de yine İstanbul'da yer almaktadır. Şubelerin fonksiyonel açıdan dağılımı

incelendiğinde, katılım bankası şubelerinin %42'si, mevduat bankası şubelerinin %29'u ve kalkınma ve yatırım bankası şubelerinin %29'u İstanbul'da yer almaktadır.

TBB'ye üye bankalardan elde edilen 2008 yılı verilerine göre, Türkiye'de ortalama 8.186 kişiye bir banka şubesi düşmektedir. Mart 2010 itibarıyla, İstanbul 4.449 kişi ile Türkiye'de ortalama bir şubeye düşen nüfus yoğunluğu bakımından en düşük rakama sahip il konumundadır. İstanbul'u sırasıyla Muğla ve Ankara izlemektedir.

Sektörde kullanılan toplam nakdi krediler Mart 2010 itibarıyla 361,9 milyar TL olarak hesaplanmıştır. İstanbul'da kullanılan nakdi krediler 150 milyar TL olup; Türkiye geneli toplam kredilerin %41,4'üne denk gelmektedir. En yüksek orana sahip ikinci şehir %13,5 oranıyla Ankara'dır. Nakdi kredilerin illere göre dağılımı Şekil 5.25'te gösterilmiştir. Diğer yandan, İstanbul 71,9 milyar TL ile Türkiye toplam gayrinakdi kredi portföyünün %51,9'unu oluşturmaktadır. Ankara %25,1'lik oranıyla İstanbul'u takip etmektedir. Gayrinakdi kredilerin illere göre dağılımı Şekil 5.26'da gösterilmiştir.

İstanbul'daki Banka Genel Müdürlüğü Sayısı, 2010, (Adet)

Tablo 5.15

	İstanbul	Türkiye	Oran
<b>Sahiplik Grubu</b>			
Kamu	0	8	%0
Yabancı	24	24	%100
Yerli (Özel sermayeli)	17	17	%100
<b>Fonksiyon Grubu</b>			
Katılım	4	4	%100
Yatırım	10	13	%77
Mevduat	29	32	%91
<b>Toplam Genel Müdürlük</b>	<b>43</b>	<b>49</b>	<b>%88</b>

Kaynak: BDDK

İstanbul'daki Banka Şubesi Sayısı, 2010, (Adet)

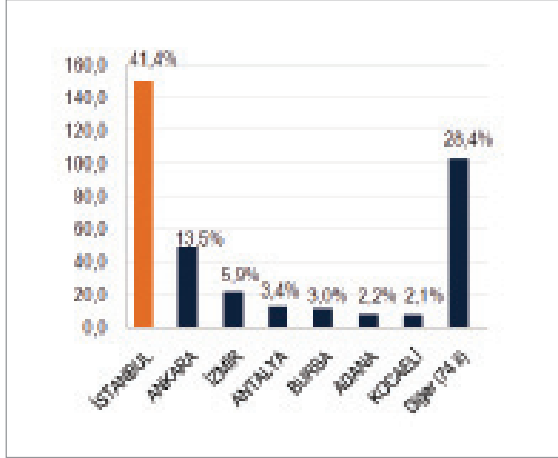
Tablo 5.16

	İstanbul	Türkiye	Oran
<b>Sahiplik Grubu</b>			
Kamu	432	2575	%17
Yabancı	968	2451	%39
Yerli (Özel Sermayeli)	1472	4522	%33
<b>Fonksiyon Grubu</b>			
Katılım	240	572	%42
Kalkınma ve Yatırım	12	41	%29
Mevduat	2620	8935	%29
<b>Toplam Şube</b>	<b>2872</b>	<b>9548</b>	<b>%30</b>

Kaynak: BDDK

İllere Göre Nakdi Kredilerin Dağılımı,  
2010, (Milyar TL, %)

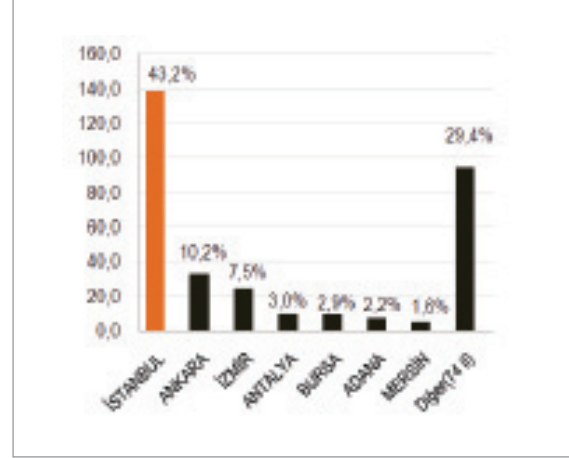
Şekil 5.25



Kaynak: BDDK

İllere Göre Tasarruf Mevduatının Dağılımı,  
2010, (Milyar TL, %)

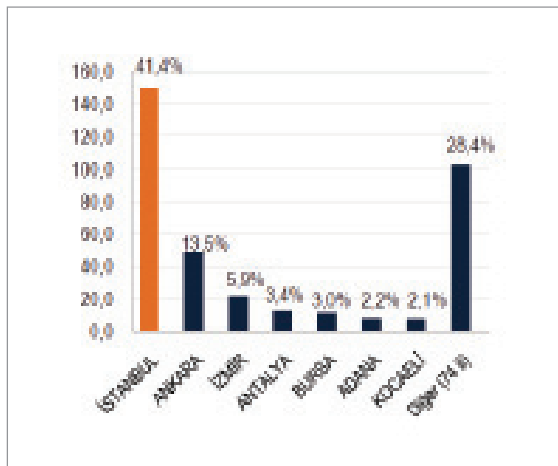
Şekil 5.27



Kaynak: BDDK

İllere Göre Gayrinakdi Kredilerin Dağılımı,  
2010, (Milyar TL, %)

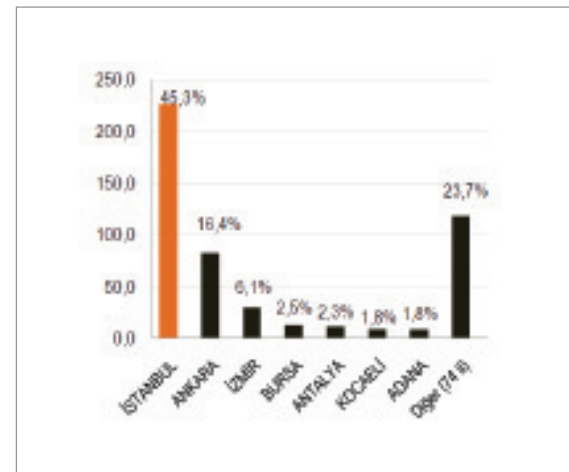
Şekil 5.26



Kaynak: BDDK

İllere Göre Toplam Mevduatın Dağılımı,  
2010, (Milyar TL, %)

Şekil 5.28



Kaynak: BDDK



Mart 2010 itibarıyla Türkiye’de tasarruf mevduatının %43,2’sine denk gelen 138,9 milyar TL İstanbul’daki bankalar tarafından toplanmıştır. Tasarruf mevduatının illere göre dağılımı Şekil 5.26’da gösterilmiştir. Ayrıca, sektörün toplam mevduat hacminin %45,3’üne denk gelen 226,2 milyar TL İstanbul’da toplanan mevduattır. Toplam mevduatın illere göre dağılımı Şekil 5.28’de yer almaktadır.

BDDK ve TBB’den elde edilen Mart 2010 verilerine göre, Türkiye

illere göre kişi başı nakdi kredi, kişi başı tasarruf mevduatı ve kişi başı toplam mevduat tutarları ve bu göstergelerin Türkiye ortalamaları Tablo 5.17’de gösterilmiştir. İstanbul kişi başı nakdi kredilerde 11.615 TL ve kişi başı tasarruf mevduatında 19.747 TL ile Türkiye’de ilk sırada yer almaktadır. İstanbul kişi başına toplam mevduat sıralamasında 17.520 TL ile Ankara’nın ardından ikinci sırada yer almaktadır. İstanbul’da kişi başına düşen kredi ve mevduat miktarı Türkiye ortalamasının çok üzerindedir.

İllere Göre Kişi Başına Hesaplanan Bazı Değerler, 2010, (TL)

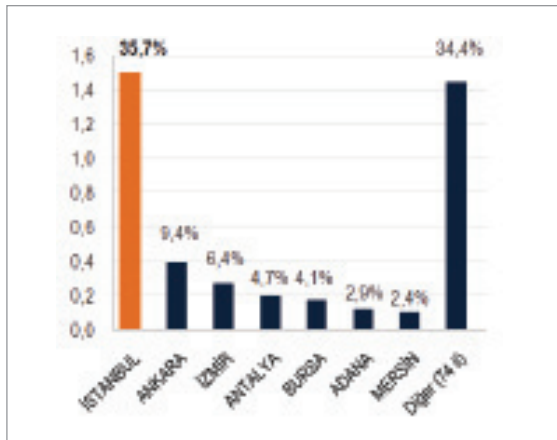
Tablo 5.17

Şehir	Kişi Başına Nakdi Kredi	Kişi Başına Tasarruf Mevduatı	Kişi Başına Toplam Mevduat
İstanbul	11.615,00	10.747,17	17.520,85
Ankara	10.529,78	7.032,90	17.641,70
İzmir	5.503,14	6.262,05	7.829,10
Türkiye Ortalaması*	4.023	2.374	5.852

Kaynak: BDDK, TBB (\*) Gösterge ortalamaları 2008 verilerinden elde edilmiştir. Ortalama hesaplamalarına katılım bankaları dahil değildir.

İllere Göre Bireysel Taahhüt Kredilerinin Dağılımı, 2010, (Milyar TL, %)

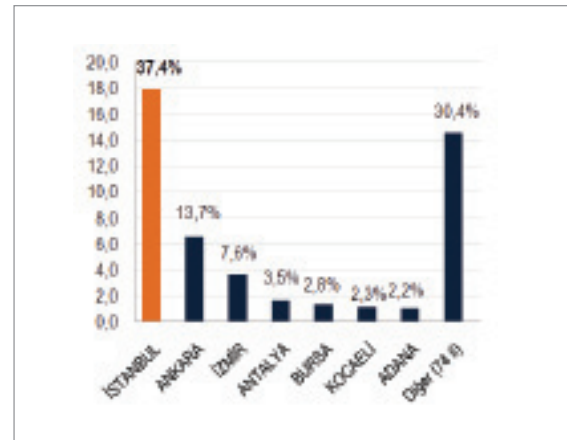
Şekil 5.29



Kaynak: BDDK

İllere Göre Bireysel Konut Kredilerinin Dağılımı, 2010, (Milyar TL, %)

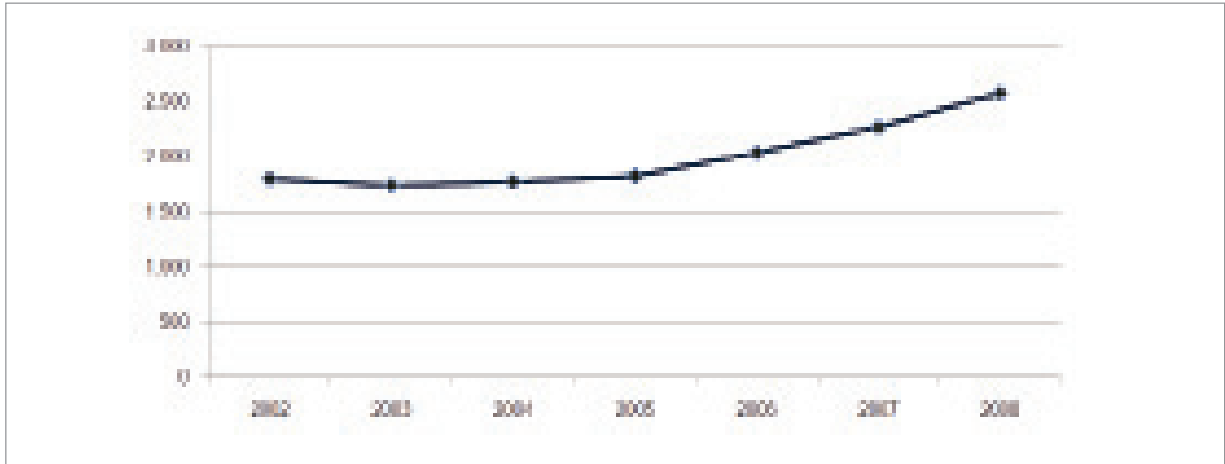
Şekil 5.30



Kaynak: BDDK

### İstanbul'daki Şube Sayısının Gelişimi, 2002-2008

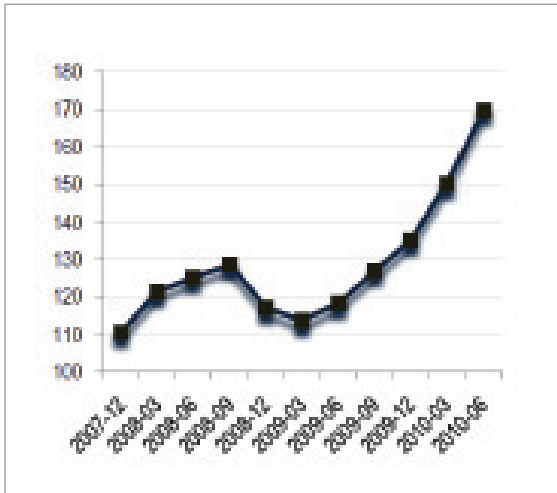
Şekil 5.31



Kaynak: TBB

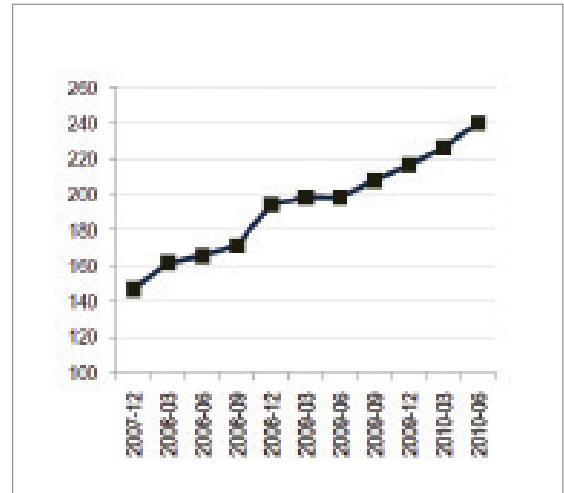
### İstanbul'da Kredilerin Gelişimi, 2007-2010, (Milyar TL)

Şekil 5.32



### İstanbul'da Mevduatın Gelişimi, 2007-2010, (Milyar TL)

Şekil 5.33



Kaynak: BDDK

İstanbul'da Mart 2010 itibarıyla 1,49 milyar TL tutarında bireysel taşıt kredisi kullanılmıştır. Bu rakam toplam sektörün %35,7'sine denk gelmektedir. Bireysel taşıt kredilerinin illere göre dağılımı Şekil 5.29'da gösterilmiştir. Diğer taraftan, toplam bireysel konut kredilerinin %37,4'ü olan 17,9 milyar TL'si, İstanbul'da kullanılmıştır. Bireysel konut kredilerinin illere göre dağılımı Şekil 5.30'da gösterilmiştir.

Bankaların (katılım bankaları hariç) İstanbul'daki şube sayılarında 2002-2008 yılları arasındaki gelişme Şekil 5.31'de gösterilmiştir. 2002 yılında 1.789 olan şube sayısı 2003 ve 2004 yıllarında bir miktar azalmıştır. Şube sayısı 2005 yılından itibaren tekrardan artmaya devam etmiş ve 2008 yılında 2.574'e kadar yükselmiştir.

İstanbul'da 2007 yılı Aralık ayında 110,6 milyar TL düzeyinde olan toplam krediler %53 oranında artış göstererek 2010 yılı Haziran ayında 169,7 milyar TL'ye kadar yükselmiştir. İstanbul'daki bankaların Aralık 2007-Haziran 2010 tarihleri arasında çeyrek dönemlerde tahsis ettikleri kredilerin miktarları Şekil 5.32'de gösterilmiştir. Öte yandan, İstanbul'da Aralık 2007'de toplam mevduat 146,9 milyar TL iken, Haziran 2010'da bu rakam 240,1 milyar TL'ye kadar yükselmiştir. İstanbul'daki bankaların bu dönemde toplamış oldukları mevduatın gelişimi Şekil 5.33'te gösterilmiştir.

İstanbul'da bankacılık sektöründe istihdam edilen personel sayısı 2007 yılında katılım bankalarının dahil olmadığı TBB verilerine göre 70.582 iken, 2008 yılında 76.394'a yükselmiştir. 2009 yılı sonunda İstanbul'da faaliyet gösteren 45 banka (katılım bankaları dahil) dikkate alındığında sektörde İstanbul'da çalışan toplam personel sayısının tahmini olarak 100.000 dolayında olduğu söylenebilir.

### 5.2.3.1.3. Sigorta ve Emeklilik Fonları

Dünya sigortacılık sektöründe prim gelişimi 1980 yılındaki %1'lik küçülme dışında 2007 yılına kadar tüm yıllarda pozitif büyüme sergilemiştir. 1980-2007 yılları arasında toplam prim yıllık ortalama %4,9 oranında artış göstermiştir. 2008 yılında hayat sigorta primlerinde %0,8, hayat dışı sigorta primlerinde ise %3,5 azalma meydana gelmiştir. Toplam küçülme %2 olarak belirlenmiştir. 1980-2008 yılları arasında hayat sigortası ve hayat dışı sigorta primleri ile toplam reel primde görülen değişim Şekil 5.34'te gösterilmiştir.

Küresel ölçekte hayat sigortası toplam prim tutarı 2008 yılsonu itibarıyla 2.490.421 milyon Amerikan Dolarına (USD) ulaşmıştır. Bölgelerin 2008 yılında gerçekleştirdikleri hayat sigortası prim

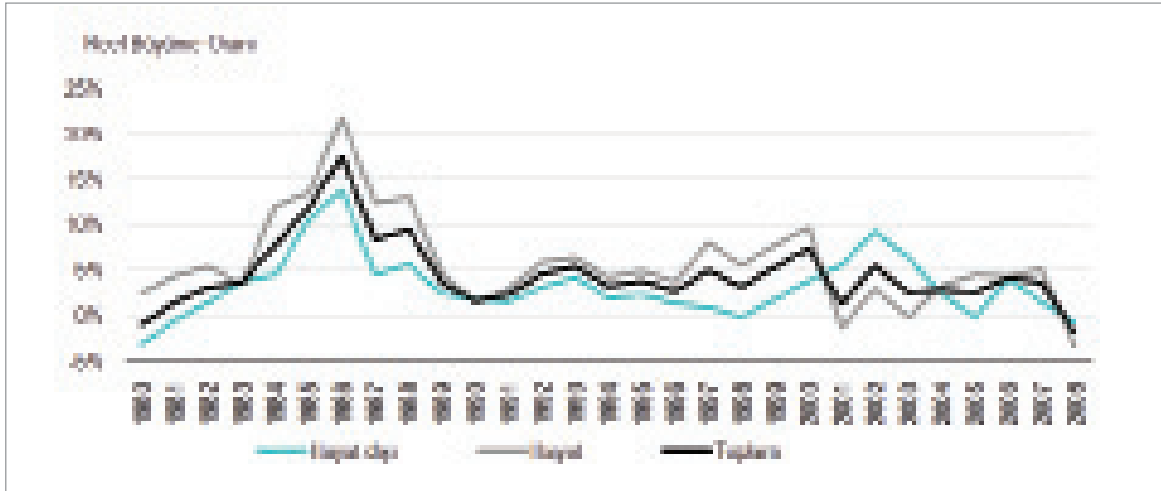
tutarlarına, reel büyüme oranlarına, sektördeki paylarına, bölgede toplanan primlerin GSYİH'ye oranlarına ve kişi başına düşen prim tutarlarına Tablo 9.6'da yer verilmiştir. Hayat sigortalarında en yüksek prim payı %42,19 ile Avrupa'ya aittir. Toplam primlerin %86,22'si Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) ülkelerine aittir. Gelişmiş Yedi Ülke (G7) hayat sigortası toplam prim tutarının %68,7'sine sahiptir. Primler 2008 yılında endüstrileşmiş ülkelerde %5,3 oranında düşerken, gelişmekte olan piyasalarda %14,6 oranında reel büyüme gerçekleşmiştir.

2008 yılı toplam hayat sigortası primleri küresel GSYİH'nin %4,13'lük kısmını oluşturmuştur. GSYİH'sine kıyasla en fazla hayat sigortası primi üreten ülke grubu %8,03 ile Japonya ve yeni endüstrileşmiş Asya ekonomileri olmuştur. Diğer taraftan Orta Doğu ve Orta Asya %0,38 ile en düşük oranlı bölge olmuştur. 2008 yılında dünya kişi başı prim ortalaması 369,70 USD iken, Japonya ve yeni endüstrileşmiş Asya ekonomilerinde 2.447,8 USD tutarındadır.

Diğer yandan, küresel sigortacılık sektöründe hayat dışı sigorta toplam prim tutarı 2008 yıl sonu itibarıyla 1.779.316 milyon USD'ye ulaşmıştır. Bölgelerin 2008 yılında gerçekleştirdikleri hayat dışı prim tutarlarına, reel büyüme oranlarına, sektördeki paylarına, toplanan primlerin GSYİH'ye oranlarına ve kişi başına düşen prim tutarlarına Tablo 9.7'de yer verilmiştir. Hayat sigortasında en yüksek prim payı %44,05 ile Amerika kıtasına aittir. Toplam primlerin %87,05'i OECD ülkelerine aittir. G7 ülkeleri hayat sigortası toplam prim tutarının %68,28'ine sahiptir. Primler 2008 yılında endüstrileşmiş ülkelerde %1,9 oranında düşerken, gelişmekte olan piyasalarda %7,1 oranında reel büyüme gerçekleşmiştir.

2008 yılı toplam hayat dışı sigorta primleri küresel GSYİH'nin %2,95'lik kısmını oluşturmuştur. GSYİH'sine kıyasla en fazla hayat dışı sigorta primi üreten bölge %4,57 ile Kuzey Amerika olmuştur. Diğer taraftan Güney ve Doğu Asya %0,90 ile en düşük oranlı bölge olmuştur. 2008 yılında dünya kişi başı prim ortalaması 264,2 USD iken, Kuzey Amerika'da 2.133,2 USD tutarındadır.

Ülke bazında toplam sigorta prim hacimlerine ilişkin veriler Tablo 9.8'de gösterilmiştir. Yapılan analizde Türkiye'nin de içinde bulunduğu bazı gelişmekte olan ülkelerin ortalama prim hacimlerinin gelişmiş ülkelere nazaran çok düşük bir düzeyde olduğu anlaşılmaktadır. 2007 yılı verilerine göre gelişmiş ülkelerin toplam sigorta prim hacminin ortalaması 183,2 milyar USD düzeyinde iken, gelişmekte olan ülkeler için bu rakam 25 milyar USD olarak hesaplanmıştır. Türkiye 2008 yılı itibarıyla 9.070 milyon USD'lik toplam prim hacmine sahiptir.



Kaynak: Swiss Re, Sigma

### 5.2.3.1.3.1. Türkiye’de Sigortacılık ve Reasürans

Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği (TSRŞB) verilerine göre sektördeki toplam istihdam 2006 yılı sonunda 13.550 kişi iken, 2007 yılında bu rakam %7,5 oranında, 2008 yılında %10 oranında, 2009 yılında ise %17,7 oranında artarak 18.841’e ulaşmıştır. 2009 yıl sonu itibarıyla Türkiye sigortacılık ve reasürans sektöründe faaliyet gösteren 62 şirketin toplam çalışan sayısı pazarlama personeli hariç 13.953 kişi olarak açıklanmıştır. Bununla beraber, toplam personelin %35,5’i (4.888 kişi) pazarlama personeli olarak görev yapmaktadır. Çalışanların %55’ini (10.501 kişi) kadın çalışanlar oluşturmaktadır.

Sigortacılık sektöründe çalışanların eğitim durumu Şekil 5.35’de gösterilmiştir. Sektörde çalışanların %64’ü lisans düzeyinde üniversite eğitimine, %4,9’u ise lisansüstü düzeyinde eğitime sahiptir. Diğer yandan, HM (Hazine Müsteşarlığı) verilerine göre, 30.06.2009 tarihi itibarıyla sicile kayıtlı sigorta hasar eksperisi sayısı 425, aktüer sayısı 115, broker sayısı 71 ve yetkili bağımsız denetim şirketi sayısı 34’tür.

2003 yılında 4,99 milyar TL olan toplam primler 2009 yılında 12,43 milyar TL’ye yükselmiş olup; son 6 yılda yıllık ortalama %13,8 oranında bir büyüme trendi yakalamıştır. Şekil 5.36’te sektörün toplam prim tutarının, hayat sigortası ve elementer sigorta primlerinin yıllara göre gelişimi gösterilmiştir. 2003 yılından itibaren toplam prim miktarı sürekli bir artış eğilimi göstermiş; ancak, artış

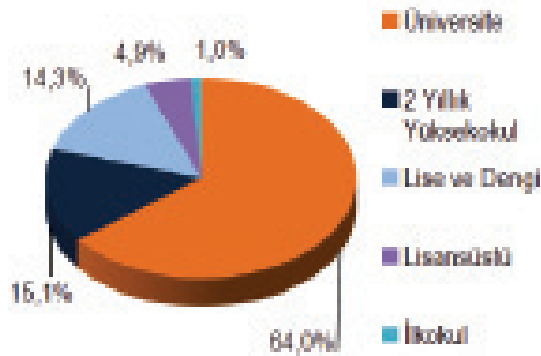
hızı 2004 yılında %24 düzeyinde iken, her geçen yıl azalarak, 2009 yılında %5’e kadar gerilemiştir. Toplam hayat sigorta primlerinde 2006 yılında görülen %24,8’lik, elementer sigorta poliçelerinde ise 2004 yılında görülen %26,6’lık artışlar dikkat çekicidir. Toplam primler içerisinde toplam elementer sigorta prim payı 2003 yılında %79,3 iken, 2005 yılında %84,1 ile 2003-2009 yılları arasındaki en yüksek oranına ulaşmıştır. 2009 yılı itibarıyla bu oran %82’dir.

2006 yılında 31.469.324 adet olan toplam poliçe sayısı 2009 yılı sonunda 33.961.365 adede yükselmiştir (bkz. Şekil 5.37). 2007 yılında bir önceki yıla göre toplam poliçe sayısında %9,1 oranında artış, 2008 yılında %4,1 oranında düşüş, 2009 yılında ise %3,2 oranında bir artış yaşanmıştır. Toplam poliçe adedi içerisinde elementer sigorta poliçelerinin payı 2006 yılında %88,3 iken bu oran 2009 yılında %93,5’e yükselmiştir. Diğer taraftan, bu süreçte hayat sigortası poliçe sayısı %40 oranında azalarak 2.205.430 adede düşmüştür.

Diğer taraftan, TSRŞB verilerine göre 2006 yılında 24,1 milyon düzeyinde olan toplam sigortalı sayısı 2007 ve 2008 yıllarında sırasıyla 27,9 milyon ve 33,4 milyon adede yükselmiştir. 2009 yılında toplam sigortalı sayısı 24.715.450 olarak açıklanmıştır. 30.06.2009 tarihi itibarıyla sektörde faaliyet gösteren ve Hazine Müsteşarlığı (HM) tarafından uygunluk verilmiş 14.400 adet acente bulunmaktadır.

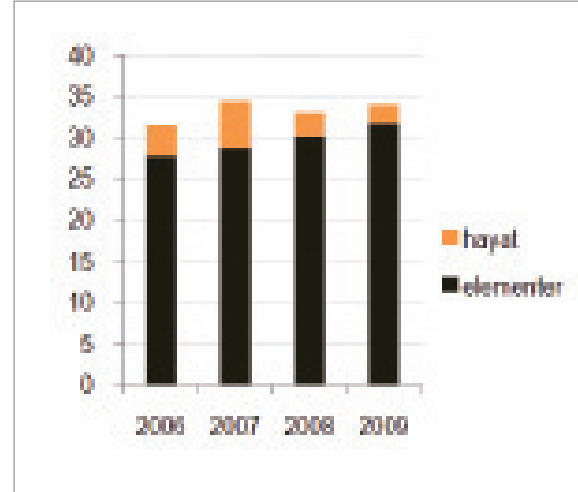
Sigortacılık Sektöründe  
Çalışanların Eğitim Durumu, 2009, (%)

Şekil 5.35



Toplam Poliçe Adedinin Yıllara Göre Gelişimi,  
2006-2009, (Milyon Adet)

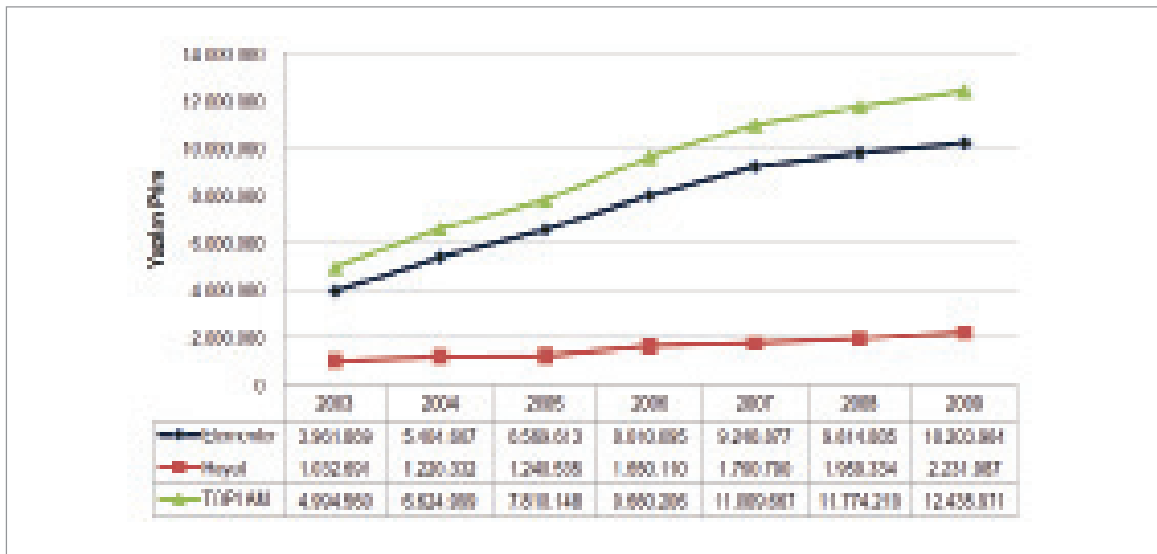
Şekil 5.37



Kaynak:TSRŞB

Sigortacılık Toplam Prim Gelişimi, 2003-2009, (Bin TL)

Şekil 5.36



Kaynak: TSRŞB  
2003 ve 2004 yıllarına ait verilere indirekt satışlar dahil değildir.

### 5.2.3.1.3.2. Bireysel Emeklilik Sistemi (BES)

Emeklilik Gözetim Merkezi A.Ş. (EGM) 2003 yılında Bireysel Emeklilik Tasarruf ve Yatırım Sistemi Kanunu ve ilgili mevzuat uyarınca HM'nin görev ve yetkilendirmesi çerçevesinde İstanbul merkezli kurulmuştur bir şirkettir. Bireysel emeklilik sisteminin güvenli ve etkin bir şekilde işletilmesini sağlamak, katılımcıların hak ve menfaatlerini korumak, denetleyici kamu otoritelerinin karar almasına yardımcı olmak ve kamuoyuna sağlıklı bilgi aktarmak amacıyla faaliyetlerine başlayan EGM'nin kurucu hissedarları, A grubu hisse ve eşit oranda B grubu hisseler ile sistemde faaliyet gösterme izni alan 11 şirkettir.

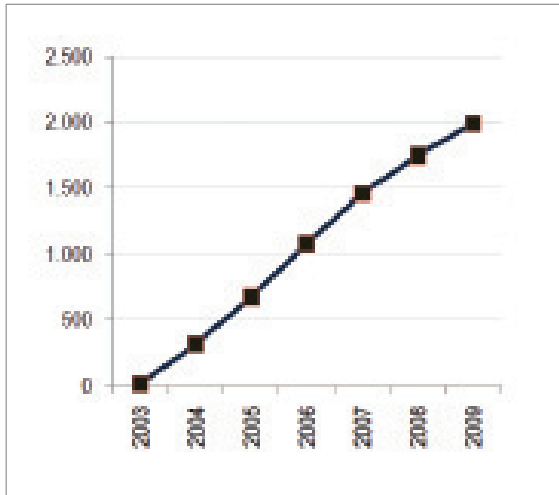
2003-2009 yılları arasında BES katılımcı sayısında görülen artış Şekil 5.38'te gösterilmiştir. Sisteme 2003 yılı sonuna kadar 15.245 adet katılımcı giriş yapmıştır. 2005 yılında bir önceki yıla göre

%114 oranında artan katılımcı sayısı 672.696'ya yükselmiştir. 2006 yılında 1.073.650 kişiye yükselen katılımcı sayısı, 2009 yılı sonu itibarıyla 1.987.940 kişiye ulaşmıştır. Diğer yandan, toplam katkı payı tutarlarının 2003-2009 yılları arasındaki gelişimi Şekil 5.39'da gösterilmiştir. 2003 yılı sonunda 2,8 milyon TL olan toplam katkı payı tutarı, 2005 yılında bir önceki yıla göre 2,9 kat artarak 1 milyar TL'yi aşmış, 2009 yılında ise 7,1 milyar TL'ye ulaşmıştır.

2003-2009 yılları arasında toplam sözleşme ve sertifika sayısındaki gelişim Şekil 5.40'da gösterilmiştir. 2003 yılı sonunda 16.812 olan toplam sözleşme ve sertifika sayısı Haziran 2010 tarihi itibarıyla 2.366.482'ye yükselmiştir. Diğer taraftan, 2006 ile 2009 yılları arasında BES aracılığıyla katılımcılardan toplanan toplam fon tutarları ile yatırıma yönelen tutarlar ve bu tutarların yıllara göre gelişimi Şekil 5.40'de gösterilmiştir. 2006 yılında %89,2 düzeyinde olan yatırıma yönelen tutarın toplanan toplam fona oranı, 2009 yılına kadar azalarak %75,5 oranına kadar düşmüştür.

BES Katılımcı Sayısındaki Gelişme, 2003-2009, (Bin Adet)

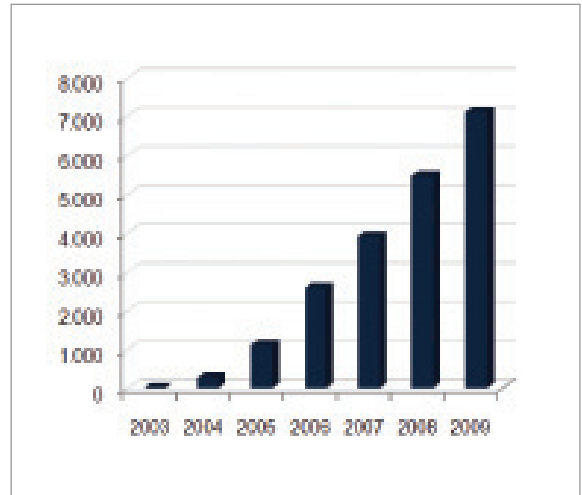
Şekil 5.38



Kaynak: EGM

BES Katkı Payı Tutarının Yıllara Göre Gelişimi, 2003-2009, (Milyon TL)

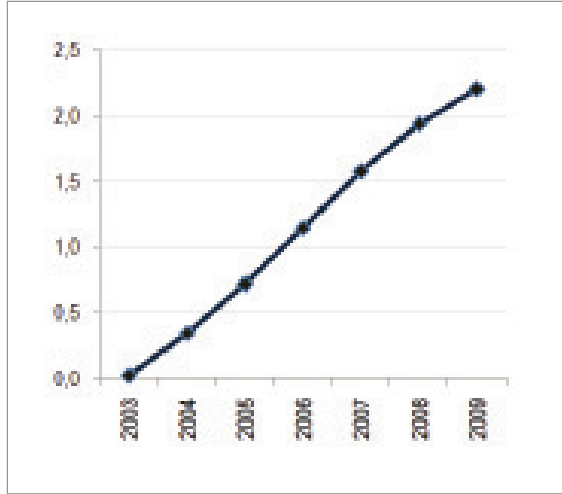
Şekil 5.39



Kaynak: EGM

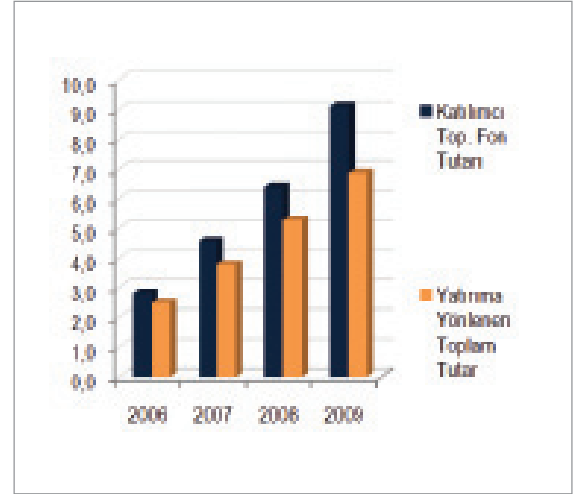
Toplam Sözleşme ve Sertifika Sayısındaki Gelişme,  
2003-2009, (Milyon Adet)

Şekil 5.40



Katılımcılardan Toplanan Fon ile Yatırıma Yönelen  
Fonun Karşılaştırılması, 2006-2009, (Milyar TL)

Şekil 5.41



Kaynak: EGM

### 5.2.3.1.3.3. Doğal Afet Sigortaları Kurumu (DASK)

1999 yılında 4452 sayılı Doğal Afetlere Karşı Alınacak Önlemler ve Doğal Afetler Nedeniyle Doğan Zararların Giderilmesi İçin Yapılacak Düzenlemeler Hakkında Yetki Kanunu'nun verdiği yetkiye dayanılarak hazırlanan 587 sayılı "Zorunlu Deprem Sigortasına Dair Kanun Hükmünde Kararname" ile 27 Eylül 2000 tarihinden itibaren kapsamındaki meskenler için deprem sigortası yaptırmak zorunlu hale getirilmiştir. Bu sigortayı sunması amacıyla kamu tüzel kişiliğini haiz DASK kurulmuştur. Haziran 2010 itibarıyla 29 yetkili sigorta şirketi ve bu şirketlerin acenteleri DASK adına Zorunlu Deprem Sigortası yapmaktadır.

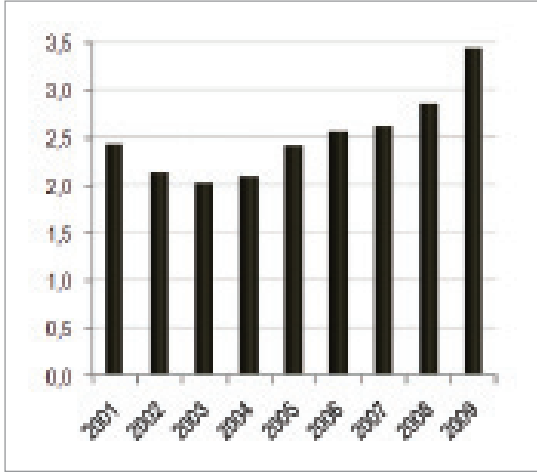
Zorunlu Deprem Sigortası poliçe adetlerinde 2003 yılından itibaren süregelen bir artış söz konusudur. Şekil 5.42'de 2001- 2009 yılları arasında poliçe adetlerinde görülen değişim görülmektedir.

2003 yılında 2.022.000 olan poliçe sayısı 2009 yılında 3.436.000'e yükselmiştir. Diğer yandan, Zorunlu Deprem Sigortası prim tutarı 2001- 2009 yılları arasında her yıl bir önceki yıla göre artış göstermiştir. Şekil 5.43'te toplam prim tutarlarının 2001-2009 yılları arasındaki gelişimini göstermektedir. 2001 yılında 54,5 milyon TL tutarında olan toplam prim, 2009 yılı sonuna kadar 4,9 kat artarak 322,1 milyon TL'ye yükselmiştir.

31.05.2010 tarihi itibarıyla Türkiye'de yürürlükte olan DASK'lı konutların sayısı ve prim tutarlarının illere göre dağılımı Tablo 5.18'de gösterilmiştir. Türkiye toplam konut sayısının %20,8'ini oluşturan İstanbul'da mevcut 2.174.462 adet konutun %34,8'i sigortalı olup; bu rakam Türkiye geneli toplam sigortalı konutların %28,6'sını oluşturmaktadır. İstanbul'dan toplanan prim tutarı toplam prim tutarı içinde %33,3'lük bir paya sahiptir.

Police Adedinin Yillara Göre Gelişimi, 2001-2009, (Milyon Adet)

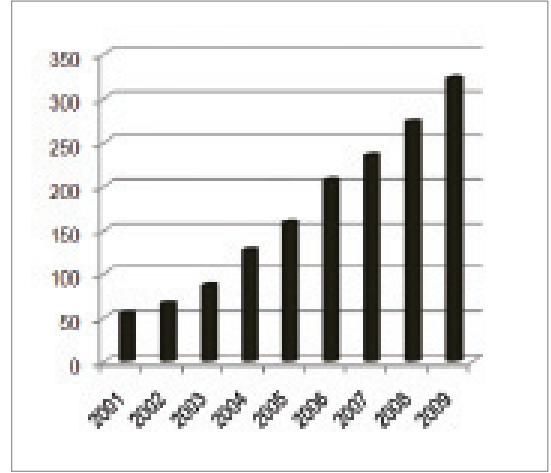
Şekil 5.42



Kaynak: DASK

Prim Tutarının Yillara Göre Gelişimi, 2001-2009, (Milyon TL)

Şekil 5.43



Kaynak: DASK

DASK'lı Konutların Sayısı ve Prim Tutarlarının İllere Göre Sayıları ve Dağılım Oranları

Tablo 5.18

İller	Konut Sayısı	Sigortalı Konut Sayısı	Sigortalılık Oranı	Prim	Prim %	Sigortalı Konut %
İSTANBUL	2.714.462	943.304	34,80%	104.519.302	33,3%	28,6%
BURSA	512.158	120.357	23,50%	15.001.705	4,8%	3,6%
KOCAELİ	281.663	90.258	32,00%	11.255.819	3,6%	2,7%
BALIKESİR	272.600	69.273	25,40%	7.690.269	2,5%	2,1%
TEKİRDAĞ	178.113	66.781	37,50%	4.771.101	1,5%	2,0%
SAKARYA	125.109	47.790	38,20%	5.959.679	1,9%	1,4%
YALOVA	64.227	27.899	43,40%	3.091.512	1,0%	0,8%
ÇANAKKALE	90.302	26.931	29,80%	3.155.950	1,0%	0,8%
EDİRNE	75.983	23.425	30,80%	1.235.737	0,4%	0,7%
KIRKLARELİ	66.520	16.567	24,90%	666.213	0,2%	0,5%
BİLECİK	34.937	7.676	22,00%	832.568	0,3%	0,2%
Marmara Bölgesi toplamı	4.416.074	1.440.261	32,60%	158.179.854	50,5%	43,7%
<b>Türkiye Toplam</b>	<b>12.988.669</b>	<b>3.298.583</b>	<b>25,40%</b>	<b>313.516.115</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Kaynak: DASK, 2010



#### 5.2.3.1.4. Finansal Kiralama, Faktoring ve Tüketici Finansmanı

##### 5.2.3.1.4.1. Faktoring

Faktoring sektörünün 1990-2008 yılları arasında dünyadaki ve Türkiye'deki toplam cirosunun gelişimi Tablo 9.9'da yer almaktadır. Sektörün dünya toplam cirosu 1990 yılında 244 milyar USD iken, 2008 yılında bu rakam 1.869,6 milyar USD'ye ulaşmıştır. 66 ülkede faaliyet gösteren 252 büyük firmanın oluşturduğu Factors Chain International'ın (FCI) Türkiye'de 20 üyesi bulunmaktadır. 2008 yılı itibarıyla FCI üyeleri 1.110 milyar USD ile sektörün %59'3'ünü temsil etmektedir. Diğer taraftan 1990 yılında Türkiye'de 100 Milyon USD ciroya sahip olan sektör 2008 yılında 25,4 milyar USD'ye kadar yükselmiştir. 2008 yılında Türkiye faktoring sektörü, dünya toplam faktoring cirosunun %1,3'ünü gerçekleştirmiştir.

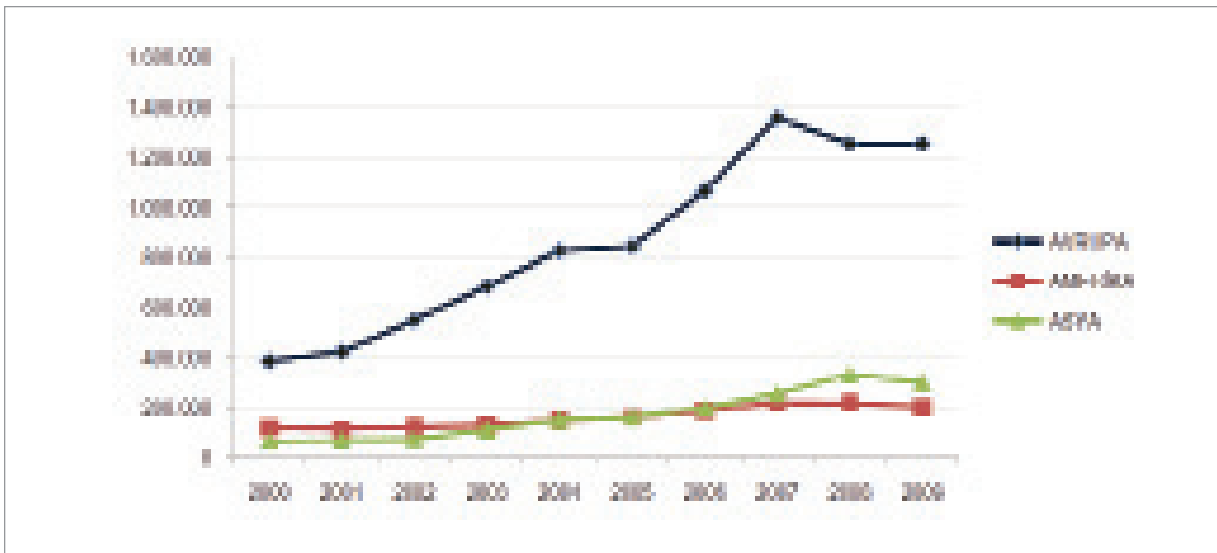
Faktoring sektöründe 2000-2009 yılları arasında Avrupa, Amerika ve Asya kıtalarının ciro büyüklüklerinin gelişimi Şekil 5.44'te gösterilmiştir. Avrupa'da 2000 yılında 385 milyar USD olan faktoring

sektörünün cirosu 2,5 kat daha artarak 2007 yılında 1.357 milyar USD'ye yükselmiştir. Sektör büyüklüğü küresel krizin etkisinde geçen 2008 yılında 104 milyar \$'lık bir düşüş yaşamış ancak 2009 yılında tekrar toparlanarak 1.253 milyar USD'ye yükselmiştir. 2000 yılında Avrupa kıtası toplam sektör cirosunun %64'ünü oluştururken bu oran 2002 yılında %72'ye ulaşmış, 2009 yılında ise %68 olarak gerçekleşmiştir.

Diğer taraftan 2000 yılında 64 milyar USD düzeyinde olan Asya kıtası toplam faktoring cirosu tüm sektörün %10'unu oluşturmuştur. 2004 yılında 150 milyar USD'ye kadar yükselen Asya pazarı aynı yıl Amerika kıtasını geride bırakmış ve 2009 yılını 300 milyar USD'nin üzerinde bir rakam ile kapatmıştır. 2009 yılında Asya pazarı ciro toplam sektörün %16'sını oluşturmaktadır. 2000-2009 yılları arasında 3,6 kat daha büyüyen Asya pazarı, 2000 yılından itibaren %73 oranında bir büyüme gerçekleştirebilen Amerika kıtası pazarına göre daha dikkat çekici bir performans göstermiştir. Her şeyden öte, Avrupa kıtasının faktoring ciro büyüklüğünde görülen büyüme daha fazla dikkat çekmektedir.

Sektörde Kıtaların Ciro Büyüklüklerinin Yıllara Göre Gelişimi, 2000-2009, (Milyon USD)

Şekil 5.44



Kaynak: FIDER

#### 5.2.3.1.4.2. Türkiye'de Faktoring

BDDK verilerine göre Türkiye'de 23.08.2010 tarihi itibarıyla 80 adet faktoring şirketi bulunmaktadır. Bu şirketlerin 63 tanesi aynı zamanda Faktoring Derneği'ne üyedir. Sektörde faaliyet gösteren 80 kuruluşun 75'inin genel müdürlüğü İstanbul'da bulunmaktadır. Diğer 5 şirketten 3'ünün genel merkezi Ankara'da, 1'er şirketin genel müdürlüğü ise İzmir ve Adana'dadır.

Yine, BDDK verilerine göre sektör 2006 yılında 3 şube, 147 temsilcilik, 2.425 personel ile faaliyet gösterirken, 2009 yılı sonu itibarıyla şube sayısı 26'ya yükselmiş, temsilcilik sayısı 116'ya gerilemiş ve personel sayısı 2.927'ye ulaşmıştır. 2008 yılında 50.228 olan toplam müşteri sayısı ve 99.503 olan toplam sözleşme sayısı 2009 yılında sırasıyla 40.815'e ve 65.773'e düşmüştür.

Türkiye'deki toplam faktoring cirosunun 2001- 2009 yılları arasındaki gelişimi Şekil 5.45'te gösterilmiştir. 2001 yılında 4,4 milyar USD olan toplam ciro, 5,4 kat artarak 2009 yılında 29 milyar USD'ye ulaşmıştır. 2008 yılında bir önceki yıla göre %11 oranında bir düşüş görülmüş ancak sektör 2009 yılında tekrar toparlanarak

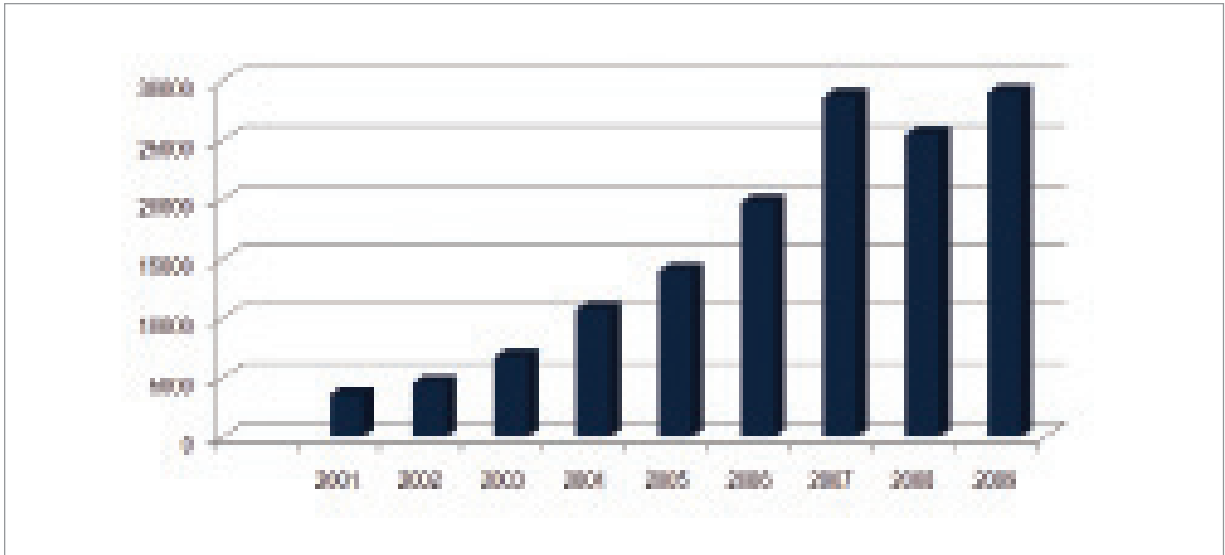
geriye dönük dokuz yılın en yüksek cirosuna ulaşmıştır.

BDDK 2009 Finansal Piyasalar Raporu verilerine göre, sektörün temel bilanço büyüklükleri incelendiğinde aktif büyüklüğünün 2006 yılında 6,3 milyar TL olduğu, 2009 yılı sonunda bu rakamın %65 oranında artarak 10,4 milyar TL'ye ulaştığı görülmektedir. Bununla beraber, sektör özkaynaklar toplamı 2006 yılında 1,8 milyar TL iken 2009 yılında 2,5 milyar TL'ye ulaşmıştır.

BDDK verilerine göre 2006-2009 yılları arasındaki faktoring şirketleri net dönem karında düşüş eğilimi dikkat çekmektedir. 2006 yılında sektör toplam net dönem karı 490,8 milyon TL iken, 2009 yılı sonunda bu rakam 330,8 milyon TL'ye kadar gerilemiştir. Diğer taraftan, faktoring sağlamlık göstergeleri 2006-2009 yılları arasında bankacılık dışı finansal sektör içinde payını arttırırken; karlılık, takibe dönüşüm oranı, zarar eden şirket sayısı gibi göstergelerde olumsuz bir gelişim göstermiştir. 2006 yılında %27,9 olan "Vergi Sonrası Kar/Özkaynaklar" oranı 2009 yılı sonunda %13,2 olarak gerçekleşmiştir. Yine aynı süre zarfında %7,8 olan "Vergi Sonrası Kar/Aktifler" oranı %3,2'ye kadar gerilemiştir. 2006 yılında 11 şirket zarar açıklarken aralık 2009 itibarıyla bu sayı 16'ya yükselmiştir.

Yıllara Göre Toplam Cironun Gelişimi, 2001-2009, (Milyon USD)

Şekil 5.45



Kaynak: Faktoring Derneği

### 5.2.3.1.4.3. Finansal Kiralama

Türkiye’de 1 Haziran 2010 tarihi itibarıyla finansal kiralama sektöründe faaliyet gösteren 47 adet şirket bulunmaktadır. Bu şirketlerin 46’sı İstanbul merkezlidir. Bir şirketin genel müdürlüğü ise Antalya’dadır. Sektörde faaliyet gösteren şirketlerin 35 tanesi Finansal Kiralama Derneği’ne (FİDER) üyedir.

Sektör 2006 yılında 3 şube ile faaliyet göstermekte iken, bu rakam 2009 yılında 18’e yükselmiştir. Bu süreçte temsilcilik ve personel sayılarında bir artış yaşanmış ancak sonraki yıllarda 2006 yılı rakamlarının da altına düşmüştür. 2009 yılı verilerine göre toplam personel sayısı 1.280’dir. 2006 yılında 79 olan temsilcilik sayısı 2009 yıl sonu itibarıyla 76 adede gerilemiştir. 2009 yılında müşteri sayısında bir önceki yıla göre %18,8, sözleşme sayısında ise %19,3 oranında düşüş görülmüştür. 2009 Aralık itibarıyla toplam müşteri sayısı 59.779, sözleşme sayısı 98.169’dur.

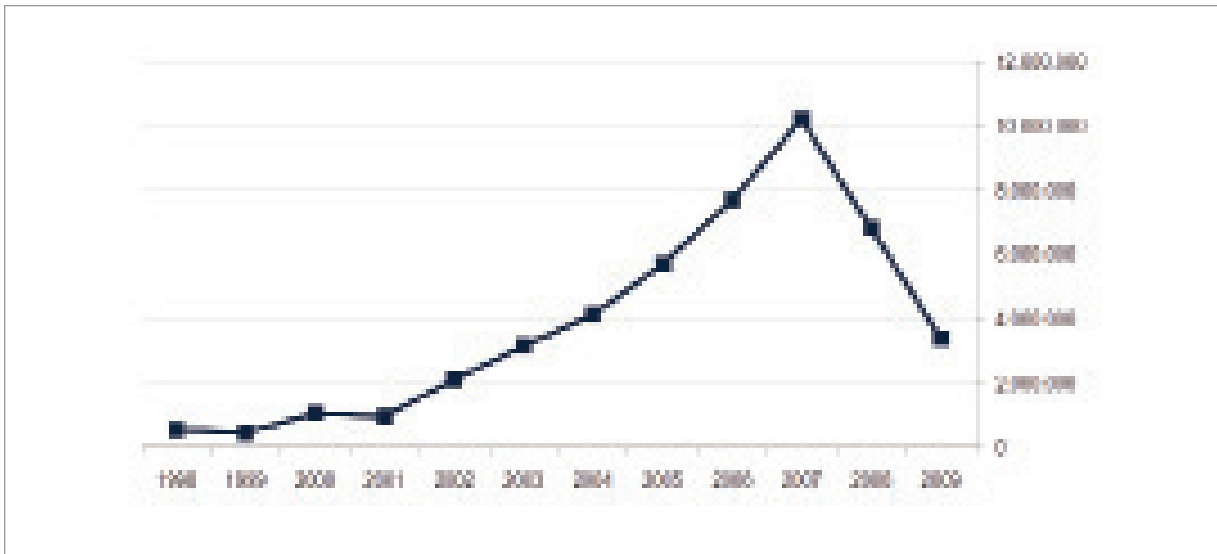
2001 yılından itibaren işlem hacminde artış görülen sektör, 2008 yılından sonra düşüş yaşamıştır. Türkiye finansal kiralama

sektöründe 1998-2009 yılları arası gerçekleşen toplam işlem hacmi Şekil 5.46’da gösterilmiştir. 2001 yılında 1 milyar TL’nin altında olan toplam işlem hacmi 2007 yılında 10,2 milyar TL’ye kadar yükselmiştir. Bunun dışında, 2008 ve 2009 yıllarında işlem hacimlerinde düşüşler görülmüştür. 2009 yılı sonunda toplam işlem hacmi 3.3 milyar TL olarak gerçekleşmiştir.

BDDK verilerine göre, finansal kiralama sektörünün aktif büyüklüğü, 2006 yılında 10 milyar TL iken, 2009 yıl sonu itibarıyla, 14,6 milyar TL’ye yükselmiştir. Özkaynak büyüklüğü 2006 yılında 2 milyar TL düzeyinden 2009 yılında 3,4 milyar TL’ye kadar yükselmiştir. Diğer taraftan, aynı dönem içerisinde 0,3 milyar TL olan takipteki alacakların 1,5 milyar TL’ye kadar yükselmesi dikkat çekmektedir. Finansal kiralama şirketlerinin seçilmiş gelir tablosu kalemlerinde 2006 – 2009 yılları arasındaki görülen değişim incelendiğinde; 2006 yılında 363,2 milyon TL olan net dönem karının 2008 yılında 590,1 milyon TL’ye yükseldiği, ancak 2009 yılında bir önceki yıla göre net dönem karında bir miktar azalma yaşandığı görülmüştür. 2008 yılında 590,1 milyon TL olan net dönem karı, 2009 yılında

Yıllara Göre Leasing Toplam İşlem Hacmi, 1998-2009, (Bin TL)

Şekil 5.46



Kaynak: FİDER

522,9 milyon TL'ye gerilemiştir. 2008 yılı içerisinde 19 adet finansal kiralama şirketinin faaliyet izni kendi isteği ya da başka bir sebeple iptal edilmiştir. 2009 yılında hem gelir hem de gider kalemlerinde görülen düşüşte sektörde faaliyet gösteren şirket sayısındaki azalmanın da etkisi bulunmaktadır.

Finansal kiralamanın finans sektörü içerisindeki payı 2006 yılında %50,7 iken 2009 yılında bu oran %48,8'e kadar düşmüştür. 2006 yılı ile 2009 yılı arasında takibe dönüşüm oranında ciddi bir artış yaşanmış, bunun sonucunda 2009 yılında takibe dönüşüm oranı %12,3'e kadar yükselmiştir. Diğer taraftan, zarar eden şirket sayısında önemli bir düşüş yaşanmıştır. 2006 yılında 20 şirket zarar ederken 2009 yılında bu rakam 6'ya gerilemiştir.

#### 5.2.3.1.4.4. Tüketici Finansmanı

BDDK verilerine göre Türkiye'de tüketici finansmanı sektöründe 10 firma faaliyet göstermektedir. Bu şirketlerin 9'unun genel müdürlüğü İstanbul'da bulunurken diğer bir şirket Ankara merkezlidir.

2006 yılında sektördeki şube sayısı 6 adet iken, 2009 yılında bu sayı 1 adede düşmüştür. Tüketici finansmanı şirketlerine bağlı temsilcilik bulunmamaktadır. 2009 yılı sonunda istihdam edilen toplam personel sayısı 512'dir. 2009 yılında 2008 yılına göre müşteri sayısında %36 oranında bir azalma görülmüştür. 2009 yılı sonunda toplam müşteri sayısı 229.676 adet olarak kaydedilmiştir. Yine, 2008 yılında toplam sözleşme sayısı 371.965 iken bu sayı 2009 yılında 242.441'e gerilemiştir.

Tüketici finansmanı temel bilanço göstergelerinden olan özkaynaklar ve aktiflerde 2006 – 2009 yılları arasında büyümeler görülmüştür. 2006 yılında 3,4 milyar TL olan toplam aktifler 2009 yılı sonunda 4,5 milyar TL'ye ulaşmıştır. Yine, özkaynaklar 0,2 milyar TL'den 0,4 milyar TL'ye yükselmiştir. Diğer taraftan, takipteki alacaklar 2006 yılında 100 milyon TL düzeyinde iken, 2009 yılı sonunda 400 milyon TL'ye ulaşmıştır.

Sektör şirketlerinin seçilmiş gelir tablosu kalemleri incelendiğinde, 2008 yılında sektörün toplam net dönem karında büyük bir düşüş yaşandığı görülmektedir. 2006 yılında 46,2 milyon TL olan sektör net dönem karı 2007 yılında 45,6 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Net dönem karı toplamı 2008 yılında büyük oranda bir azalma ile 9,5 milyon TL'ye düşmüştür. Sonraki yıl, 2009 yılı sonunda, net dönem karı 13,3 milyon TL'ye yükselmiştir.

BDDK verilerine göre tüketici finansmanı sektöründe “Vergi Sonrası Kar/Özkaynaklar” oranı 2006 yılında %19,4 iken, 2008 yılında %2,5'e kadar gerilemiş ve 2009 yılı sonunda %3,2 olarak gerçekleşmiştir. Yine, “Vergi Sonrası Aktif Kar/Aktifler” oranı aynı dönem içerisinde %1,4'ten %0,4'e gerilemiştir. 2006 yılında %2,4 olan takibe dönüşüm oranının 2009 yılında %9,6'ya kadar yükselmesi dikkat çekmiştir.

#### 5.2.3.1.5. Menkul Kıymet Aracı Kurumları

Türkiye Sermaye Piyasası Aracı Kuruluşları Birliği (TSPAKB) verilerine göre Türkiye'de 7 Haziran 2010 tarihi itibarıyla sektörde faaliyet gösteren 144 kurum bulunmaktadır. Bu kurumların 103 adedi aracı kurum, 41 adedi ise bankadır. Şirketlerin 143 adedinde Alım Satım Aracılık (Bankalar için Borsa Dışı Alım Satım Aracılık), 55 adedinde Halka Arza Aracılık, 51 adedinde Portföy Yönetimi, 61 adedinde Yatırım Danışmanlığı, 95 adedinde Repo/Ters Repo İşlemleri, 98 adedinde Kredili Menkul Kıymet, Açığa Satış ve Menkul Kıymetlerin Ödünç Alma ve Verme İşlemleri, 77 adedinde Türev Araçların Alım Satımına Aracılık-VOB, 13 Adedinde Türev Araçların Alım Satımına Aracılık-Yurtdışı Piyasalar yetki belgeleri bulunmaktadır. Aracı kurumların 138'inin genel müdürlüğü İstanbul'dadır.

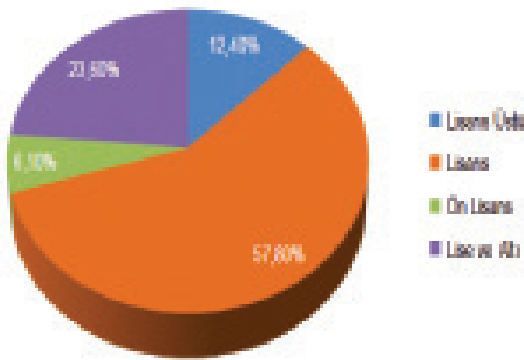
TSPAKB verilerine göre 2007 yılında sektörde faaliyet gösteren şirketlerin 231 olan şube sayısı, 2008 yılında 185'e, 2009 yılında ise 157'ye gerilemiştir. İrtibat bürosu sayısı şube sayısı ile aynı paralellikte seyretmiş, 2007-2009 yılları arasında 52'den 39'a kadar gerilemiştir. Şube ve irtibat büro sayılarında görülen düşüşlerin aksine acente sayılarında artış yaşanmıştır. 2007 yılında sektörde 4.775 acente bulunurken, bu rakam 2008 yılında 5.664'e yükselmiştir. 2009 yıl sonu itibarıyla toplam acente sayısı 5.846'dır.

Menkul kıymet aracı kurumlarında çalışan personel sayısında 2007-2009 yılları arasında düşüş görülmüştür. 2007 yılında sektörde 5.861 kişi istihdam edilirken bu rakam 2008 yılında 5.102'ye, 2009 yılında ise 4.715'e kadar gerilemiştir.

TSPAKB personel verileri ışığında aracı kurumlarda çalışan personelin eğitim durumları Şekil 5.47'de gösterilmiştir. 2009 yılı sonu itibarıyla sektörde istihdam edilen personelin %57,8'i lisans, %12,4'ü lisansüstü eğitim düzeyine sahiptir. Lise ve altı eğitim düzeyinde olan personelin oranı ise %23,6'dır. Diğer yandan, 2009 yılı sonu itibarıyla sektörde çalışan personelin %40,5'ini kadın personel oluşturmaktadır.

Aracı Kurum Çalışanlarının Eğitim Durumlarının Dağılımı, 2009

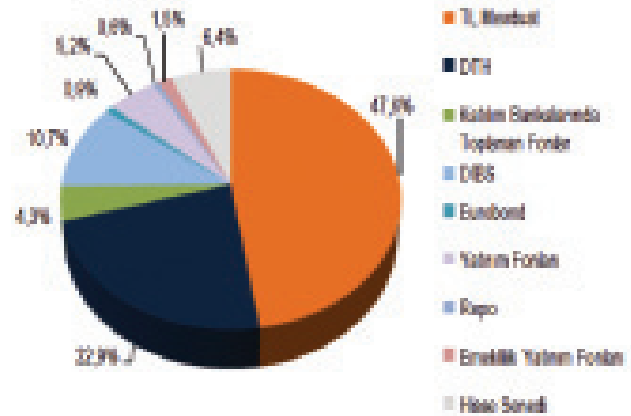
Şekil 5.47



Kaynak: TSPAKB

Yurtiçi Yerleşiklerin Yatırım Tercihleri, 2009

Şekil 5.48



Kaynak: TSPAKB

Yurtiçi yatırımcıların 2009 yılı Kasım ayı itibarıyla aracı kurumlar yoluyla tercih ettiği yatırım türleri ve bu yatırımların toplam büyüklükleri Şekil 34'te gösterilmiştir. 2007 yılında 455 milyar TL olan toplam yurtiçi yerleşiklerin yatırımı 2008 yılında 534,7 milyar TL'ye yükselmiştir. 2009 yılı Kasım ayında 605.3 milyar TL'ye ulaşan yurtiçi yerleşiklerin yatırımlarında en çok tercih edilen yatırım türü %47,6 ile TL mevduatları olmuştur. Daha sonra sırasıyla %22,9 ile Döviz Tevdiat Hesabı (DTH) ve %10,7 ile Devlet İç Borçlanma Senedi (DİBS) gelmektedir.

Yurtdışı yatırımcıların 2009 yılı Kasım ayı itibarıyla aracı kurumlar aracılığıyla tercih ettiği yatırım türleri ve bu yatırımların toplam büyüklükleri Şekil 5.48'de gösterilmiştir. 2007 yılında 123,8 milyar TL olan toplam yurtdışı yerleşiklerin yatırımı, 2008 yılında 76,5 milyar TL'ye gerilemiştir. 2009 yılı Kasım ayında 117,8 milyar TL'ye ulaşan yurtdışı yerleşiklerin yatırımlarında en çok tercih edilen yatırım türü %60,5 ile hisse senetleri olmuştur. Daha sonra sırasıyla %28 ile DİBS ve %10,4 ile TL mevduatı gelmektedir.

TSPAKB verilerine göre; sektörde yatırımcılara sunulan halka açık şirketlerin toplam piyasa değeri 2008 yılında 182 milyar TL iken 2009 yılında 350,7 milyar TL'ye yükselmiştir. 4 Haziran 2010 itibarıyla bu rakam 379,9 milyar TL'dir. Şirketlerin aynı dönem içerisinde ortalama halka açıklık oranları %30,8'den %32,5'e kadar yükselmiştir. 4 Haziran 2010 itibarıyla halka açık şirketlerin halka açık kısmının piyasa değeri 79,5 milyar USD'dir.

2009 yılında İstanbul Menkul Kıymetler Borsası'nda (İMKB) işlem gören hisse senedi sayısı 317 iken bu rakam 28 Mayıs 2010 itibarıyla 321'dir. Diğer taraftan, aynı tarih itibarıyla işlem gören borsa yatırım fonları sayısı 9 adettir. Öte yandan 2008 yılında 989.853 olan toplam yatırımcı sayısı, 2009 yılı sonunda 1.000.261 kişiye ulaşmıştır. Nisan 2010 itibarıyla bu rakam 1.023.457'ye yükselmiştir.

2009 yılında halka açık şirketler içinde kar elde eden şirketlerin sayısı 220 adettir. Kar eden şirketlerin toplam karı 31,2 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. Diğer taraftan 93 şirket toplam 1,5 milyar TL zarar etmişlerdir.

**Sonuç olarak**, 2009 yılında halka açık şirketler toplamda 29,6 milyar TL kar elde etmişlerdir. Bu rakam 2007 yılında elde edilen 31,2 milyar TL'nin gerisinde kalırken, 2008 yılında 178 firmanın zarar beyan etmesi ile elde edilen 22,3 milyar TL'nin üzerinde bir tutar olmuştur.

TSPAKB verilerine göre, hisse senedi işlemi yapan yabancı yatırımcıların hisse senedi işlem hacimleri, 2008 yılından başlayarak 2010 yılı Nisan ayına kadar düşüş eğilimi sergilemiştir. 2008 yılında 142,1 milyar USD hacim sağlayan yabancı yatırımcı işlemleri, 2009 yılı sonunda 90,2 milyar USD hacim elde etmiştir. Nisan 2010 itibarıyla yabancı yatırımcı hisse senedi işlem hacmi 41,7 milyar TL'ye gerilemiştir.

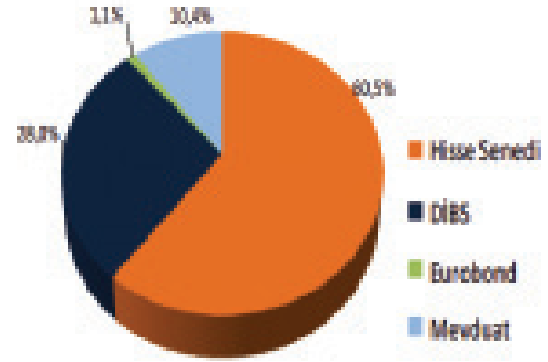
TSPAKB verilerine göre, 2009 itibarıyla İMKB hisse senedi piyasasında faaliyet gösteren aracı kurumların toplam işlem hacimleri 624 milyar USD olarak gerçekleşmiştir. Tahvil-Bono Kesin Alım-Satım Pazarı'nda elde edilen 800 milyar TL'lik işlem hacminin 712 milyar USD'si bankalar, 88 milyar USD'si ise aracı kurumlar tarafından gerçekleştirilmiştir. Repo-Ters Repo Pazarı'nda 2009 yılında gerçekleşen 4.129 milyar USD'lik işlem hacminin %71,5'i bankalar, %16'sı aracı kurumlar, kalan kısmı ise TCMB ve Takasbank tarafından gerçekleştirilmiştir. 2009 yılında toplam işlem hacmi bakımından bir önceki yıla göre hisse senedi piyasasında %21 oranında artış, Tahvil-Bono Kesin Alım-Satım Pazarı'nda %3 ve Repo-Ters Repo Pazarı'nda %14 oranlarında düşüş görülmüştür.

Diğer taraftan, İzmir'de faaliyet gösteren Vadeli İşlem ve Opsiyon Borsası (VOB) 2009 yılında bir önceki yıl 54,5 milyon adet olan kontrat sayısını %45,6 oranında arttırarak 79,4 milyon adede yükseltmiştir. İşlem hacmi de aynı dönemde %60,6 oranında artış göstererek 415,9 milyar TL'den 668,3 milyar TL'ye ulaşmıştır. 2008 yılında 209,3 milyar TL olan dönem sonu açık pozisyon, 2009 yılı sonunda 188,9 milyar TL'ye gerilemiştir. TSPAKB verilerine göre aracı kurumların aktif toplamaları 2008 yılında 3,8 milyar TL iken, 2009 yılında 5,9 milyar TL'ye yükselmiştir. Aynı şekilde, 2008 yılında 170 milyon TL olan net kar, 2009 yılında 316,9 milyon TL'ye yükselmiştir.

Hisse Senedi Piyasası'nda faaliyet gösteren aracı kurumların sayısı 2007 yılında 99, 2008 yılında ise 97 adet iken, 2009 yılı sonunda 89'a düşmüştür. Buna rağmen, aracı kurumların işlem hacimleri 2007 yılında 776 milyar TL iken 2009 yılında 965 milyar TL'ye yükselmiştir. Aracı kurumların işlem hacimlerinin kullanıcı türüne göre dağılımı incelendiğinde; 2007 yılında %76,2 olan toplam yurtdışı

Yurtdışı Yerleşiklerin Yatırım Tercihleri, 2009

Şekil 5.49



Kaynak: TSPAKB

yatırımcı işlem hacmi, 2008 yılında %73,5'e gerilemiş, 2009 yılında ise %85,7'ye kadar yükselmiştir. Yurtdışı yatırımcıların işlem hacim oranları 2009 yıl sonu itibarıyla toplam işlem hacminin %14,3'üne denk gelmiştir.

2009 yıl sonu itibarıyla Tahvil ve Bono Piyasası'nda faaliyet gösteren toplam aracı kuruluş sayısı 119'dur. Bunun 41 adedi banka, 78 adedi aracı kurumdur. Pazarda aracı kurumların 2009 yılı işlem hacimleri 136 milyar TL olup toplam 1.238 milyar TL olan işlem hacminin %11'ini oluşturmaktadır. Aracı kurumların Tahvil-Bono Piyasası işlem hacimlerinin %94,5'i yurtdışı yatırımcılar tarafından gerçekleştirilmiştir. 2007 yılında %1,8 olan toplam yurtdışı yatırımcı işlem hacminin 2008 yılında %7,6'ya, 2009 yılında ise %5,5'e ulaştığı görülmüştür.

Hisse senedi hesap sayılarının ve portföy değerlerinin türe ve sahipliğe göre dağılımları incelendiğinde; 2009 yılı toplam 1.115.314 tanımlı bakiyeli hesap sayısının %99,33'ü yerli yatırımcılar tarafından açıldığı görülmektedir. Diğer taraftan, 26.918.021.249 adet tanımlı

bakiyeli hesap hisse senedinin %53,82'si yabancı yatırımcılara aittir. 124.287.758.147 TL'lik tanımlı bakiyeli hesap portföy değerinin %32,66'sı yerli yatırımcılara aittir. Toplam tanımlı bakiyeli hesap portföy değerinin %47,93'ünü yabancı fonlar oluşturmaktadır.

İstanbul'da faaliyet gösteren aracı kurumların yatırımcı sayıları ve portföy değerlerinin Türkiye verileri ile karşılaştırılmasına Tablo 5.19'da yer verilmiştir. Toplam 2.276 adet fonun %9,97'sinin

İstanbul'da bulunduğu görülmektedir. Toplam fon sayısının %89'u ise yurtdışı fonlardır. Toplam fon değerinin yalnızca %3,06'sı İstanbul'da bulunmaktadır. Diğer taraftan, 24,9 milyar TL tutarındaki gerçek yatırımcı portföy değerinin %60,47'si İstanbul'a aittir. 37 adet yatırım ortaklığının 36'sı İstanbul'da kurulmuştur. Bu ortaklıklar toplam portföy değerinin %99,66'sını oluşturmaktadır. Türkiye toplam yatırımcı sayısının %31,87'si ve toplam portföy değerinin %24,15'i İstanbul'dadır.

#### İstanbul'daki Menkul Kıymet Aracı Kurumlarına Dair Bilgiler, 2009

Tablo 5.19

	İstanbul	Toplam	İstanbul Oran(%)
Fon Sayısı	227	2.276	%9,97
Fon Portföy Değeri (TL)	1.877.903.094	61.293.298.846	%3,06
Tüzel Yatırımcı Sayısı	1.218	3.248	%37,50
Tüzel Yatırımcı Portföy Değeri (TL)	10.825.490.700	35.136.941.130	%30,81
Gerçek Yatırımcı Sayısı	317.250	994.482	%31,90
Gerçek Yatırımcı Portföy Değeri (TL)	15.083.968.188	24.945.211.967	%60,47
Diğer Yatırımcı Sayısı	78	218	%35,78
Diğer Yatırımcı Portföy Değeri (TL)	1.964.106.434	2.653.206.178	%74,03
Yatırım Ortaklığı Sayısı	36	37	%97,30
Yatırım Ortaklığı Portföy Değeri (TL)	258.222.422	259.100.026	%99,66
Toplam Yatırımcı Sayısı	318.809	1.000.261	%31,87
Toplam Portföy Değeri (TL)	30.009.690.837	124.287.758.147	%24,15

Kaynak: TSPAKB

### 5.2.3.1.6. Borsalar

#### 5.2.3.1.6.1. İstanbul Menkul Kıymetler Borsası

İstanbul Menkul Kıymetler Borsası, menkul kıymetlerin güven ve istikrar içinde işlem görmesini sağlamak amacıyla 91 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile 26 Aralık 1985'te kurulmuş, 3 Ocak 1986 tarihinde faaliyete geçmiş özerk ve mesleki bir kurum olup, kamu tüzel kişiliğini haizdir. İMKB piyasalarında faaliyet gösteren aracı kuruluşlarının sayıları ve türleri Tablo 5.20'de gösterilmiştir.

İMKB 1986-1994 yılları arasında toplam işlem hacmini 10.000 TL'den 651 milyon TL'ye yükseltmiştir. İMKB Hisse senetleri piyasasında 1995 yılında 2,3 milyar TL işlem hacmi elde edilmiş ve 2009 yılına kadar ekonomik kriz etkisinde geçen 2001 ve 2008 yılları dışında devamlı bir yükseliş eğilimi sergilemiştir. İMKB'de 2009 yılı toplam işlem hacmi 482,5 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. Hisse Senedi Piyasası'nda toplam işlem hacminin yıllara göre değişimi Şekil 5.50'de gösterilmiştir.

İMKB'de Faaliyet Gösteren Aracı Kuruluşlar, 2009, (Adet)

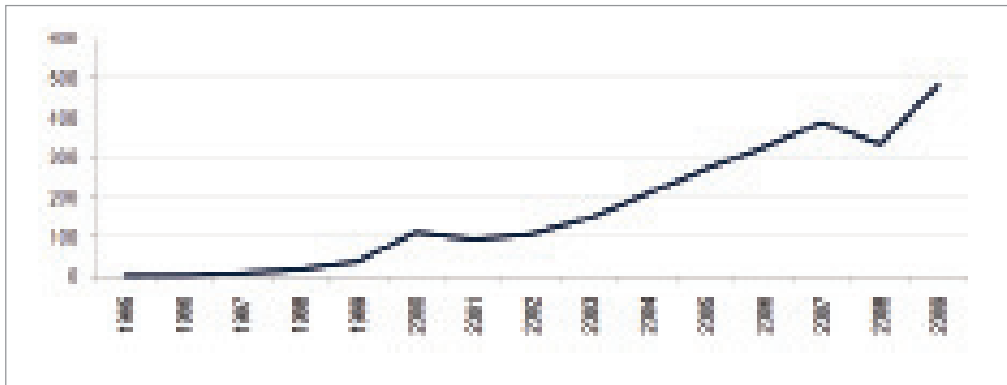
Tablo 5.20

Piyasa Adı	Aracı Kurum	Yatırım ve Kalkınma Bankası	Ticari Banka	Toplam
Hisse Senetleri Piyasası	103	0	0	103
Gelişen İşletmeler Piyasası	103	0	0	103
Tahvil ve Bono Piyasası Kesin Alım Satım Pazarı	90	11	30	131
Tahvil ve Bono Piyasası Repo-Ters Repo Pazarı	55	11	29	95
Yabancı Menkul Kıymetler Piyasası Uluslararası Tahvil Pazarı	90	11	30	131

Kaynak: İMKB

Hisse Senedi Piyasasında Toplam Hacmin Yıllara Göre Değişimi, 1995-2009, Milyar TL

Şekil 5.50

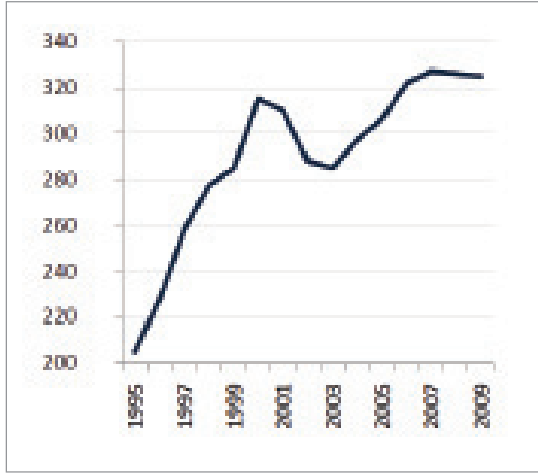


Kaynak: İMKB



Borsa Pazarlarında İşlem Gören Şirket Sayısındaki Gelişim, 1995-2009, (Adet)

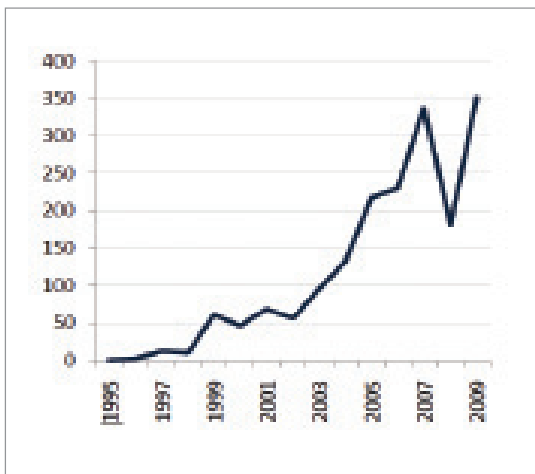
Şekil 5.51



Kaynak: İMKB

Borsada İşlem Gören Hisse Senetlerinin Piyasa Değerlerinin Yıllara Göre Gelişimi, 1995-2009, (Milyar TL)

Şekil 5.52



Kaynak: İMKB

1986 yılında borsa pazarlarında işlem gören şirket sayısı 80 adet iken, 2009 yılında bu rakam 325'e yükselmiştir. Bu dönemde şirket sayılarında görülen değişim Şekil 5.51'de gösterilmiştir. Yine, İMKB'de işlem gören hisse senetlerinin toplam değerinin 1986-2010 yılları arasındaki gelişimi Şekil 5.52'de gösterilmiştir. 1995 yılında 1,2 milyar TL olan Hisse Senetleri Piyasası'nın piyasa değeri 2009 yılı sonunda 350,7 milyar TL'ye kadar yükselmiştir.

### 5.2.3.1.6.2. İstanbul Altın Borsası (İAB)

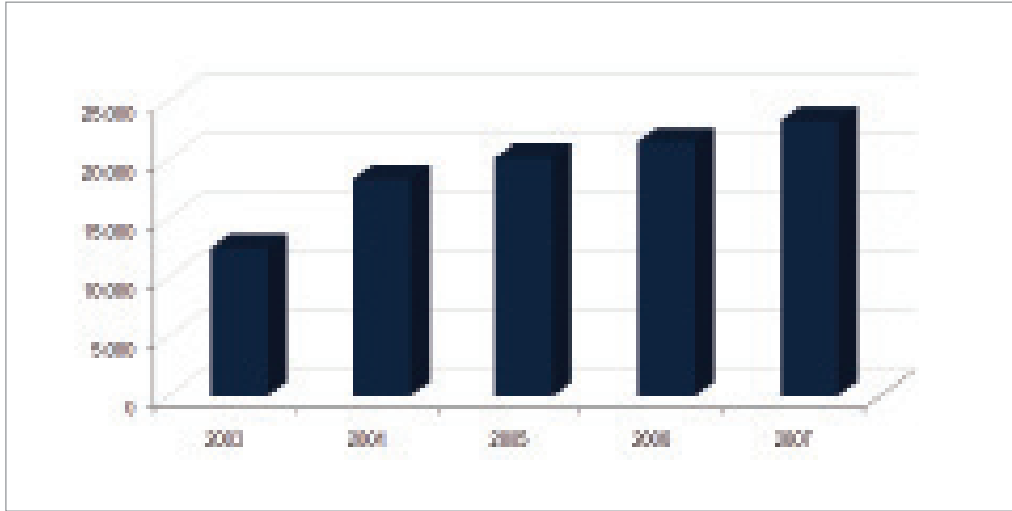
İstanbul Altın Borsası 26 Temmuz 1995 tarihinde faaliyete geçmiştir. İAB'nin bünyesinde standart, standart dışı, cevherden üretim altın, gümüş ve platin üzerine spot işlemlerin yapıldığı Kıymetli Madenler Piyasası ile ödünç ve sertifika işlemlerinin yapıldığı Kıymetli Madenler Ödünç Piyasası bulunmaktadır. Türkiye'de altın ithal etme yetkisi sadece İAB üyesi kuruluşlara aittir. Eylül 2010 itibarıyla Kıymetli Madenler Piyasası'nda 22'si banka, 33'ü yetkili müessese, 21'i kıymetli maden aracı kurumları, 8'i kıymetli maden üretimi veya ticareti ile iştigal eden anonim şirketleri olmak üzere toplam 84; Kıymetli Maden Ödünç Piyasası'nda ise 7'si banka ve 1'i kıymetli maden üretimi veya ticareti ile iştigal eden anonim şirket olmak üzere toplam 8 üye bulunmaktadır. 2003 yılında 12.525 adet olan altın imalat ve ticareti ile uğraşan mükellef sayısı %86 oranında bir artış göstererek 2007 yılında 23.288'e ulaşmıştır (bkz. Şekil 5.53).

Borsanın yıllık altın işlem hacminin 1995-2009 yılları arasındaki gelişimi Şekil 5.54'te gösterilmiştir. 1995 yılında 18.453 kg olan yıllık işlem hacmi, 2008 yılında 337.030 kg ile en yüksek değerine ulaşmıştır. Altının yıllık işlem hacminde dalgalanmalarla birlikte 2001 yılından itibaren bir artış eğilimi görülmektedir. İAB'da toplam altın işlem hacmi 2009 yılında 226,5 ton düzeyinde gerçekleşmiştir. Diğer taraftan, gümüş işlem hacmi 200 yılında 60,9 ton iken, 2008 yılında 384.220 kg ile en yüksek yıllık hacim değerine ulaşmıştır (bkz. Şekil 5.55). 2009 yılı gümüş toplam işlem hacmi 378,4 ton olarak kaydedilmiştir.

**1986 yılında borsa pazarlarında işlem gören şirket sayısı 80 adet iken, 2009 yılında bu rakam 325'e yükselmiştir.**

Altın İmalat ve Ticareti ile Uğraşan Mükellef Sayısı, 2003-2007, (Adet)

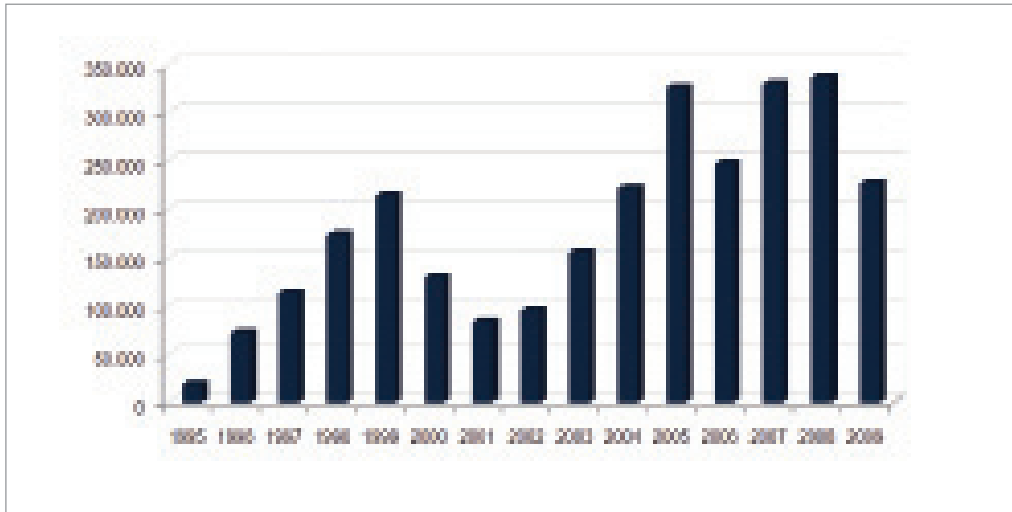
Şekil 5.53



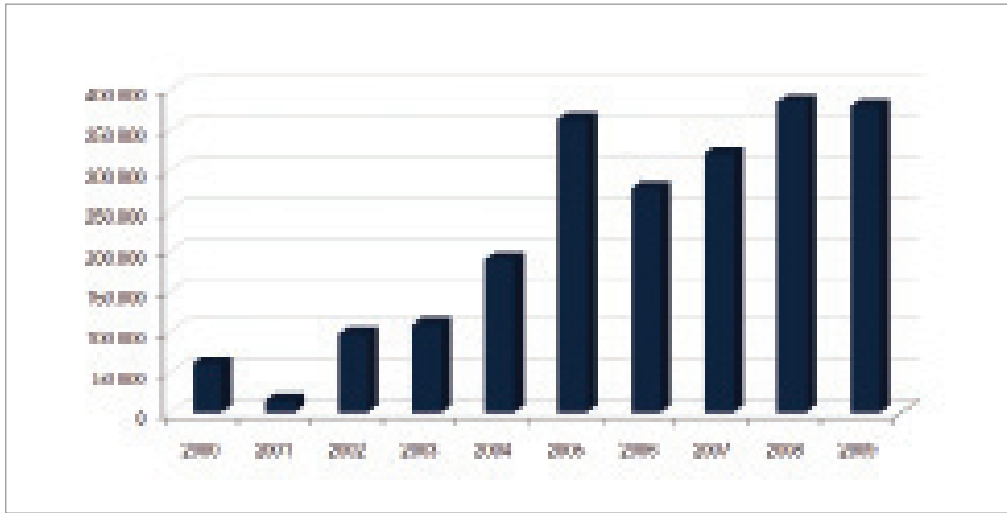
Kaynak: İAB

İAB Altın İşlem Hacmi, 1995-2009, (Kg)

Şekil 5.54



Kaynak: İAB



Kaynak: İAB

#### 5.2.3.1.7. Finans Sektörünün İstanbul'da Mekânsal Dağılımı

İstanbul'da 25.06.2010 tarihi itibarıyla bankacılık, finansal kiralama, faktoring, tüketici finansmanı, finansal holding, sigortacılık ve sermaye piyasası aracılık işlemlerinde sektörde faaliyet gösteren toplam 364 firma / kuruluş bulunmaktadır. Firmaların alt sektörler göre dağılımı Tablo 5.21'de gösterilmiştir.

Sektörde faaliyet gösteren kuruluşların BDDK'da ve bağlı buldukları birliklerde kayıtlı adreslerine göre ilçelere göre dağılımı Tablo 9.10'da gösterilmiştir. Sektörün en yoğun olarak faaliyet gösterdiği ilçe 158 kuruluş ve %43,4'lük oranla Şişli olduğu görülmektedir. Şişli'yi 87 kuruluş ile Beşiktaş ve 39 kuruluş ile Beyoğlu ilçeleri izlemektedir.

Kuruluşların 316 adedi Avrupa Yakası'nda, 48 adedi ise Anadolu Yakası'nda bulunmaktadır. Finans sektörünün yoğunlaştığı semtler Levent, Maslak, Gayrettepe, Esentepe, Etiler ve Karaköy şeklinde sıralanmıştır. Semtlere göre kuruluşların dağılımı Tablo 5.31'de gösterilmiştir.

İstanbul finans sektörünün yerleşim alanları Büyükdere Caddesi ile Eski Büyükdere Caddesi üzerinde yoğunlaşmıştır. Sektörde faaliyet gösteren 120 firma Büyükdere Caddesi üzerindeki plaza ve işyerlerinde, 30 firma ise Eski Büyükdere Caddesi üzerinde konumlanmıştır.

Alt sektörler ilçe bazında yer seçimi konusunda analiz edildiğinde; bankacılık sektöründe faaliyet gösteren 25 kuruluşun Şişli'de, 10 kuruluşun ise Beşiktaş'ta yer aldığı görülmektedir. Finansal kiralama şirketlerinin 15 adedi Beşiktaş'ta, 15 adedi ise Şişli'de bulunmaktadır. Faktoring kuruluşlarının 15 adedinin Beşiktaş'ta, 33 adedinin ise Şişli'de faaliyet gösterdiği görülmüştür. 5 adet firma ise Beyoğlu'nda yer almaktadır. Tüketici finansmanı şirketlerine bakıldığında firmaların birkaç ilçeye toplanmadığı ve daha dağınık bir yer seçimi yaptıkları görülmüştür. İstanbul'da faaliyet gösteren 9 adet şirketin 3'ünün Beşiktaş 2'sinin ise Şişli'de faaliyet gösterdiği görülmektedir. Toplam 3 adet olan finansal holding şirketleri ise Şişli, Beşiktaş ve Beyoğlu'nda 1'er kuruluş ile faaliyet göstermektedir. Sigortacılık sektöründe ise ağırlıklı olarak 4 ilçe ön plana çıkmaktadır. Bunlar 16 kuruluş ile Şişli, 15 kuruluş ile Beyoğlu, 8 şirket ile Beşiktaş ve 6 şirket

İstanbul'daki Finans Kuruluşlarının Dağılımı, 2010, (Adet)

Tablo 5.21

Alt sektör	Kuruluş sayısı
Bankacılık	43
Finansal kiralama	45
Faktoring	73
Finansman şirketleri	9
Finansal holding	3
Sigortacılık	54
Sermaye piyasası aracı kurumları	137
<b>Toplam</b>	<b>364</b>

Kaynak: BDDK, TSPAKB, TSRSB

ile Üsküdar'dır. Sermaye piyasası aracı kuruluşlarının ilçe bazında dağılımları incelendiğinde, yine Şişli, Beşiktaş ve Beyoğlu'nun en fazla kuruluşa ev sahipliği yaptığı görülmektedir. Şişli'de 59, Beşiktaş'ta 42, Beyoğlu'nda ise 13 adet aracı kuruluş faaliyet göstermektedir.

### 5.2.3.1.8. İstanbul Uluslararası Finans Merkezi (İFM)

İstanbul'un finans sektöründe sahip olduğu potansiyel, Yüksek Planlama Kurulu (YPK) tarafından yayınlanan 29.09.2009 tarihli İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Strateji Belgesi ile ifade edilmiştir. Strateji belgesinde, vizyon olarak "İstanbul, öncelikle bölgesel, nihai olarak da küresel finans merkezi olacaktır." denilmekte ve İstanbul'un küresel bir finans merkezi olması yönünde tespit edilen engeller ve bunları ortadan kaldırmaya yönelik eylemler açıklanmaktadır. Strateji Belgesinde bu konuda yapılacak çalışmalar; hukuk altyapısının güçlendirilmesi, finansal ürün ve hizmet çeşitliliğinin artırılması, basit ve etkin bir vergilendirme sisteminin oluşturulması, düzenleyici ve denetleyici çerçevenin geliştirilmesi, fiziksel altyapının iyileştirilmesi, teknolojik altyapının güçlendirilmesi, İFM organizasyon yapısının kurulması, insan kaynaklarının geliştirilmesi, İFM tanıtımının yapılması ve imajının oluşturulması ve strateji eylem planının takip edilmesi şeklinde başlıklar altında yer verilen öncelikler şeklinde sıralanmıştır.

İstanbul'daki Finans Kuruluşlarının Yoğunlaştığı Semtler / Mahalleler

Tablo 5.22

Semt/Mahalle	Kuruluş sayısı
Levent	65
Maslak	43
Gayrettepe	39
Esentepe	35
Etiler	12
Karaköy	11

Kaynak: BDDK, TSPAKB, TSRSB

İstanbul'da finans sektörünün rekabetçilik düzeyi İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından 2008 yılında hazırlanan İstanbul Hizmet Sektörlerinin Rekabetçilik Düzeyleri Analiz Raporu ile incelenmiştir. Raporun "İstanbul İli Finans Sektörünün Rekabetçilik Analizi" bölümünde İstanbul'da finans sektörünün "orta" seviyede rekabetçi bir sektör olduğu ifade edilmiştir. Rapora göre sektör; ilgili ve destekleyici kuruluşların varlığından ötürü yüksek, devletin rolü, girdi koşulları ve rekabet yapısı bakımından orta, talep koşulları bakımından ise düşük düzeyde rekabetçi bir konumda görülmektedir.

TBB tarafından Deloitte Danışmanlık A.Ş.'ye hazırlanan İstanbul'un Uluslararası Finans Merkezi Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi Raporu'na göre İstanbul'un seçilen altı rakip ile (Londra, Singapur, Dublin, Madrid, İsrail ve Moskova) 12 temel kriter bazında kıyaslaması yapılmış ve bu kıyaslamaların özetine Şekil 5.56'da yer verilmiştir. Raporda, İstanbul'un nitelikli işgücü bakımından yüksek sayıda, genç ve eğitim düzeyi sürekli artan bir iş gücüne sahip olduğu, finansal hizmetler piyasasının derinliğinin rakipler ile kıyaslandığında gelişime açık olduğu, imaj açısından Türkiye'nin imajının henüz finansal hizmetler sektörünün gelişimine destek olacak şekilde markalaşmış olmadığı ancak düzelme eğiliminde olduğu, Türkiye'deki yasal sistemin bir finans merkezini yönetmek için gerekli niteliklere henüz sahip olmadığı, politik ve ekonomik istikrar bakımından Türkiye'nin

ratinglerinin yükselmekte olduğu, Türkiye'nin düzenleyici çerçeve konusunda uluslararası standartlara uyum süreci devam etmekte olduğu, bazı süreçlerin ciddi zaman almasına karşın iş yapma kolaylığı ile ilgili olarak güçlü bir performans sergilediği, Türkiye'nin mevcut vergi durumunun makul olmakla birlikte mevcut durumu iyileştirme imkanlarının bulunduğu, altyapı kalitesi bakımından bilgi iletişim teknolojisi altyapısının gelişime ihtiyaç duyduğu, yaşamın gelişmiş finans merkezlerine göre daha düşük maliyetli olmakla birlikte yüksek bir yaşam kalitesi sunduğu, hem işgücü hem de gayrimenkul maliyetleri bakımından cazip yaşam imkanları sunduğu, İstanbul'un profesyonel hizmetlere erişilebilirlik konusunda gelişmiş bir piyasaya sahip olduğu ve bu durumun çok uluslu firmaların İstanbul'a ilgisini artırdığı ifade edilmiştir.

İstanbul'un uluslararası finans merkezi olması konusunda İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Strateji Belgesi doğrultusunda 5 yılda yapılması planlanan 71 düzenleme ile eksik kalan yönlerinin

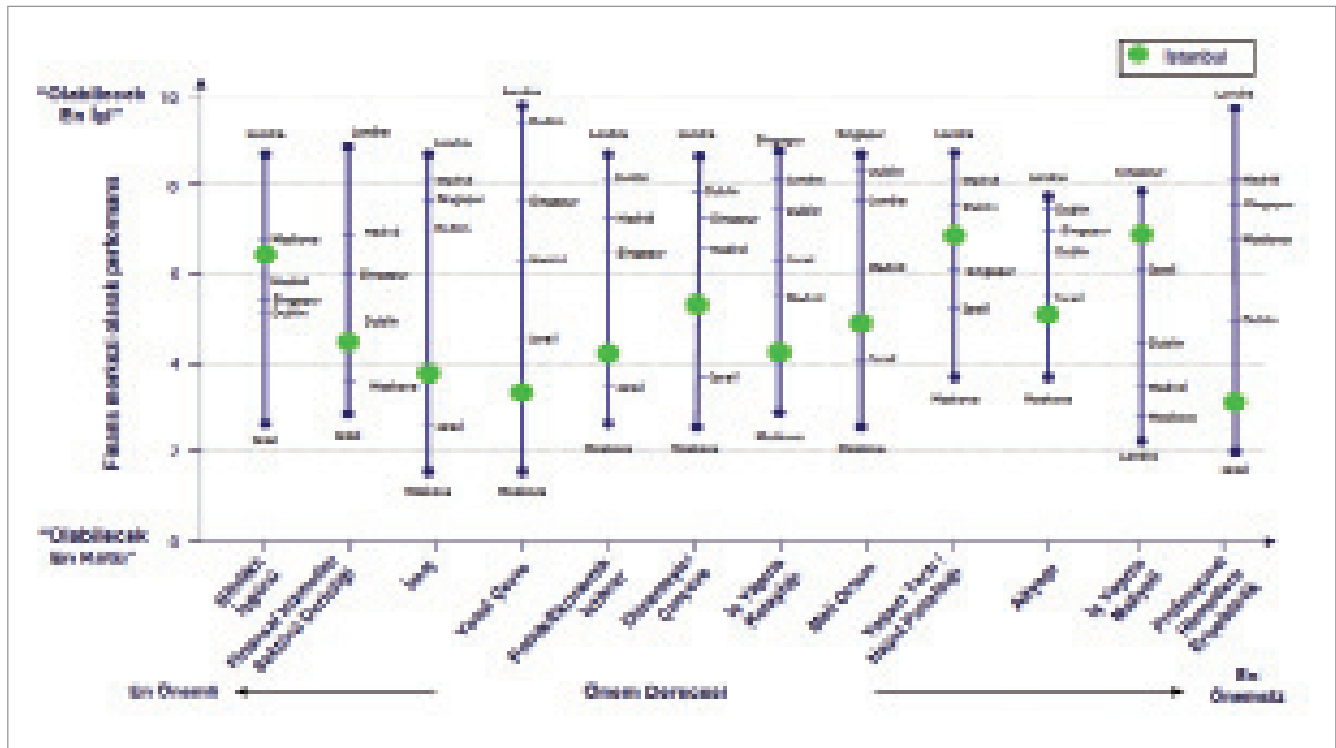
iyileştirilmesi amaçlanmaktadır. Küresel finansal hareketlerin küresel ekonomik kriz dolayısıyla hareket kazandığı bir dönemde İstanbul'un uluslararası bir finans merkezi olma potansiyelinin arttığı söylenebilir.

### 5.2.3.1.9. Değerlendirme

Finansal hizmetler sektörünün bütün alanlarında, Türkiye'nin oldukça önemli bir büyüme potansiyeli bulunmaktadır. 2009 sonunda Finans sektörünün toplam aktiflerinin GSYİH'ye oranı %98 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'de mali aracı kuruluş faaliyetleri, diğer sektörler ile kıyaslandığında, 2004 yılından bu yana sürekli pozitif bir reel büyüme hızı göstermiştir. 2004, 2005 ve 2006 yıllarında üst üste %14, 2007 yılında %10, 2006 yılında ise %9 civarında büyüyen sektör, küresel finans krizinin gölgesinde geçen 2009 yılında %8,5 oranında reel büyüme kaydetmiştir.

İstanbul'un Rakipleri ile Kıyaslanması, 2008, (Puan)

Şekil 5.56



Kaynak: Deloitte, İstanbul'un Uluslararası Finans Merkezi Olma Potansiyelinin Değerlendirilmesi

Bankacılık sektöründe, krizlerinin etkisiyle mali bünyeleri ve karlılık performansları kötüleşen bankaları daha sağlıklı bir yapıya kavuşturabilmek amacıyla, 2001 yılı Mayıs ayında Bankacılık Sektörü Yeniden Yapılandırma Programı uygulamaya konulmuştur. Program kapsamında kamu sermayeli bankaların sermaye yapıları güçlendirilmiş, görev zararı alacakları ödenmiş ve yeni görev zararlarının doğmasına imkân veren düzenlemeler kaldırılmış, kısa vadeli yükümlülükleri tasfiye edilmiştir. Bu bankalar operasyonel olarak yeniden yapılandırılmış, yönetimlerinde profesyonel bir kadro oluşturulmuş, şube ve personel sayısı rasyonel seviyelere düşürülmüştür. TMSF'ye devredilen bankalar birleştirme, satış veya doğrudan tasfiye gibi yöntemlerle kısa sürelerde çözümlenmiştir.

Sektörün 2005 yılında 7 milyar TL olan toplam karı, 2009 yılına kadar 2,1 kat artış göstermiş ve 21,8 milyar TL'ye ulaşmıştır (bkz. Tablo 4). Aynı dönem içerisinde bankalar karlarını 2,3 kat, finansal kiralama şirketleri 3 kat ve reasürans şirketleri 1,4 kat artırırken, tüketici finansmanı şirketleri %75, menkul kıymet aracı kurumları ise %9,5 oranında kar kaybı yaşamışlardır. 2009 yılında finans sektörü öz kaynak karlılığı bir önceki yıla göre %1,8 artış ile %17 olarak gerçekleşmiştir. Bankalar ise %18,2'lik özkaynak karlılığı ile 2009 yılında en yüksek oranlı alt sektörlerden birisi olmuştur. Varlık yönetim şirketleri 2008 yılında negatif (%-73,1) özkaynak karlılığına sahip iken, 2009 yılında %19,1'lik özkaynak karlılığına ulaşmış olması dikkat çekmektedir. Yine, varlık yönetim şirketleri 2008 yılındaki negatif (%-14,8) olan aktif karlılığını 2009 yılında %6,8'e yükseltmiş ve sektörün en yüksek oranlı aktif karlılığına sahip alt sektörü konumuna gelmiştir.

İstanbul, Türkiye'deki finans sektörünün merkezi konumundadır. Türkiye'de aktif olarak faaliyet gösteren 49 adet bankadan 24 adet yabancı sermayeli ve 17 adet yerli sermayeli özel bankanın tamamının genel müdürlükleri İstanbul'da bulunmaktadır. Diğer taraftan, bankalar fonksiyon grupları bakımından ele alındığında; 4 katılım bankasının tümünün, 13 yatırım bankasının 10'unun ve 32 mevduat bankasının 29'unun genel merkezleri İstanbul'da almaktadır. Türkiye'de tasarruf mevduatının %43,2'sine denk gelen 138,9 milyar TL İstanbul'daki bankalar tarafından toplanmıştır. Ayrıca, sektörün toplam mevduat hacminin %45,3'üne denk gelen 226,2 milyar bin TL İstanbul'da toplanan mevduattır.

İstanbul, kişi başı nakdi kredilerde 11.615 TL ve kişi başı tasarruf mevduatında 19.747 TL ile Türkiye'de ilk sırada yer almaktadır. İstanbul kişi başına toplam mevduat sıralamasında 17.520 TL ile Ankara'nın ardında ikinci sırada yer almaktadır. İstanbul'da kişi

başına düşen kredi ve mevduat miktarı Türkiye ortalamasının çok üzerindedir.

Banka genel müdürlüklerinin yanı sıra Türkiye'de Mart 2010 itibarıyla faal olan 9548 adet şubenin 2872'si (%30'u), İstanbul'da bulunmaktadır. 4522 adet yerli özel banka şubesinin 1472 adedi ve 2451 adet yabancı banka şubesinin 968 adedi İstanbul'da bulunmaktadır. Kamu bankalarının 432 şubesi de yine İstanbul'da yer almaktadır. Şubelerin fonksiyonel açıdan dağılımı incelendiğinde, katılım bankası şubelerinin %42'si, mevduat bankası şubelerinin %29'u ve kalkınma ve yatırım bankası şubelerinin %29'u İstanbul'da yer almaktadır.

İstanbul'da bankacılık, finansal kiralama, faktoring, tüketici finansmanı, finansal holding, sigortacılık ve sermaye piyasası aracılık işlemlerinde sektörde faaliyet gösteren toplam 364 firma/kuruluş bulunmaktadır.

Bu çerçevede; Türkiye'nin finans merkezi olan İstanbul'un, öncelikle bölgesel ve nihai olarak da uluslararası bir finans merkezi olması hedeflenmektedir. Halihazırdaki küresel finans merkezlerinin oldukça gerisinde bulunan İstanbul'un sahip olduğu potansiyelin en iyi şekilde kullanılabilmesi büyük önem arz etmektedir. Politik ve ekonomik istikrarın yanı sıra, İstanbul Uluslararası Finans Merkezi projesi kapsamında oluşturulan Strateji ve Eylem Planı'nda hukuki altyapının güçlendirilmesi, düzenleyici çerçevenin geliştirilmesi, vergi reformları, etkin bir tanıtım, finans sektörüne ilişkin fiziki ve teknolojik altyapının geliştirilmesine gibi konulara ait öncelikler belirlenerek, ilgili kurum ve kuruluşların takibine sunulmuştur. Bu kapsamda, oluşturulan çalışma grupları gerekli düzenlemelerin hızla hayata geçirilmesi için çalışmalarına devam etmekte olup, sözkonusu gruplarda yer alan kamu kurum ve kuruluşları arasındaki işbirliğinin yanı sıra, özel sektör ve yerel kurum ve kuruluşların sürece ilişkin bilinçlendirilmeleri ve aktif katılımı büyük önem taşımaktadır.

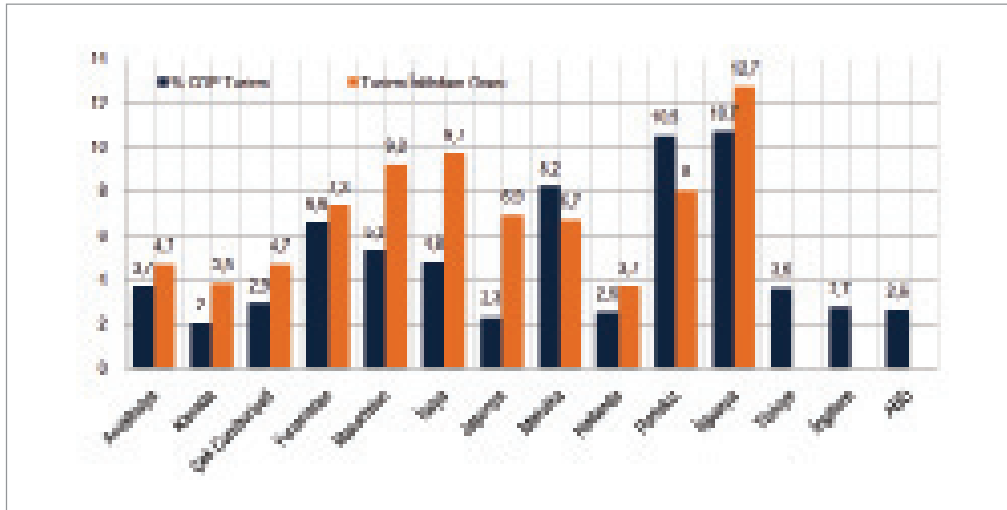
### 5.2.3.2 Turizm Sektörü

#### 5.2.3.2.1. Genel Bakış

Turizm faaliyetlerinin hızlı ve büyük gelişimi nedeniyle turizm sektörü, geçtiğimiz yüzyılın dikkate değer bir ekonomik ve sosyal fenomenidir. Dünyada uluslararası girişler 1950 yılında ancak 25 milyonu bulurken, 2005 yılında 806 milyona ulaşmıştır ki bu ortalama yıllık %6,5'lük bir büyüme oranını göstermektedir. Turizm

## Turizm Sektörünün GSYİH İçindeki Payı ve İstihdam Oranı

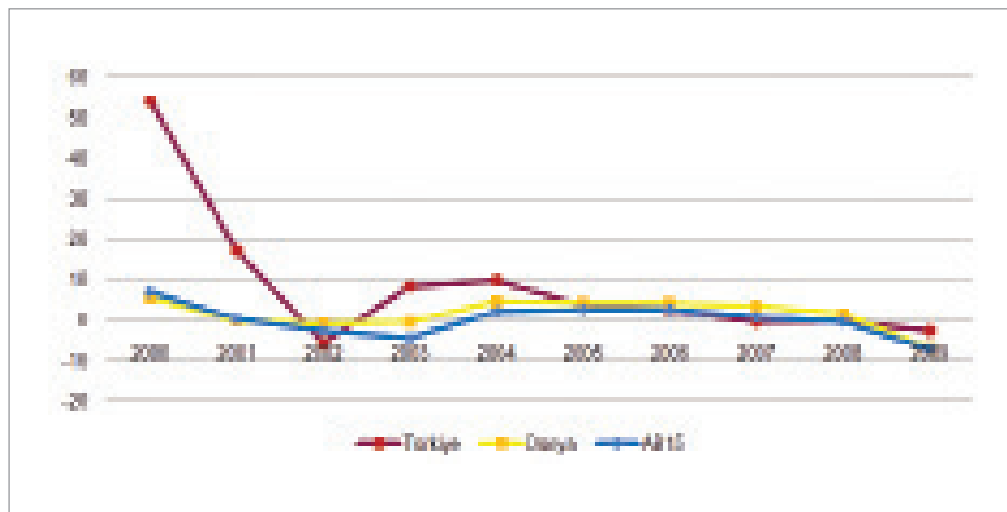
Şekil 5.57



Kaynak: UNWTO 2009 Dünya Turizmi verilerinden derlenmiştir.

## Seyahat ve Turizm Talebi, 2000-2009

Şekil 5.58



Kaynak: WWTC Seyahat ve Turizm Talebi verileri kullanılmıştır, 2010

sektöründe büyüme oranı bu dönemde, özellikle Asya ve Pasifik (%13 yıllık ortalama büyüme oranı) ile Orta Doğu'da (%10) oldukça yüksektir. Buna karşılık Amerika (%5) ve Avrupa'da (%6) turizm sektörü büyüme hızı dünya ortalamasının altında kalmıştır. Yeni destinasyonlar pazar paylarını giderek arttırmakta ve sektörde olgunlaşmış bölgeler olan Avrupa ve Amerika, dinamik olmayan bir büyüme eğilimi göstermektedir (UNWTO World Tourism, 2009).

Şekil 5.57'de bazı ülkelerde turizm sektörünün GSYİH içindeki payı ve turizm istihdam oranı gösterilmektedir. Buna göre örneğin İspanya (%12,7), İtalya (%9,7), Macaristan (%9,2), Yunanistan'da (%7,3) turizm sektörünün istihdam oranının oldukça yüksek olduğu ve İspanya (%10,7), Portekiz (%10,5) ve Meksika'da (%8,2) turizm sektörünün GSYİH'ye önemli bir katkı yaptığı görülmektedir.

Dünyada turizm sektörü son dönemde karşılaşılan küresel sorunlar nedeniyle tüm bölgelerde küçülmüştür. 2009 yılında yaşanan küresel finansal kriz diğer sektörleri olduğu gibi, çoğu ülkede turizm sektörünün de etkilenmiştir. Bu dönemde hanehalkı tatil faaliyetlerini kısmış, daha pahalı olan uzun mesafeli geziler yerine, daha ucuz, kısa mesafeli, iç gezileri tercih etmiştir. Bununla birlikte

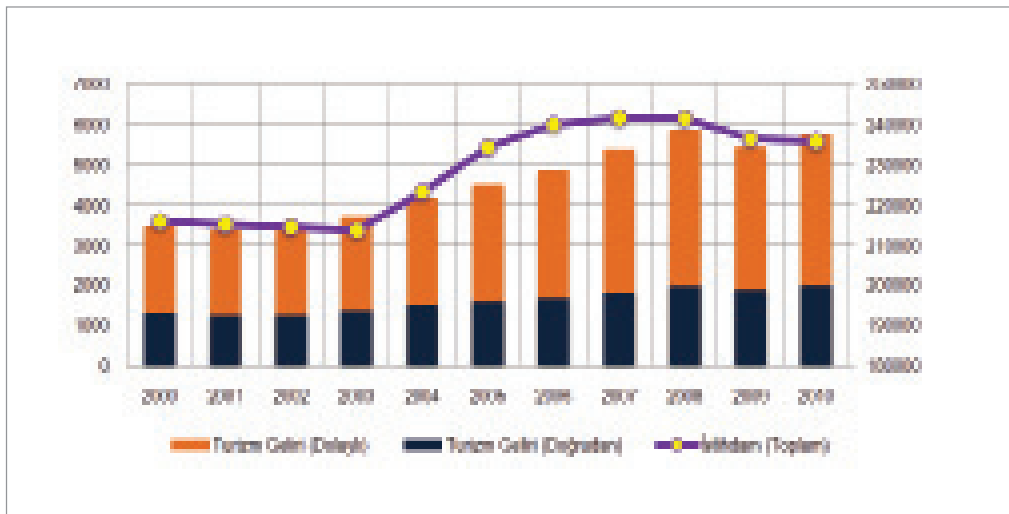
kurumlar da iş gezisi bütçelerini azaltmışlardır. 2009 yılında turizm sektörünün kendi içinde de yatırım planları ertelenmiştir. Buna ek olarak A(H1N1) salgınının yarattığı küresel korku, çoğu pazara seyahat konusunda çekince yaratmıştır (WWTC, 2010). Şekil 5.58'de dünyada, Türkiye'de ve AB15'de 2000-2009 yılları arasında seyahat ve turizm talebi gösterilmektedir.

Dünyada seyahat ve turizm talebinin 2001-2003 yılları arasında azaldığı görülmektedir. 2003 sonrasında sektörde talep artmış, ancak talep 2008-2009 döneminde %7 oranında küçülerek, 7072,04 milyar dolar olmuştur (WWTC, 2010).

2009 yılında özellikle Asya'da yeni ortaya çıkan bazı ekonomilerin direncine rağmen, sektörde faaliyet ve istihdam daralmıştır. Küresel turizm ekonomisi gayrisafi hasılası 2009 yılında %4,8 azalmış ve sektördeki bu daralma 5 milyon kişinin iş kaybetmesine yol açmıştır. Bu dönemde hanehalkı gelirlerinin daralmasıyla uluslararası seyahatler de azalmış, uluslararası turist girişleri %5,1 oranında azalarak 877 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Reel harcamalar bundan daha büyük bir düşüşle %8,5 oranında azalmış, iş gezileri hem iç seyahat hem de dış seyahatlerde %8,0 oranında düşmüştür.

## Turizm Ekonomisi, 2000-2010

Şekil 5.59



Kaynak: WTTC veritabanı kullanılarak üretilmiştir, 2010



Turizm yatırımları ise bu dönemde %12 oranında azalmıştır. 2009 yılında yalnızca iç seyahatlerdeki harcamalar %0,7 oranında artış göstermiştir.

Tüm bu olumsuz verilere rağmen turizm sektöründe tüm dünyada halen 220 milyon kişi istihdam edilmekte olup, toplam istihdamın %7,6'sını oluşturmaktadır. Turizm sektörü, 2009 gibi bunalımlı bir dönemde dahi dünya gayrisafi hasılasının %9,4'ünü oluşturarak, 5.474 milyar dolar üretmiştir. Uluslararası ziyaretçiler ve turizm ürünlerinden elde edilen gelir toplam ihracatın %10,9'unu oluşturmakta olup, 1.980 milyar dolar üretmektedir. Bununla birlikte turizm endüstrisinin doğrudan etkisi 1,870 milyar dolar olup toplam gayrisafi hasılanın %3,2'sidir ve doğrudan endüstride istihdam toplam istihdamın %2,7'si olup, 77 milyon kişidir. Küresel ekonomi toparlanma sürecine girmiş olmakla birlikte, önümüzdeki dönemde turizm sektöründeki toparlanmanın yavaş olması, 2010'da da iş dünyasının ve hanehalkının harcamaları kısmak amacıyla seyahat planlarını dikkatli yapması beklenmektedir. 2010 yılı içerisinde turist

girişlerinin %2,5 yükseleceği ve reel harcamaların %1 artacağı, ancak iş gezisi harcamalarının %1,75 oranında azalmaya devam etmesi ve turizm yatırımlarının da 2010'da %1,75 azalması beklenmektedir. Bununla birlikte küresel turizm ekonomisi gayrisafi hasılasının %0,5 oranında büyümesi ve bunun 2011'de %3,25 oranında artması beklenmektedir (WTTC, 2010).

### 5.2.3.2.2. Turizm Sektörünün Türkiye'de Durumu

Turizm dünyada en hızlı gelişen sektörler arasında yer almaktadır. Ülkeler, bölgeler ve kentler artan küresel rekabet ortamında turistleri kendi bölgelerine çekebilmek için büyük bir yarış içindedir. Birçok gelişmekte olan ülkede olduğu gibi Türkiye'de de turizm, ekonominin motor güçlerinden birini teşkil etmekte; istihdam yaratmak, döviz girişi sağlamak ve yabancı sermaye yatırımlarını çekmek konusunda, doğal çekim alanları, tarihi ve arkeolojik alanları, gelişen turizm altyapısı ve kültürel yapısıyla, en önemli sektörlerden biri olarak görülmektedir. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 belgesinde

Gelen Yabancı Turist Sayısına Göre Ülkelerin Sıralaması, 2008

Tablo 5.23

Dünyada Turizm 2008 (Gelen Yabancı Turist Sayıları İlk 10)		
	Ülke	Milyon
1	Fransa	79,3
2	ABD	58,0
3	İspanya	57,3
4	Çin	53,0
5	İtalya	42,7
6	İngiltere	30,2
7	Ukrayna	25,4
8	Türkiye	25,0
9	Almanya	24,9
10	Meksika	22,6

Kaynak: UNWTO, 2010

Turizm Gelirlerine Göre Ülkelerin Sıralaması, 2008

Tablo 5.24

Dünyada Turizm Geliri İlk 10 (2008)		
	Ülke	Milyar \$
1	ABD	110,1
2	İspanya	61,6
3	Fransa	55,6
4	İtalya	45,7
5	Çin	40,8
6	Almanya	40,0
7	İngiltere	36,0
8	Avustralya	24,7
9	Türkiye	22,0
10	Avusturya	21,8

Kaynak: UNWTO, 2010

belirtilen uzun vadeli turizm stratejisinin ana hedefi; sürdürülebilir turizm yaklaşımının benimsenerek istihdamın arttırılmasında ve bölgesel gelişmede turizmin öncü bir sektör konumuna ulaştırılması ve Türkiye'nin 2023 yılına kadar, uluslararası pazarda turist sayısı ve turizm geliri bakımından ilk beş ülke arasında önemli bir varış noktası ve uluslararası bir marka haline getirilmesinin sağlanmasıdır (2023 vizyonu).

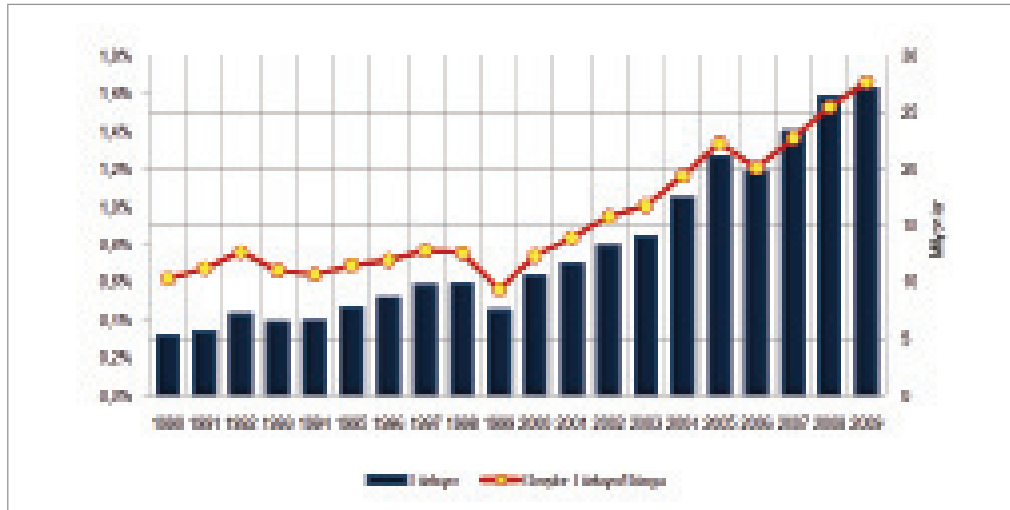
Ülkemizde ilk modern turizm hareketi 1863 yılında Sergi-i Umumi-i Osmani adını taşıyan serginin açılışı dolayısıyla başta Avusturya olmak üzere çeşitli yerlerden turistlerin gelmesi ile olmuştur. Ancak ülkemizin turizm bakımından gelişmesi, 1957 yılından itibaren Bakanlık düzeyinde ele alınması ile başlamıştır. Buna karşın Türkiye yakın yıllara kadar uluslararası düzeyde önemli bir yer edinememiştir. Uluslararası turizm ülkemizin ancak son yıllarda tanıştığı bir olgudur. 1990 yılında yabancı ziyaretçi sayısı 5 milyonun üzerine çıkmış, 1997 yılına gelindiğinde 10 milyon sınırına yaklaşmış ve Türkiye'yi dünyada en çok turist ve turizm geliri çeken 20 ülke arasına sokmuştur (Ertin, 2010).

Türkiye turizm endüstrisi 1980'lerin ortalarından itibaren hızlı bir gelişim süreci yaşamıştır. Bu dönemin başında birer tarım kenti olan Antalya ve Muğla artık dünyanın sayılı destinasyonları arasına girmiştir. 1980'lerin ortalarından itibaren, Türkiye'nin dışarıya açık liberal politikalarla yönetilmeye başlaması, TL'nin konvertibilitesi, yurda giriş-çıkış prosedürlerinin azaltılması, Türkiye'nin uluslararası, özellikle ticari alanda gittikçe önem kazanması, 1982 yılında 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun çıkarılması, 1618 sayılı Seyahat Acentaları Birliği ve Profesyonel Turist Rehberliği Yönetmeliği gibi yasal düzenlemelerin bu konjunktürdeki varlığı gibi gelişmeler nedeniyle turizm endüstrisinin gelişmesi bu dönemde hız kazanmıştır (TURSAB, 2003).

Tablo 5.23'te görüldüğü gibi, 2008 yılında Türkiye, 25 milyon turistle, dünyada en çok turist çeken 8. ülke ve 22 milyar dolarla, dünyada en çok turizm geliri elde eden 9. ülke konumundadır (UNWTO, 2009)<sup>46</sup>. Bununla birlikte, aynı dönemde Fransa'ya gelen yabancı turist sayısının Türkiye'nin yabancı ziyaretçi sayısının 3 katından, İspanya'ya gelen turist sayısının bu sayının 2 katından fazla olduğu ve yine bu ülkelerin turizm

#### Türkiye Ziyaretçi Girişleri ve Dünyaya Oranı, 1990-2009

Şekil 5.60



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı Turizm İstatistikleri kullanılarak üretilmiştir, 2010

<sup>46</sup> 2009 yılı için kesin olmayan rakamlara göre Türkiye'nin Gelen Turist Sayısı sıralamasında, 25,5 milyon turistle İngiltere'nin ardından 7. sıraya yükseldiği ve turizm gelirleri sıralamasında da 9. sıradaki yerini koruduğu görülmektedir (UNWTO Tourism Barometer, Nisan 2010). Ancak Kültür ve Turizm Bakanlığı verilerine göre 2009 yılında, UNWTO tarafından beklenen sayının üzerinde (27,3 milyon) yabancı ziyaretçi Türkiye'ye gelmiştir.

gelirinin Türkiye'nin turizm gelirinin 2,5 katından fazla olduğu Tablo 5.24'te görülmektedir.

2009 yılına gelindiğinde Türkiye'nin yabancı ziyaretçi girişlerinin dünyaya oranı 1990 yılında %0,6 iken, bu oran giderek artmış ve %1,6'ya ulaşmıştır. 2009 yılında Türkiye'ye gelen toplam turist sayısı 32.006.149 kişidir. Bunun %85,4'ünü (27.347.977 kişi) yabancı ziyaretçiler ve %14,6'sını (4 658 172 kişi) yurt dışında ikamet eden vatandaş ziyaretçiler oluşturmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010). 2009 yılında Türkiye'yi ziyaret eden yabancı ziyaretçi sayısı 2008 yılına göre %2,81 artış göstermiştir (bkz. Şekil 5.60). Bu dönemde toplam yabancı ziyaretçinin %5,80'i olan 1.571.330 kişi gününbirlikçidir.

2009 yılında ziyaretçi başına düşen ortalama harcama önceki yıla göre %6,3 azalarak, 664\$ olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde yabancı ziyaretçi başına düşen ortalama harcama önceki yıla göre %8,8 azalarak 580\$ ve yurt dışında ikamet eden vatandaş ziyaretçi başına

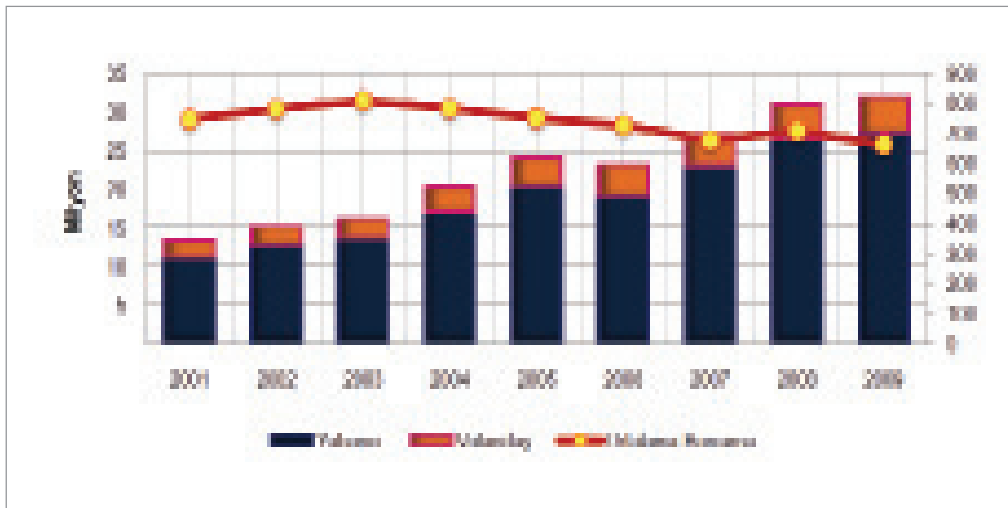
düşen ortalama harcama %2,3 artarak 1158 \$ olmuştur (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010).

2009 yılında turizm gelirleri, bir önceki yıla göre %3,2 azalmış, 21,249 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde yabancı ziyaretçilerden elde edilen gelir 2008 yılına göre %5,6 azalarak 15,853 milyar dolar, yurt dışında ikamet eden vatandaş ziyaretçilerden elde edilen gelir ise %4,8 artarak 5,396 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Buna karşılık 2009 yılında turizm giderleri, 2008 yılına göre %18,2 artarak 4,146 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (Türkiye İstatistik Kurumu, Merkez Bankası, Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010).

Turizm gelirlerinin ihracat gelirleri içindeki oranı 1965 yılında %3,0 iken, 2002 yılında bu oran artarak %33,9'a ulaşmıştır. 2002-2009 yılları arasında bu oran düşmüş olmakla birlikte, halen 102,1 milyar dolar olan ihracat gelirlerinin %20,8'i olan 21,3 milyar dolarını turizm gelirleri oluşturmaktadır (bkz. Şekil 5.62).

Türkiye'ye Yabancı ve Vatandaş Ziyaretçi Girişleri ve Yaptıkları Ortalama Harcama, 2001-2009

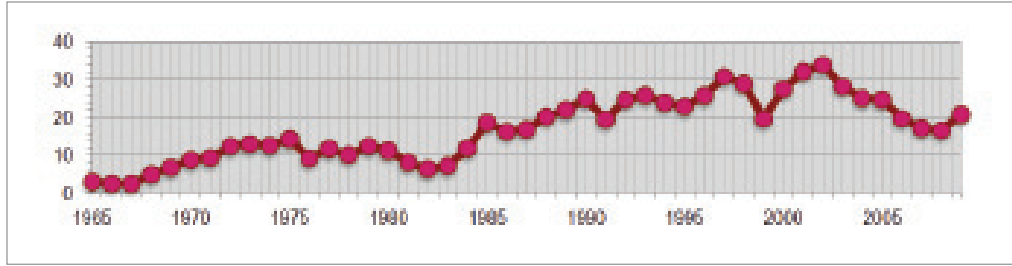
Şekil 5.61



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı Turizm İstatistiklerinden üretilmiştir, 2010

Turizm Gelirlerinin İhracat Gelirlerine Oranı, 1965-2005, (%)

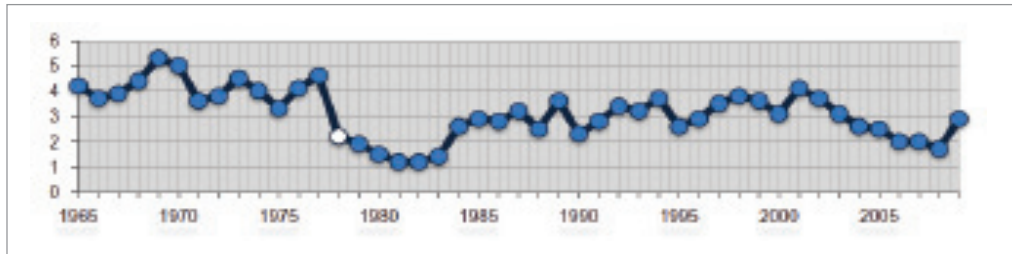
Şekil 5.62



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Turizm İstatistikleri, 2010

Turizm Giderlerinin İthalat Giderlerine Oranı, 1965-2005, (%)

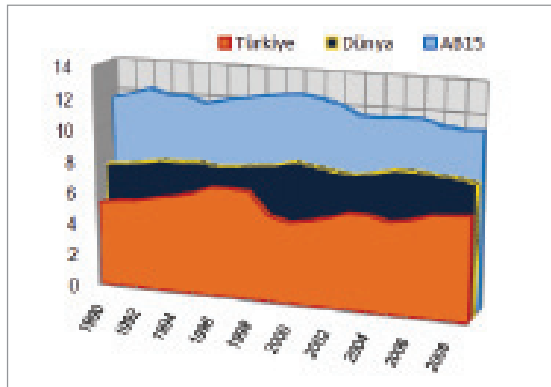
Şekil 5.63



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Turizm İstatistikleri, 2010

Seyahat ve Turizm Ekonomisi İstihdam Oranı, 1990-2010

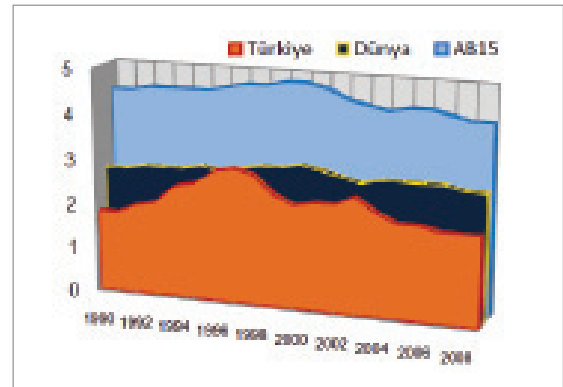
Şekil 5.64



Kaynak: WWTC Veritabanı kullanılarak üretilmiştir, 2010

Doğrudan İstihdam Oranı, 1990-2010

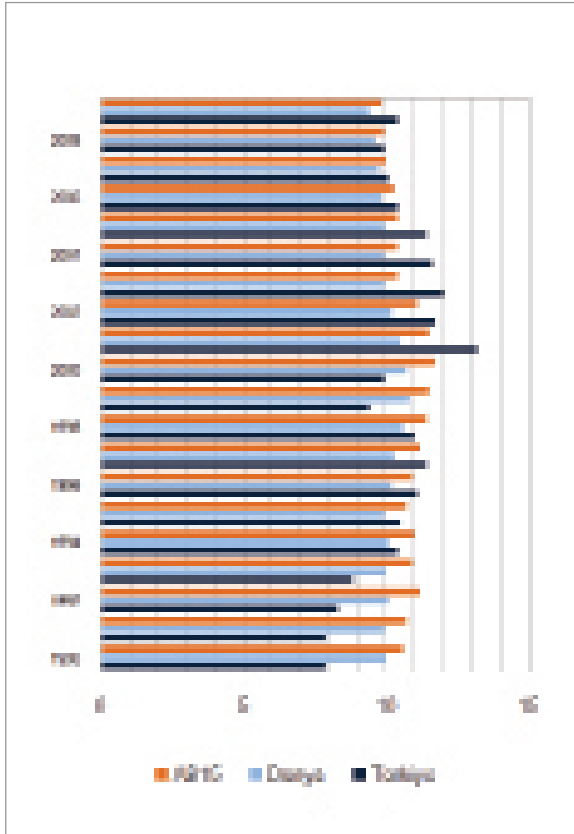
Şekil 5.65



Kaynak: WWTC Veritabanı kullanılarak üretilmiştir, 2010

Seyahat ve Turizm Ekonomisi GSYİH Yüzdesi, 1990-2009

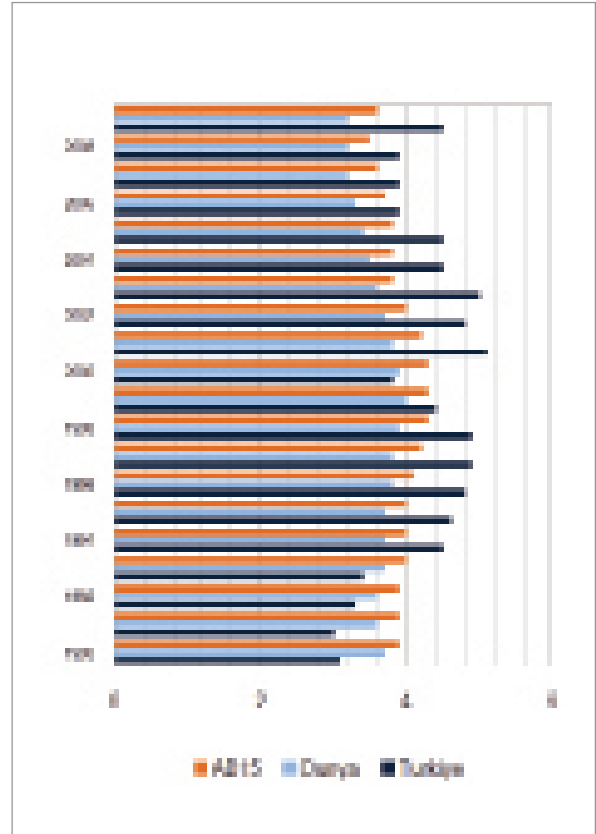
Şekil 5.66



Kaynak: WWTC Veritabanı kullanılarak üretilmiştir, 2010

Doğrudan Endüstrinin Yüzdesi, 1990-2009

Şekil 5.67



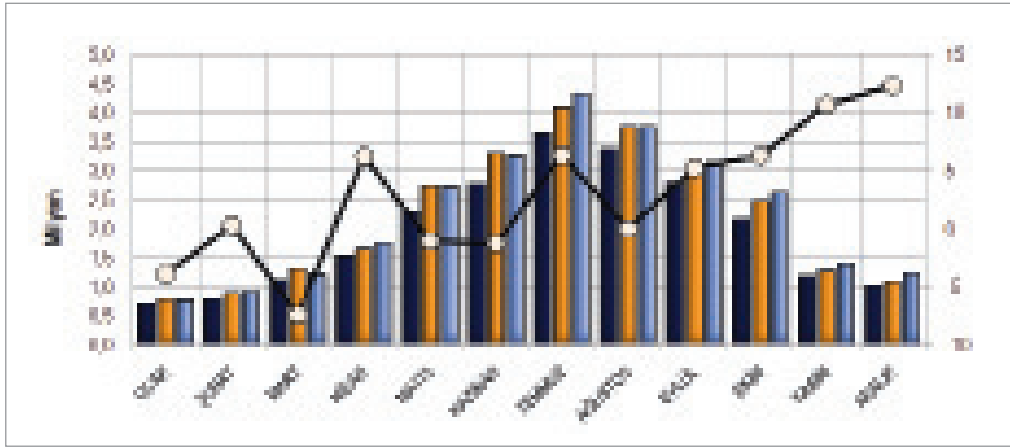
Kaynak: WWTC Veritabanı kullanılarak üretilmiştir, 2010

Bununla birlikte turizm giderlerinin ithalat giderlerine oranı 1965 yılında %4,2 iken, 2009 yılına gelindiğinde turizm giderleri toplam ithalat giderlerinin %2,9'unu oluşturmaktadır (bkz. Şekil 5.63). Toplam 140,9 milyar dolar olan ithalat giderlerinin 4,2 milyar doları turizm giderleridir.

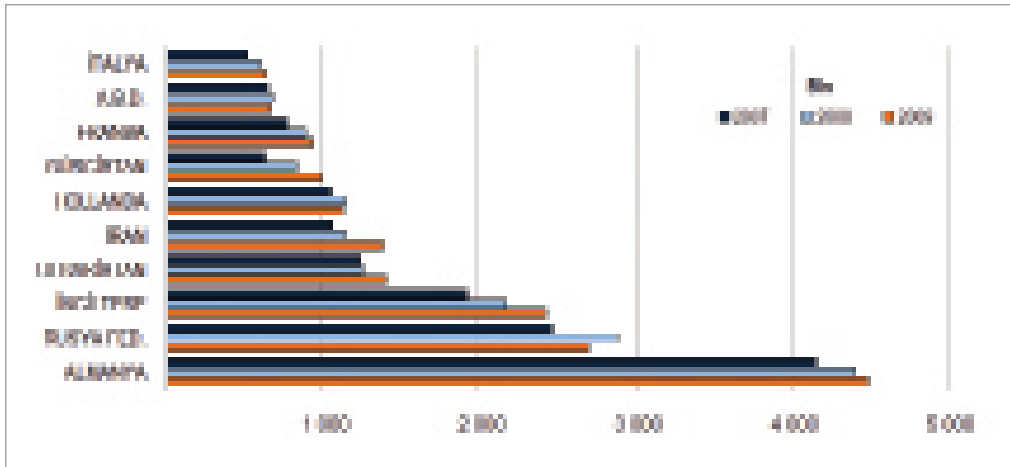
Türkiye'de seyahat ve turizm talebinin reel büyümesinde 2001 ve 2002 yıllarında büyük bir azalma olduğu, ancak 2009 yılındaki küçülmenin (%2,7) dünya ortalamasının altında olduğu görülmektedir. 2008'den 2009'a talep, 86,521 milyardan

75,284 milyar dolara düşmüştür. Talep 1999 yılında 18,8'lik küçülmenin ardından, 2000 yılında %54,1 büyümüş, 2002 yılında tekrar %5,7 oranında küçülmüş ve 2007 yılı itibarıyla de küçülmeye devam etmiştir.

Türkiye'ye en büyük sayıda yabancı ziyaretçinin son üç yılda, Haziran ve Eylül ayları arasında giriş yaptığı görülmektedir. 2008-2009 yılları arasındaki değişim incelendiğinde Mart, Mayıs ve Ağustos aylarında bir önceki dönemde göre düşüş olmakla birlikte, diğer aylarda yabancı ziyaretçi girişlerinin arttığı görülmektedir.



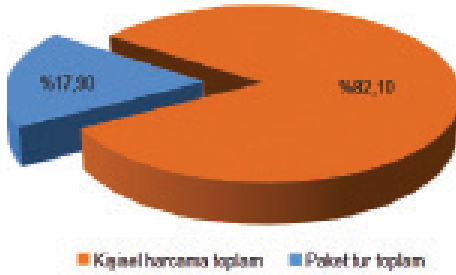
Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Giriş-Çıkış Yapan Yabancı ve Vatandaşlar, Sayı:12, Aralık, 2009



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Giriş-Çıkış Yapan Yabancı ve Vatandaşlar, Sayı:12, Aralık, 2009

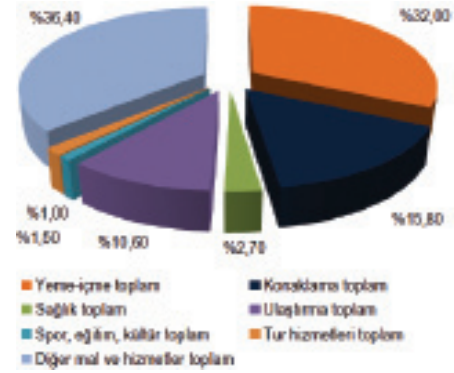
Yabancı Ziyaretçi Harcamaları -1

Şekil 5.70



Yabancı Ziyaretçi Harcamaları -2

Şekil 5.71



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Turizm İstatistikleri, 2010

2009 yılı içerisinde ülkemize en çok ziyaretçi gönderen ülkeler sıralamasında Almanya %16,58 (4.488.350) ile birinci, Rusya Federasyonu %9,95 (2.694.733) ile ikinci, İngiltere %8,96 (2.426.749) ile üçüncü sıradadır. İngiltere'yi Bulgaristan, İran, Hollanda, Gürcistan, Fransa, A.B.D ve İtalya izlemektedir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009).

Bu dönemde ülkemize gelen yabancı ziyaretçilerin en çok giriş yaptıkları sınır kapılarının bağlı olduğu iller sıralamasında ilk 5 il aşağıdaki şekilde gerçekleşmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010).

- 1- Antalya %30,51 (8.260.399)
- 2- İstanbul %27,74 (7.510.470)
- 3- Muğla %10,42 (2.820.298)
- 4- Edirne %10,01 (2.711.389)
- 5- İzmir %3,90 (1.056.792)

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yapılan yabancı ziyaretçiler anketine göre, yabancı ziyaretçiler, seyahatleri sırasında yaptıkları

harcamaların %17,9'unu paket tur programlarına ve %82,1'ini kişisel harcamalara yapmaktadır. Kişisel harcamalar içinde en büyük payı mal ve hizmet alımı (%36,4), yeme-içme harcamaları (%32,0) ile konaklama harcamaları (%15,8) oluşturmaktadır.

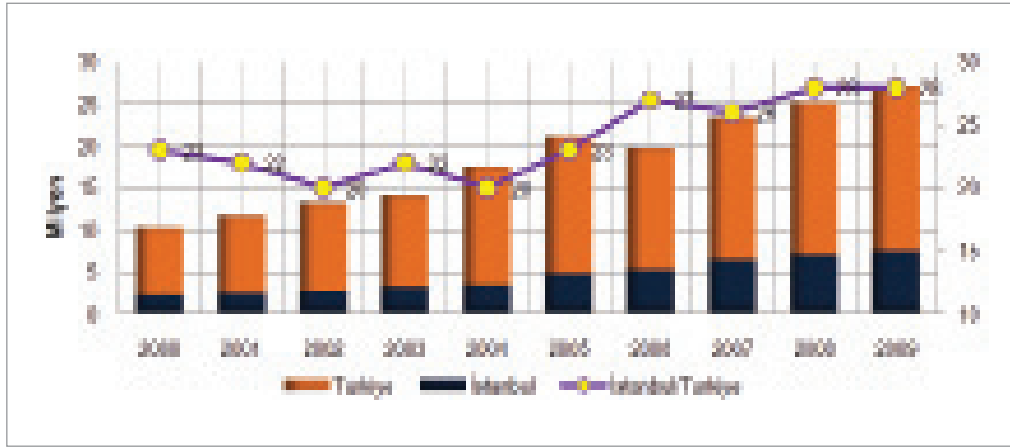
#### 5.2.3.2.3. İstanbul'da Turizm Sektörüne İlişkin Genel Göstergeler

Sıra dışı tarihi katmanların aynı mekanda izlerinin görülebildiği, imparatorlukların başkenti İstanbul; Boğaz, Adalar, Tarihi Yarımada gibi hem kültürel hem de doğal özellikleri ile haklı şekilde çok sayıda turist çekmektedir. Buna ek olarak gelişen diğer turizm çeşitleriyle, alternatif bir turizm destinasyonu olma yolunda ilerlemektedir.

2000 yılından itibaren İstanbul'a gelen turist sayısı %219,6 oranında artmıştır. İstanbul'un yabancı ziyaretçi sayısı bakımından Türkiye içindeki payı 2004 yılına kadar azalmış, bu oran 1994'de %29 iken, 2004'de %21'e gerilemiştir. Ancak 2004 sonrasında bu oran artmaya başlamış, 2009 yılında İstanbul'a gelen turist sayısı Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçi sayısının %28'i olmuştur. İstanbul'a 2009 yılında, toplam 7.509.741 yabancı ziyaretçi gelmiştir.

Türkiye ve İstanbul'a Gelen Yabancı Ziyaretçi Sayısı ve Oranı, 2000-2009

Şekil 5.72



Kaynak: İstanbul İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2010

Türkiye ve İstanbul Turist Girişleri, 2000-2009

Tablo 5.25

Yıllar	Türkiye	İstanbul	Oran (%)
2000	10.349.461	2.349.500	23
2001	11.569.950	2.510.763	22
2002	13.248.875	2.699.131	20
2003	14.029.558	3.151.739	22
2004	17.517.610	3.473.185	20
2005	21.122.798	4.849.712	23
2006	19.802.846	5.346.681	27
2007	23.341.074	6.453.582	26
2008	25.245.301	7.049.220	28
2009	27.077.114	7.509.741	28

Kaynak: İstanbul Valiliği, İl Kültür Turizm Müdürlüğü, Kültür ve Turizm Bakanlığı verilerinden derlenmiştir



Dünyada Bazı Şehirlerin Ziyaretçi Sayısı, (İlk 10)

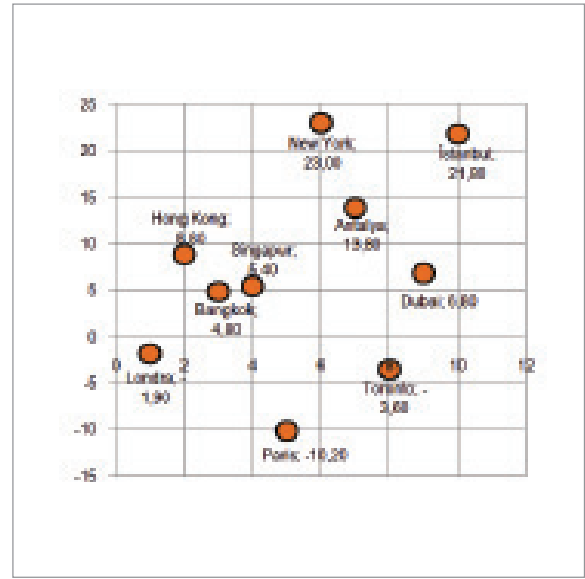
Şekil 5.73



Kaynak: Euromonitor, 2010

Dünyada Bazı Şehirlerin Ziyaretçi Sayısındaki Artış, (İlk 10)

Şekil 5.74



Kaynak: Euromonitor, 2010

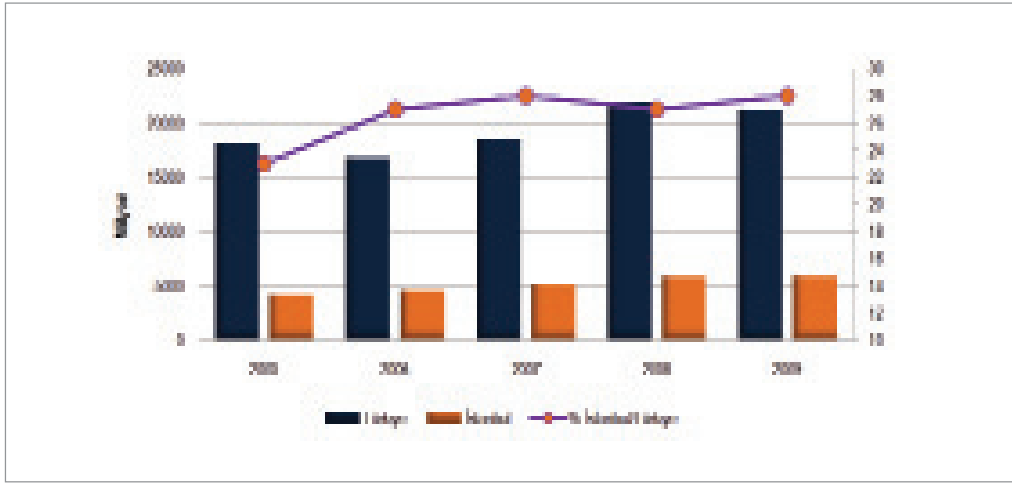
Euromonitor verilerine göre 2007 yılında ziyaretçi girişlerine göre İstanbul 10. sırada yer almaktadır. Londra'ya gelen yabancı ziyaretçi sayısı 15,3 milyon ile bu dönemde İstanbul'a gelen ziyaretçi sayısının 2,4 katı olmuştur. Bununla birlikte Londra, Paris gibi kentlerin ziyaretçi sayısı bir önceki döneme göre azalırken, bu dönemde en büyük büyüme New York ve sonrasında İstanbul ve Antalya'da gerçekleşmiştir (Euromonitor, 2010). Benzer şekilde, İstanbul'un turizme bağlı olarak gerçekleşen döviz girdilerinin Türkiye içindeki payı, 1994 ve 2004 yılları arasında %6 azalmış, ancak 2005 sonrasında bu pay artış göstererek, 2009 yılında %28'e ulaşmıştır.

İstanbul'a gelen yabancı turistlerin ülkelere göre dağılımı incelendiğinde toplam ziyaretçi sayısının büyük çoğunluğunu Avrupa ülkeleri oluşturmaktadır. 2009 yılında İstanbul'a gelen yabancı ziyaretçilerin sırasıyla en çok Almanya (%14,8), İngiltere (%5,7) ve Fransa'dan (%5,1) geldiği görülmektedir. Aşağıda Şekil 5.76'da İstanbul'a giriş yapan ziyaretçilerin geldiği ilk 10 ülke 2007-

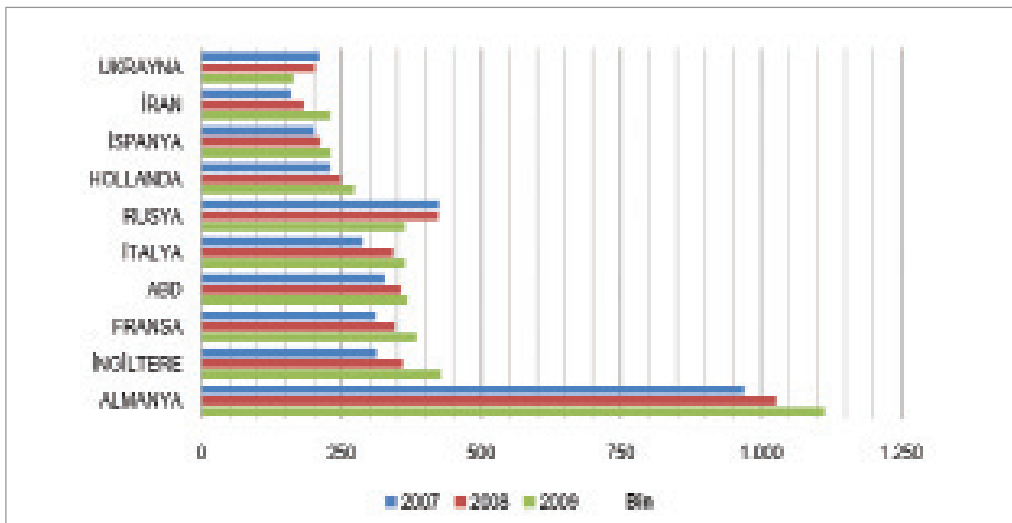
2009 arası dönem için gösterilmiştir.

İstanbul'a yabancı ziyaretçilerin en çok Temmuz ayında giriş yaptığı görülmekle birlikte, bunu Ekim ve Ağustos ayları izlemektedir. Türkiye geneli ile kıyaslandığında, aylar içinde ziyaretçi sayılarının dağılımının daha dengeli olduğu görülmektedir. Bir önceki döneme göre 2009 yılında yabancı ziyaretçi sayısı özellikle Ağustos ve Aralık aylarında artış göstermiştir.

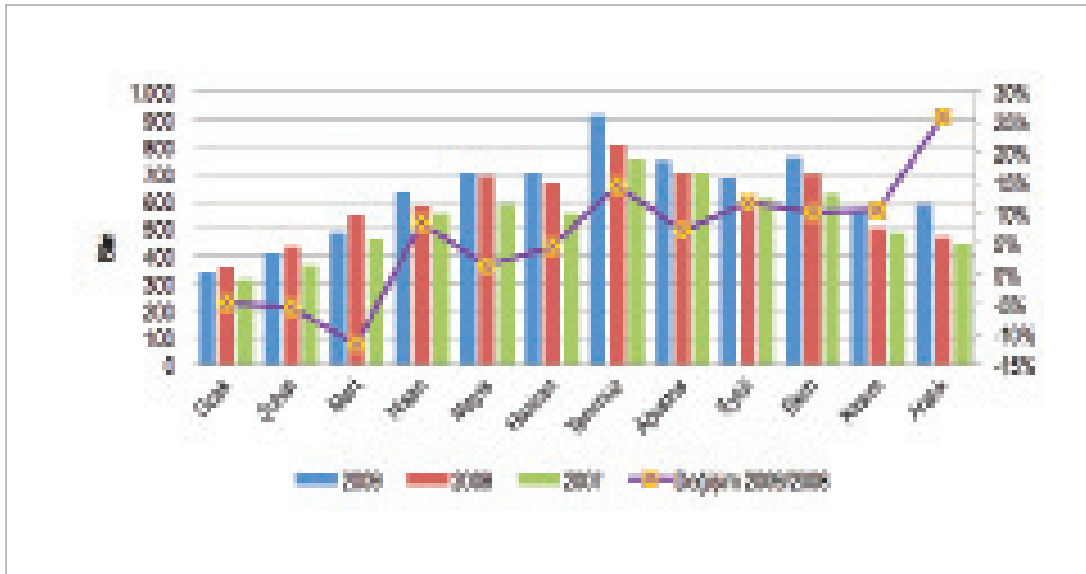
**2009'da İstanbul'a gelen yabancı ziyaretçilerin sırasıyla en çok Almanya (%14,8), İngiltere (%5,7) ve Fransa'dan (%5,1) geldiği görülmektedir.**



Kaynak: İstanbul Valiliği, Sayılarla İstanbul, 2010



Kaynak: İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İstanbul İstatistikleri



Kaynak: İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İstanbul İstatistikleri

Kentin en önemli giriş-çıkış kapıları; İstanbul Atatürk Havalimanı, Sabiha Gökçen Havalimanı, Haydarpaşa Limanı, Karaköy Limanı, Sirkeci Garı ve Haydarpaşa Garı'dır. 2009 yılında gelen ziyaretçilerin %82,87'si Atatürk Havalimanı ve %11,14'ü Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan giriş yapmış, havayolu turist girişlerinde en önemli ulaşım türü olmuştur. Geçen yıla göre, havayolu ile geliş %7,5 artmış, denizyolu ile geliş %6,8 azalmıştır. Zaman içerisinde Sabiha Gökçen Havalimanının uluslararası girişlerde kullanımı artmış, 2003 yılında Atatürk Havalimanı'nın ancak %2,3'ü (67.155) olan giriş sayısı, 2009 yılında %13,4 oranına yükselmiş ve 836.647'ye ulaşmıştır (Kültür Turizm Müdürlüğü, 2010).

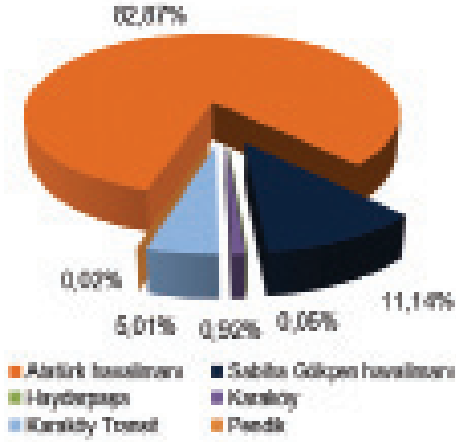
İstanbul'da yabancı ziyaretçilerin ortalama kalış süresi son 20 yılda düşüş göstermiştir. 1990'lı yılların başında 4 gün olan ortalama kalış süresi, 2000'li yıllara gelindiğinde 2,3 güne düşmüş ve 2008 yılına gelindiğinde de bu süre artış göstermemiştir. Bununla birlikte 2008 yılında Türkiye'de yabancı ziyaretçilerin ortalama kalış süresi 4,17 gün olarak gerçekleşmiştir. 2008 yılında Türkiye genelinde ortalama

kalış süresi bir önceki döneme göre artış gösterirken, İstanbul'da 2,3 gün olarak kalmıştır (Kültür Turizm İl Müdürlüğü, 2010). Dolayısıyla, İstanbul'un Türkiye'ye gelen yabancı turistler için bir geçiş noktası ya da belirli bölgeleri hedef alan bir turizm destinasyonu olduğu görülmektedir. Buna karşılık önemli turizm destinasyonlarından örneğin Londra'da yabancı bir ziyaretçi ortalama 6,1 gün geçirmektedir (UK National Statistics, 2010).

**İstanbul'da yabancı ziyaretçilerin ortalama kalış süresi son 20 yılda düşüş göstermiştir. 1990'lı yılların başında 4 gün olan ortalama kalış süresi, 2000'li yıllara gelindiğinde 2,3 güne düşmüş ve 2008 yılına gelindiğinde de bu süre artış göstermemiştir.**

Giriş Kapılarının Uluslararası Girişlerde Kullanımı

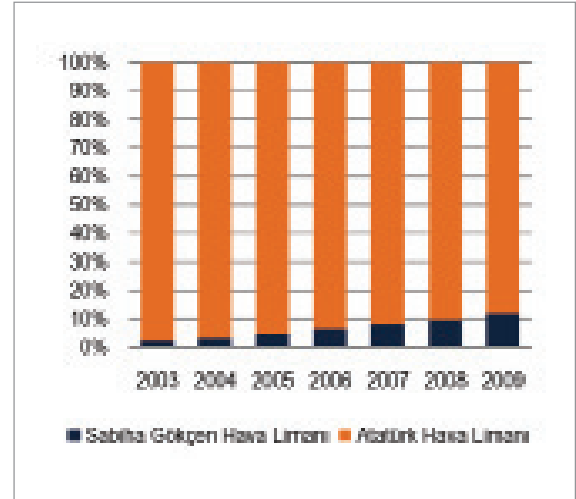
Şekil 5.78



Kaynak: İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü İstatistikleri

Hava Limanlarının Yıllara Göre Kullanım Oranı, 2003-2009

Şekil 5.79



Kaynak: İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü İstatistikleri

Yerli ve Yabancı Ziyaretçilerin Yıllara Göre Geceleme Sayısı, 2000-2008

Tablo 5.26

Yıl	İstanbul			Türkiye		
	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam
2000	2,3	1,7	2	4,19	1,89	2,87
2001	2,3	1,8	2,1	4,14	1,83	3,06
2002	2,4	1,9	2,2	4,39	1,92	3,29
2003	2,6	1,8	2,3	4,54	1,93	3,28
2004	2,4	1,8	2,1	4,53	1,89	3,29
2005	2,2	1,6	2	4,33	1,8	3,2
2006	2,1	1,7	2	3,92	1,86	2,9
2007	2,3	1,7	2,1	3,82	1,85	2,94
2008	2,3	1,7	2,1	4,17	1,85	3,12

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı 2008 yılı Turizm İstatistiklerinden derlenmiştir.

#### 5.2.3.2.4. İstanbul'un Turizm Açısından Sunduğu Olanaklar

##### 5.2.3.2.4.1. Konaklama Olanakları

2009 yılında İstanbul genelinde toplam 364 adet Turizm İşletme Belgeli ve 770 adet Belediye İşletme Belgeli olmak üzere 1.134 adet konaklama tesisi bulunmaktadır ve toplam yatak kapasitesi 106.191'dir.

2009 yılında bir önceki döneme göre turizm işletme belgeli tesislerin sayısı artmıştır, İstanbul genelinde 364 tesisin toplam yatak kapasitesi 61.246'dır. Ayrıca belediye belgeli 770 tesisin yatak kapasitesi 44.945'tir. Buna ek olarak turizm yatırım belgeli 80 tesis bulunmaktadır ve bunların toplam yatak kapasitesi 30.521'dir.

Turizm işletme belgeli tesislerin büyük çoğunluğunu dört yıldızlı (100 adet), üç yıldızlı (102 adet) ve iki yıldızlı (81 adet) oteller oluşturmaktadır. İstanbul'da turizm yatırım belgeli konaklama tesisleri incelendiğinde yatak kapasitesinin büyük çoğunluğunun beş yıldızlı (%43,08) ve dört yıldızlı (%25,01) otellerde toplanmış olduğu görülmektedir. Bununla birlikte belediye belgeli tesisler, İstanbul'daki toplam yatak kapasitesinin %42,4'ünü oluşturmaktadır. Bu durum, yüksek ve düşük nitelikli konaklama tesisleri olmak üzere sektörde

ikili bir yapının varlığını ortaya koymaktadır. Bu iki kutup arasında kalan, kültür ve kongre turizmi için gelen ziyaretçiler tarafından daha çok tercih edilen iki ve üç yıldızlı oteller %20,28'lik bir pay almaktadır. Öte yandan, İstanbul'daki yatırım belgeli tesislerdeki yatakların %65,11'lik bir kısmını beş yıldızlı oteller oluşturmaktadır (İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2010). Bu durum, mevcuttaki ikili yapının yüksek nitelikli konaklama tesisleri lehinde, gelecekte daha da artarak devam edeceği anlamına gelmektedir.

**İstanbul'da turizm yatırım belgeli konaklama tesisleri incelendiğinde yatak kapasitesinin büyük çoğunluğunun beş yıldızlı (%43,08) ve dört yıldızlı (%25,01) otellerde toplanmış olduğu görülmektedir.**

İstanbul Bölgesi'nde Konaklama Tesislerinin Yıllara Göre Sayısı, Oda Sayısı ve Kapasitesi, 2007-2009

Tablo 5.27

	Turizm İşletme Belgeli			Belediye Belgeli			Toplam		
	Sayı	Oda	Yatak	Sayı	Oda	Yatak	Sayı	Oda	Yatak
2007	341	28.068	57.124	501	21.461	41.875	894	51.122	102.165
2008	355	29.875	61.054	722	24.524	47.452	1.125	53.463	105.999
2009	364	29.953	61.246	770	23.588	44.945	1.134	53.541	106.191

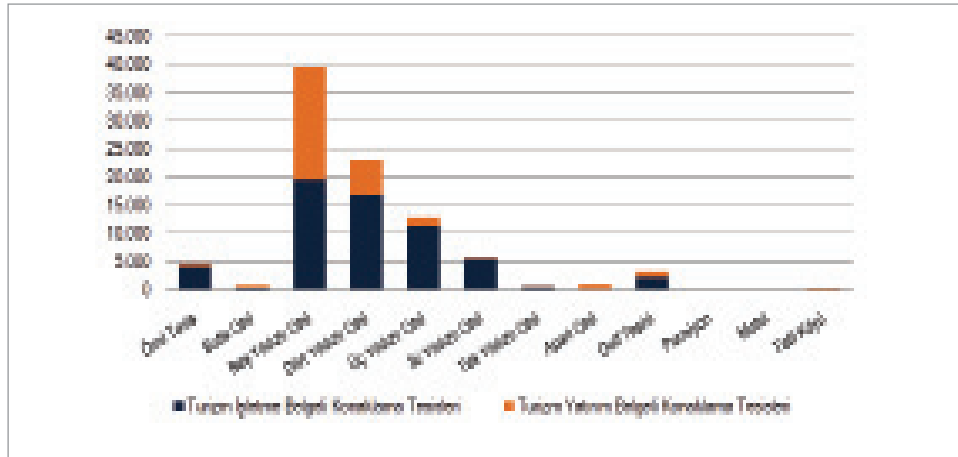
Kaynak: İstanbul İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü; İstanbul Valiliği, Sayılarla İstanbul verilerinden derlenmiştir.

İstanbul'da yatak kapasitenin mekânsal dağılımı bölgenin turizm altyapısına ve turizm açısından sunduklarına ilişkin sonuçlar içermektedir. 2009 yılı itibarıyla Kültür ve Turizm Bakanlığı İşletme Belgeli Tesislerin yatak kapasitesinin %93,5'i (57.262) Avrupa Yakası'nda yer almaktadır (İl Kültür Turizm Müdürlüğü, 2010).

Avrupa Yakası içinde yatak kapasitesinin yoğunlaştığı iki bölgeden söz edilebilir. Buna göre, İstanbul'daki toplam kapasitenin %51'i kentin tarihi çekirdeği olan Fatih İlçesi'nde toplanmıştır. Bunu %17'lik yatak kapasitesi ile Beyoğlu İlçesi izlemektedir (İMP, 2004).

İstanbul Bölgesi'nde Kültür ve Turizm Bakanlığı Belgeli Konaklama Tesisleri Niteliklerine Göre Kapasitesi

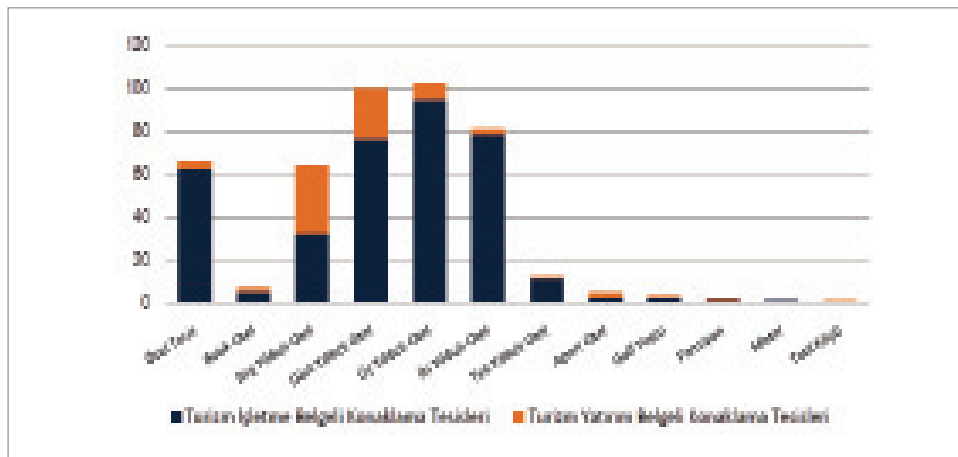
Şekil 5.80



Kaynak: İstanbul İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2010

İstanbul Bölgesi'nde Kültür ve Turizm Bakanlığı Belgeli Konaklama Tesislerinin Niteliklerine Göre Sayısı

Şekil 5.81



Kaynak: İstanbul İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2010

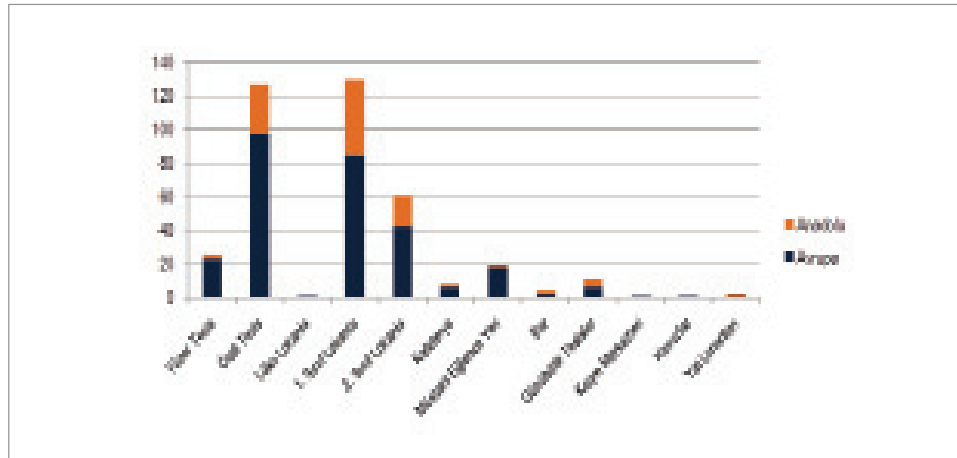
#### 5.2.3.2.4.2 Yeme-içme, Eğlence ve Alışveriş Olanakları

İstanbul genelinde 81.796 kişi kapasiteli toplam 391 turizm işletme belgeli yeme-içme-eğlence tesisi bulunmaktadır. Bu tesislerin büyük çoğunluğunu %33,2'sini 1. sınıf lokantalar ve %32,5'ini özel belgeli tesisler oluşturmaktadır. İstanbul'da turizm işletme belgeli tesislerin %72,4'ü Avrupa ve %27,6'sı Anadolu Yakası'na

dağılmıştır. Bununla birlikte İstanbul'da inşası devam eden turizm yatırım belgeli toplam 3.450 kişi kapasiteli 8 adet yeme-içme ve eğlence tesisi bulunmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009). Tesislerin mekânsal dağılımı incelendiğinde Avrupa Yakası'nda; Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli, Eminönü (Eğlence yerleri hariç) ve Bakırköy ilçelerinin, Anadolu Yakası'nda ise Kadıköy İlçesi'nin öne çıkan odaklar olduğu görülmektedir (İMP, 2004).

İstanbul Bölgesi'nde Sınıfına Göre Yeme-içme ve Eğlence Tesisi Sayısı

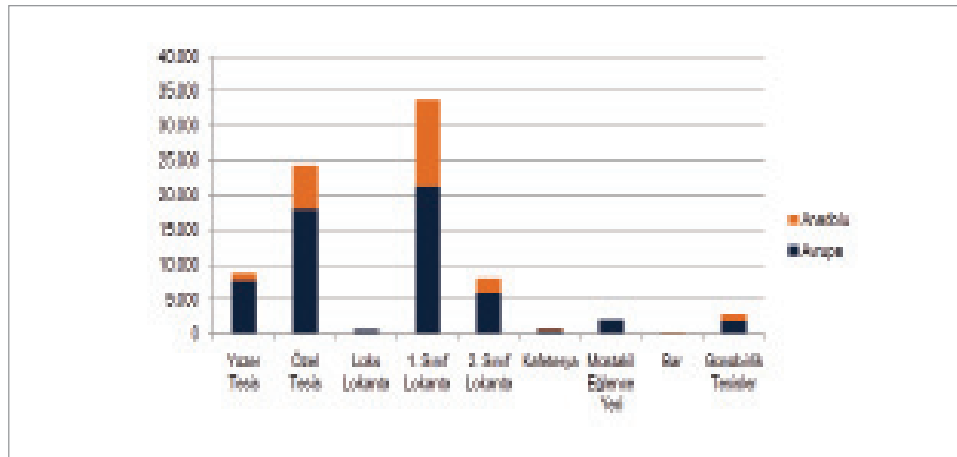
Şekil 5.82



Kaynak: İstanbul İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2010

İstanbul Bölgesi'nde Sınıfına Göre Yeme-içme ve Eğlence Tesisi Kapasitesi

Şekil 5.83



Kaynak: İstanbul İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2010

### 5.2.3.2.4.3. Seyahat Acenteleri

Turizm sektöründe seyahat acenteleri yaptıkları hizmet bakımından 3 gruba ayrılmaktadır: “A Grubu” ve “Geçici A Grubu” seyahat acenteleri, seyahat acentelerine münhasır hizmet vermekte ve seyahat acentelerinin diğer hizmetlerini Türk ve yabancı müşteriler için üretmekte ve pazarlamaktadır.

“B Grubu” seyahat acenteleri; kara, deniz, hava ulaştırma araçlarına ilişkin rezervasyon ve bilet satışı hizmetleri ile A Grubu ve Geçici A Grubu seyahat acentelerinin düzenledikleri turların biletlerinin satışı ve kendisine A grubu seyahat acentesince gerçekleştirmek üzere verilen hizmeti yapmaktadır.

“C Grubu” seyahat acenteleri ise Türk vatandaşları için yurt içi turlar düzenlemekte ve pazarlamaktadır. Ayrıca, kendilerine A Grubu seyahat acentelerince verilen hizmeti yerine getirmekte ve bu acentelerin ürünlerini pazarlamaktadır.

#### Turizm İşletme Belgeli Seyahat Acenteler

Tablo 5.28

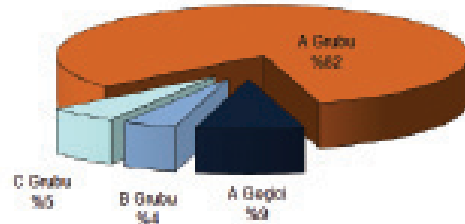
Grubu	Merkez	Şube	Toplam
A Grubu	1457	214	1671
A Geçici	157	28	185
B Grubu	84	6	90
C Grubu	110	5	115
<b>Toplam</b>	<b>1.808</b>	<b>253</b>	<b>2.061</b>

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü

İstanbul’da tüm gruplarda, merkez ve şubeler dahil toplam 2061 adet acente bulunmaktadır. Bunların %82’si A Grubu, %9’u A Grubu Geçici, %4’ü B Grubu ve %5’i C Grubu acenteleridir.

#### Seyahat Acentelerinin Grubuna Göre Dağılımı

Şekil 5.84



Kaynak: İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü İstatistikleri

### 5.2.3.2.4.4. Turist Rehberliği Hizmetleri

Profesyonel turist rehberleri, Profesyonel Turist Rehberliği Yönetmeliğinde belirlenen usul ve esaslara uygun olarak rehberlik mesleğini icra etme yetkisini kazanmış olup, yerli veya yabancı turistlere, gezi öncesinde seçmiş oldukları dilde rehberlik eden, onlara tanıttıkları bölgenin kültürel ve doğal mirasını aktaran, gezi programının tur operatörü veya seyahat acentesinin yazılı belgelerinde tanımlandığı, programın tüketiciye satıldığı şekilde yürütülmesini sağlayan ve gezi programını seyahat acentesi adına yöneten kişilerdir.

İstanbul’da 2010 yılı itibarıyla toplam 4394 profesyonel turist rehberi bulunmakta olup, bunun 3.142’si aktiftir. Bu sayı, ülke genelindeki toplam profesyonel aktif turist rehberi sayısının %37,7’sini oluşturmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010).

1989 yılından itibaren Türkiye genelinde üniversitelerde turist rehberliği meslek yüksekokulları açılmaya başlanmıştır. 2009 yılı itibarıyla bu önlisans eğitimi 15 farklı üniversitenin 17 meslek yüksekokulunda verilmektedir. Toplam kontenjan 1295 ve yerleşen öğrenci sayısı 963’tür. İstanbul’da 2008-2009 eğitim-öğretim yılında Beykent, Fatih, Marmara ve İstanbul Aydın Üniversitesinde Turizm Rehberliği Meslek Yüksekokulları bulunmaktadır. İstanbul’da Turist Rehberliği alanında lisans eğitimi veren yüksekokul



İl Adı	Ülkesel Aktif	Ülkesel Pasif	Bölgesel Aktif	Bölgesel Pasif	Toplam
İstanbul	3142	1100	54	98	4394
Türkiye	8329	3089	223	666	12307

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010

bulunmamaktadır. 2009 yılı itibarıyla İstanbul'da rehberlerin %36,7'si İngilizce, %12,7'si Fransızca, %12,4'ü Almanca, %7,6'sı İtalyanca ve %6,7'si Japonca bilmektedir (Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2010).

### 5.2.3.2.5. İstanbul'da Turizm Çeşitleri

#### 5.2.3.2.5.1 Kültür Turizmi

İstanbul'un sahip olduğu kültür ve sanat olanakları, niteliksel ve niceliksel açılardan Avrupa kentleri ile karşılaştırıldığında hiç de küçümsenmeyecek bir seviyededir. İstanbul'un Tarihi Alanları, 6.12.1985 tarihinde UNESCO Dünya Miras Listesine 4 ana bölüm olarak dahil edilmiştir. Bunlar; Hipodrom, Ayasofya, Aya İrini, Küçük Ayasofya Camisini içine alan Arkeolojik Park; Süleymaniye Koruma Alanı; Zeyrek Camisi ve çevresini içine alan Zeyrek Koruma Alanı ve Tarihi Surlar Koruma Alanını içermektedir.

İstanbul'da toplam 88 adet sinema salonu ve 73 adet tiyatro salonu bulunmaktadır. (İMP, 2004) İstanbul'da tarihi açıdan değer taşıyan 17 saray, 66 medrese, 64 cami, 49 kilise, 16 sinagog ve 119 türbe bulunmaktadır. Bununla birlikte kent, aralarında dünyaca tanınan Ayasofya, Topkapı Sarayı ve Arkeoloji Müzeleri'nin de bulunduğu toplam 57 adet müze bulunmaktadır (Sayılarla İstanbul, 2010).

2009 yılında Topkapı Sarayı Müze ve Ayasofya Müzesi ziyaretçi sayıları sırasıyla 2.932.429 ve 2.444.956'dır. Ziyaretlerin belirli müzelerde odaklandığı ve diğer müzelere dağılmadığı görülmektedir (Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, 2010). Buna karşılık aynı dönem

için Londra'da Tate Müzesi'nin ziyaretçi sayısı 6.315.027 ve British Museum'un ziyaretçi sayısı 5.643.708 olmuş, Paris'te 2007 yılında Cathédrale Notre-Dame de 13.650.000 ziyaretçi, Basilique du Sacré-Coeur de Montmartre 10.500.000 ve Musée du Louvre 8.260.000 ziyaretçi çekmiştir (UK National Statistics, 2010; Paris Turizm ve Kongre Ofisi, 2009). İstanbul'da en yüksek sayıda ziyaretçi çeken müzelerin dahi ziyaretçi sayılarının diğer turizm kentlerinde yer alan müzelere kıyasla oldukça düşük olduğu görülmektedir.

İstanbul'da kültür ve sanat olanakları açısından iki yaka karşılaştırıldığında, Avrupa Yakası, Anadolu Yakası'na göre daha avantajlı konumdadır. Kültür ve sanat olanaklarının ilçelere göre dağılımına bakıldığında, Beyoğlu, Beşiktaş ve Şişli ilçelerinin Avrupa Yakası'nda, Kadıköy'ün ise Anadolu Yakası'nda önemli odaklar olduğu görülmektedir.

**İstanbul'un UNESCO Dünya Miras Listesine kabul edilen tarihi alanları; Hipodrom, Ayasofya, Aya İrini, Küçük Ayasofya Camisi'ni içine alan Arkeolojik Park, Süleymaniye Camisi ve çevresi, Zeyrek Camisi ve çevresi ve Tarihi İstanbul Surları'dır.**

Müze Adı	Ziyaretçi Sayısı (2008)	Gelir (2008)	Ziyaretçi Sayısı (2009)	Gelir (2009)
Topkapı Sarayı Müzesi	1.757.317	13.551.040	2932429	27.039.001 TL
Arkeoloji Müzesi	176.636	554.405	248736	1.897.710 TL
Ayasofya Müzesi	2.226.159	10.961.100	2444956	21.443.756 TL
Kariye Müzesi	230.736	1.319.190	324622	2.231.169 TL
Mozaik Müzesi	36.603	150.105	36892	211.876 TL
Türk İslam Eserleri Müzesi	95.510	373.645	71865	610.220 TL
Adam Mickiewicz Müzesi	1.074	2.356	229	707 TL
Yıldız Sarayı Müzesi	21.525	182.480	15408	31.141 TL
Hisarlar Müzesi	37.229	40.823	47247	76.099 TL

Kaynak: İstanbul İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, 2010

### 5.2.3.2.5.2. Kongre ve Etkinlik Turizmi

Türkiye, dünya çapında seyahat imkanlarının hızla artması ve iş adamlarının daha egzotik bölgeleri tercih etme, yeni kültürler keşfetme istekleri sayesinde kongre turizminde her geçen gün daha fazla talep görmeye başlamıştır. İstanbul'a ve diğer büyük Avrupa şehirlerine sefer yapan 50'nin üzerinde havayolu şirketi, yalnızca iki-üç saatlik uçuş süreleri ile Türkiye'nin, kongre ve sergiler için tercih edilen bir ülke haline gelmesinde etkili olmuştur. Birinci sınıf otel konaklama ve konferans tesisi zenginliği, dünyanın belli başlı şehirlerine kolayca ulaşım ve sunduğu kültürel ve tarihi imkanlar, İstanbul için önemli avantajlardır.

İstanbul'da kongre turizmine uygun 39 otelde toplam oda sayısı 9.358, yatak kapasitesi 19.527'dir. Bununla birlikte bu otellerdeki toplam salon kapasitesi 19.451 kişi ve toplam salon alanı 41.694 m<sup>2</sup>'dir. Otelere ek olarak Sütlüce Kongre ve Kültür Merkezi'nin 6.264 koltuk kapasitesi bulunup 73.000 m<sup>2</sup>'den oluşmaktadır. Halihazırda İstanbul için en önemli kongre mekanı, Lütfi Kırdar Kongre ve Sergi Sarayı, Hilton Kongre ve Sergi Merkezi, Askeri Müze Kültür Merkezi ve Cemal Reşit Rey Konser Salonları'nı içine alan ve "Kongre Vadisi" olarak adlandırılan bölgedir. Kongre Vadisi içinde ayrıca 16 adet otel de bulunmaktadır. Kongre Vadisi'nde yer alan İstanbul Lütfi

Kırdar Uluslararası Kongre ve Sergi Sarayı ise 26 salon ve 5.000 kişi kapasitelidir (Lütfi Kırdar Websitesi, 2010). Bunun yanı sıra İstanbul'da, iki fuar ve sergi salonu (CNR ve TÜYAP) bulunmaktadır. İstanbul'daki çok sayıda otel uluslararası zincirlerdir: İstanbul Hilton, Ceylan Inter-Continental, Swissotel Bosphorus, Çırağan Kempinski, Conrad İstanbul, Hyatt Regency, Crown Plaza, Four Seasons ve Ritz Carlton İstanbul vb.

İstanbul'da çok sayıda uluslararası etkinlik düzenlenmekte ve yeni etkinliklere talip olunmaktadır. Bu etkinliklerde büyük sayıdaki yabancı seyirci ve katılımcı için yüksek kalitede hizmet talep edilmektedir. Örneğin Sütlüce Kongre ve Kültür Merkezinde düzenlenen 5. Dünya Su Forumu'na katılım 20.000 civarında olmuş, 200 ülkenin su ve çevre bakanı ile 25 devlet başkanı ve 20 şehrin belediye başkanı foruma konuk olmuştur. Bir başka örnek de Formula 1 organizasyonudur. 2005 yılında tamamlanmış olan İstanbul Park pisti toplam 2 milyon 215 bin m<sup>2</sup>'lik alana yayılmaktadır. Proje 220 milyon dolara mal olmuştur. Formula 1'in ekonomik getirilerinin asıl kalemini yurt dışından ve yurt içinden organizasyon için İstanbul'a gelen izleyicilerin yapacakları bilet, konaklama, yeme-içme-ulaşım harcamaları oluşturmaktadır. Bununla birlikte yarışmaya gelen takımların ve medya mensuplarının harcamaları da bu kapsamda dikkate alınmalıdır.

Etkinliğin ekonomik değeri ile ilgili bir araştırmada, yurt dışından gelecek izleyici sayısının 40.000-50.000 (%35) arasında değişeceği, yurtiçinden gelecek seyirci sayısının yaklaşık 25.000 (%19) olacağı ve İstanbul içinde yarışmayı izlemeye gelecek seyirci sayısının 55000 (%42) ve %4'lük bir dilimin de VIP olacağı öngörülmüştür. Yapılan çalışmalarda tüm seyirci harcamaların yaklaşık 43 milyon Avro olacağı ve takım harcamalarının 7 milyon Avroyu bulacağı hesaplanmıştır (Deloitte, 2010). Bugüne kadar katılım, öngörülerin altında kalmış olmakla birlikte, İstanbul için önemli bir ekonomik girdi ve tanıtım faaliyeti olmuştur. Bunlar gibi uluslararası etkinliklerin önemi ekonomik faydanın ötesindedir.

İstanbul'daki kongre mekanlarının coğrafi dağılımına bakıldığında, bu faaliyetlerin Avrupa Yakası'nda yoğunlaştığı, Beyoğlu (%27), Beşiktaş (%22) ve Şişli (%11) ilçeleri'nde belirgin bir odaklanmanın olduğu görülmektedir (İMP, 2004). Anadolu Yakası'nda, herhangi bir kongre mekanının bulunmaması ise dikkat çekicidir. Benzer bir durum İstanbul'un sahip olduğu sınırlı sayıdaki fuar alanları için de söz konusudur.

### 5.2.3.2.5.3. Kruvaziyer ve Yat Turizmi

İstanbul, Kuşadası ile birlikte kruvaziyer gemilerinin uğradığı Türkiye'nin en önemli limanları arasında yer almaktadır. İstanbul'a gelen kruvaziyer gemileri Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne bağlı

Liman Başkanlığı kontrolündeki Karaköy-Salı Pazarı Limanı'na yanaşmaktadır. 2009 yılında limana yanaşan kruvaziyer gemilerinin sayısı 313, yolcu sayısı ise 476.541'dir. Bu dönemde Türkiye'ye gelen toplam kruvaziyer gemi sayısının %23,6'sı ve toplam kruvaziyer yolcu sayısının %32,1'i İstanbul'a gelmiştir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010). Bu sayı İstanbul'a gelen yabancı ziyaretçi sayısının %6,3'ünü oluşturmaktadır. Turizm Stratejisi 2023'te deniz turizminin geliştirilmesi için kruvaziyer limanlara özel önem verileceği belirtilmiş ve İstanbul'da Galata, Haydarpaşa, Ataköy ve Zeytinburnu'nda kruvaziyer liman fizibilite ve uygulama projelerinin gerçekleştirileceği yer almıştır.

Kruvaziyer turizmin yanında, İstanbul yat turizmi açısından da çeşitli olanaklar sunmaktadır. Türkiye'deki toplam 34 marınadan 2'si İstanbul'dadır. Türkiye'nin en donanımlı marinaları Güney Ege ve Akdeniz kıyılarında İzmir, Kuşadası, Bodrum, Datça, Bozburun, Marmaris, Göcek, Fethiye, Kalkan, Kaş, Finike, Kemer ve Antalya'da yer almakla birlikte, İstanbul'da, Bakırköy'de Ataköy Marina ve Kadıköy'de Setur Amiral Fahri Korutürk Fenerbahçe ve Kalamış Marinaları bulunmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010). Kuzey denizinden Avrupa iç suları ile Ren ve Tuna Nehirleri'ne gelen tekneler Karadeniz limanlarına ve İstanbul Boğazı marinalarına ulaşabilmekte, buradan da güvenli ve kısa yoldan güney sahillerine gidebilmektedirler. Mart ve Ekim ayları arasında yoğun olarak kullanılan Ataköy Marinası, Atatürk Havalimanı'na sadece 8 km

Yıllar İtibariyle Limanlara Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayıları, 2003-2009

Tablo 5.31

	TR Gemi	TR Yolcu	İST Gemi	İST Yolcu
2003	887	581.848	199	200.079
2004	927	645.264	141	114.390
2005	1.048	757.563	202	176.768
2006	1.317	1.016.314	306	273.553
2007	1.421	1.368.400	340	422.896
2008	1.612	1.605.372	404	489.544
2009	1.328	1.484.194	313	476.541

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticareti İstatistikleri, Ocak 2010

uzaklıkta olması ve Karadeniz'e çıkmadan önce son limanlardan biri olması nedeniyle yat sahipleri tarafından tercih edilmektedir.

#### 5.2.3.2.5.4. Sağlık Turizmi

Sağlık turizmi, sağlık hizmeti alma amacıyla gerçekleştirilen seyahatler olarak tanımlanmaktadır. Yüksek hizmet kalitesi, teknoloji standartları ile Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri ile kıyaslandığında görece daha düşük ücretlerle sağlık hizmet sunan resmi ve özel sağlık kuruluşları sayısının artması, Türkiye'nin sağlık turizminde uluslararası rekabet edebilme potansiyelini arttırmaktadır. Bu çerçevede, sağlık turizmi gerek uluslararası alanda gerekse İstanbul Bölgesi ölçeğinde, Türkiye'nin öne çıkmaya başladığı hizmet sektörleri arasında yer almaktadır. Sağlık turizmi, uluslararası hasta potansiyelinin değerlendirilip sağlık kuruluşlarının büyümesine olanak sağladığı gibi, sağlık hizmet sunumu niteliğinin artırılması için de bir teşvik unsuru olmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010).

Türkiye'deki sağlık kuruluşlarınca sunulan tanı, tedavi ve cerrahi hizmet ücretleri, Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri ile kıyaslandığında görece daha düşük olduğu görülmektedir. Medikal Turizm Derneği'nin verilerine göre; özellikle tüp bebek tedavisi, lasik operasyonu ve açık kalp ameliyatı ücretleri açısından önemli farklar olduğu görülmektedir. Örneğin; ABD'de tüp bebek tedavisi 15-16 bin Dolar arasında değişirken Türkiye'de bu rakam yaklaşık 2 bin 600 Dolar'dır. Lasik operasyon Avrupa'da 4 bin-8 bin Avro, Türkiye'de 400- 800 Avro, Açık kalp ameliyatı Avrupa ülkelerinde 25 bin Avro, Türkiye'de 8 bin - 10 bin Dolar arasında değişmektedir. Sağlık turizminin dünyada yaklaşık 100 milyar Dolara ulaşan bir hacme sahip olduğu belirtilmektedir (Medikal Turizm Derneği, 2010).

Türkiye'de sağlık turizminin alt başlıklarından birisi olan medikal turizmin merkezi olarak adlandırılan İstanbul, gerek teknoloji, gerekse altyapı ve personel açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Tarihi ve doğal dokusu, coğrafi konumu ve kültürel varlıkları da İstanbul'u medikal turizmi için cazip bir destinasyon haline getirmektedir. Türkiye'de sağlık turizmi alanında hizmet sunan hastanelerin çoğunun İstanbul'da yer aldığı görülmektedir.

Medikal turizm açısından bir bölge merkezi olma yolunda İstanbul'da hizmet sunan otelcilik, turizm, sağlık kuruluşları, sigorta şirketleri ve iletişim sektörleri arasında bu alana yönelik işbirliğinin geliştirilmesi önemlidir. Bu tür işbirliklerine örnek olarak Türk Hava Yollarının sağlık turizminin gelişmesini desteklemek amacıyla oluşturduğu

Medikal Turizm Destek Paketi örnek olarak verilebilir. THY Medikal Turizm Destek Paketi içerisinde, Türkiye'deki sağlık turizmi alanında aktif çalışan sağlık kuruluşları ile imzalanan protokoller yolu ile bu sağlık kuruluşlarından hizmet almak için yurtdışından gelecek olan hastalara özel indirimler uygulanmaktadır (THY, 2010).

Veri tutma ve düzenlemede iyileştirmeler, sağlık hizmet sektörü içerisinde yer alan yabancı dil bilen personel sayısının artırılması, medikal turizmi potansiyelinin etkin kullanılmasında son derece önemlidir. 2006 yılı İstanbul Hizmet Sektörü Analiz Çalışmaları Sonuç Raporu'nda; imar planlarında kentin gelişme alanlarında yeterli hastane alanları ayrılması gerektiğinden ve bu alanların bir bölümünün yurt dışına da hizmet sunacak donanımda hastane yapacak özel sektör kuruluşları tarafından elde edilebilmesi için gerektiğinde teşvikler sağlanmasına vurgu yapılmaktadır (İBB, 2006).

#### 5.2.3.2.5.5. Golf Turizmi

Türkiye'de son yıllarda başta Antalya olmak üzere çeşitli illerde uluslararası nitelikteki golf tesisleri hizmete girmektedir. Antalya'nın yanı sıra İstanbul, Ankara ve Muğla'da gerek işletme faaliyetinde gerekse yatırım kapsamında yer alan uluslararası standartlarda golf tesisleri planlanmıştır. Ülkemizde golf tesisleri çoğunlukla sahile yakın yüksek kapasiteli zengin yeme-içme, alışveriş, eğlence olanaklarının sunulduğu konaklama tesislerinin yakınındadır.

Türkiye'de Kültür ve Turizm Bakanlığı golf turizmine yönelik olmak üzere turizm alan ve merkezlerinde 11 adet golf alanı planlanmıştır. Bu golf alanlarının bir kısmı işletme faaliyetine geçirilmiş, diğer bir kısmı ise halen yatırım aşamasındadır. İstanbul'da iki adet Kültür ve Turizm Bakanlığı yatırım belgeli golf tesisi bulunmaktadır.

#### 5.2.3.2.6. Değerlendirme

Turizm faaliyetlerinin hızlı ve büyük gelişimi nedeniyle turizm sektörü geçtiğimiz yüzyılın dikkate değer bir ekonomik ve sosyal fenomenidir. Ancak son dönemde karşılaşılan küresel sorunlar nedeniyle dünyada turizm sektörü tüm bölgelerde küçülmüştür. 2009 yılında yaşanan küresel finansal kriz diğer sektörleri olduğu gibi, çoğu ülkede turizm sektörünü de etkilemiş, A(H1N1) salgınının yarattığı küresel korku, çoğu pazara seyahat konusunda çekince yaratmıştır. Bu olumsuz döneme rağmen turizm sektöründe tüm dünyada halen 220 milyon kişi istihdam edilmekte ve bu sayı toplam istihdamın %7,6'sını oluşturmaktadır. Turizm sektörü, 2009 gibi

bunalımlı bir dönemde dünya gayrisafı hasılasının %9,4'ü olan 5.474 milyar dolar üretmiştir.

Türkiye'de turizm, ekonominin motor güçlerinden birini teşkil etmekte; istihdam yaratmak, döviz girişi sağlamak ve yabancı sermaye yatırımlarını çekmek konusunda, doğal alanlar, tarihi ve arkeolojik alanlar, gelişen turizm altyapısı ve kültürel yapısıyla, en önemli sektörlerden biri olarak görülmektedir. 2008 yılında Türkiye 25 milyon turistle, dünyada en çok turist çeken 8. ülke ve 22 milyar dolarla, dünyada en çok turizm geliri elde eden 9. ülke konumundadır. 102,1 milyar dolar olan ihracat gelirlerinin %20,8'i olan 21,3 milyar dolarını turizm gelirleri oluşturmaktadır. 2009 yılında Türkiye'ye gelen toplam turist sayısı 32.006.149 kişidir. Bunun %85,4'ünü (27.347.977 kişi) yabancı ziyaretçiler ve %14,6'sını (4 658 172 kişi) yurt dışında ikamet eden vatandaş ziyaretçiler oluşturmaktadır. Türkiye'de Antalya'nın ardından en çok yabancı ziyaretçinin geldiği İstanbul'a 2009 yılında 7.509.741 yabancı ziyaretçi gelmiş, bu sayı Türkiye'ye gelen toplam yabancı ziyaretçi sayısının %28'ini oluşturmuştur. Dünyada 2007 yılı ziyaretçi girişlerine göre İstanbul 10. sırada yer almaktadır.

İstanbul'da, ziyaretçi sayısı Türkiye'ye kıyasla yılın bütününde daha dengeli bir dağılım göstermekle birlikte, İstanbul'a yabancı ziyaretçilerin en çok Temmuz ayında giriş yaptığı görülmekte, bunu Ekim ve Ağustos ayları izlemektedir. Oysa İstanbul'un sezonun bütün bir yıla yayılmasını sağlayacak potansiyeli bulunmaktadır. Turizmde ürünün çeşitlendirilmesi, turizm faaliyetlerinin tüm seneye yayılması için de önem taşımaktadır.

İstanbul'da yabancı ziyaretçilerin ortalama kalış süresi son 20 yılda düşüş göstermiştir. 1990'lı yılların başında 4 gün olan ortalama kalış süresi, 2000'li yıllara gelindiğinde 2,3 güne düşmüş ve 2008 yılına gelindiğinde de bu süre artış göstermemiştir. Bununla birlikte 2008 yılında Türkiye'de yabancı ziyaretçilerin ortalama kalış süresi 4,17 gün olarak gerçekleşmiştir. 2008 yılında Türkiye genelinde ortalama kalış süresi bir önceki döneme göre artış gösterirken, İstanbul'da 2,3 gün olarak kalmıştır. Bu diğer turizm destinasyonları ve Türkiye ortalaması ile karşılaştırıldığında oldukça kısa bir süredir. İstanbul'un yabancı ziyaretçiler için basıp geçme noktası olduğu ve elde edilen veriler ışığında turizmin kültür turizmi çerçevesinde ve ancak belirli güzergah ve temalarda gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Turizmin varış odaklı ve çok fonksiyonlu olarak geliştirilmesi; kültür turizminin yanında, kongre turizmi, sağlık turizmi, kruvaziyer ve yatçılık turizmi, golf turizmi, inanç turizmi gibi, İstanbul'un potansiyelleri ve ihtiyaçları doğrultusunda turizmin çeşitlendirilmesi için stratejilerin oluşturulması gereklidir.

Turizm potansiyellerinin birbiriyle ilişkili olduğu görülmektedir. Belirli ziyaretçi çekim niteliği taşıyan destinasyonlarda, diğer turizm çeşitlerinin geliştirilmesi için imkanlar artmaktadır. Golf turizmi ile yaz turizminin, kongre turizmi ile kültür ya da doğa turizminin, kruvaziyer turizm ile kültürel turizmin ilişkili olduğu, birinin geliştiği alanlarda diğer turizm çeşitlerinin gelişme potansiyelinin de olduğu görülmektedir. İstanbul Bölgesi'nin; turizm türlerinin birbirine entegrasyonunu sağlayarak, çeşitli turizm imkanlarını sağlık, eğitim gibi farklı sektörel kullanımlarla bir arada sunabilen alternatif turizm odaklı bir turizm kenti olma potansiyeli bulunmaktadır.

2009 yılında İstanbul genelinde toplam 364 adet Turizm İşletme Belgeli ve 770 adet Belediye İşletme Belgeli olmak üzere 1.134 adet konaklama tesisi bulunmaktadır ve toplam yatak kapasitesi 106.191'dir. İstanbul genelinde 81.796 kişi kapasiteli toplam 391 turizm işletme belgeli yeme-içme-eğlence tesisi bulunmaktadır. Bölüm içerisinde örneği verilen Dünya Su Forumu, NATO ve benzeri diplomatik ve uluslararası toplantılar ve Formula 1 gibi yaklaşık 40-50.000 ziyaretçinin izlediği ve İstanbul'un talip olabileceği uluslararası etkinlikler söz konusu olduğunda, İstanbul'un konaklamaya yönelik tamamlayıcı altyapısı nitelik ve nicelik açısından yetersiz kalmaktadır.

İstanbul Bölgesi'nde turizm altyapısının Avrupa Yakası'nda belirli odaklarda yoğunlaştığı, iki yaka arasında büyük bir dengesizlik olduğu görülmektedir. Yatak sayısı bakımından turizm belgeli tesislerin %89'u Avrupa Yakası'nda yer almaktadır. Diğer yandan, belediye belgeli ve 1, 2, 3 yıldızlı konaklama tesisleri Eminönü'nde yığılırken, 4 yıldızlı tesisler Beyoğlu'nda, 5 yıldızlı tesisler ise Beşiktaş ve Bakırköy'de yoğunlaşmaktadır. Bununla birlikte, İstanbul'da tiyatro, sinema ve müze gibi kültürel aktivitelerin Avrupa Yakası'nda; özellikle Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş'ta yığıldığı görülmektedir. İstanbul Bölgesi içinde turizm altyapısının (otel, yeme-içme, eğlence mekanları, akredite hastaneler, kongre otelleri, sergi salonları vb.) ve etkinliklerin mekânsal dağılımının daha dengeli hale getirilmesi ile sektörel açıdan turizmin çeşitlenmesi, bölgenin tümünün turizm destinasyonu haline gelmesi, kalış süresinin uzaması gibi sonuçlar doğurabileceği gibi İstanbul'un bölge-içi dengeli gelişimine de yardımcı olabilir.

Türkiye'de 2009 yılında turizm gelirleri, bir önceki yıla göre %3,2 azalmış, 21,249 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde yabancı ziyaretçilerden elde edilen gelir 2008 yılına göre %5,6 azalarak 15,853 milyar dolar, yurt dışında ikamet eden vatandaş ziyaretçilerden elde edilen gelir ise %4,8 artarak 5,396 milyar dolar

olarak gerçekleşmiştir. İstanbul Bölgesi'nde ise yabancı turistlerden elde edilen gelir 5.893,4 milyon dolar (Türkiye'nin %28'i) olarak gerçekleşmiştir. Bununla birlikte Türkiye'de 2009 yılında ziyaretçi başına düşen ortalama harcama, önceki yıla göre %6,3 azalarak, 664 \$ olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde yabancı ziyaretçi başına düşen ortalama harcama önceki yıla göre %8,8 azalmış ve 580 \$ olmuştur. Ortalama harcama diğer turizm destinasyonlarına kıyasla oldukça düşük kalmaktadır. Nitelikli turist sayısının ve turizm gelirlerinin artırılması için stratejiler geliştirilmelidir.

Türkiye Turizm Stratejisi 2023'de belirlenmiş olan vizyon ve hedefler doğrultusunda hem adı geçen konularda hem de İstanbul'un potansiyelleri ve turizm sektörünün darboğazları dikkate alınarak geliştirilecek yerel stratejilere ihtiyaç bulunmaktadır. İstanbul'da günümüz itibarıyla 1982 tarihli 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası kapsamında Turizm Bakanlığı tarafından ilan edilen toplam 21 adet turizm merkezi bulunmaktadır. Bu merkezlerin yer seçimi, nitelik ve nicelik açısından İstanbul'un ihtiyaç ve potansiyelleri ile ilişkisinin kurulması önem taşımaktadır. Bununla birlikte İstanbul Bölgesi'nde uygulanan ve uygulanması planlanan plan ve projeler; Koruma Planları ve Alan Yönetim Planı, Haliç metro köprüsü, Sultanahmet Bölgesinin yayalaştırılması, kruvaziyer liman projeleri, kentsel yenileme projeleri vb. yerel ölçekte sektörü doğrudan ilgilendiren ve etkileyen projelerdir. Sektörü etkileyebilecek bu gibi plan ve projelerde eylem ve risk planlarının geliştirilmesi ve süreçte sektör temsilcileri ile uyumun tesis edilmesi önemlidir. Bununla birlikte İstanbul'un marka turizm destinasyonu olabilmesi için yatak kapasitesinin artırılması, hizmet niteliğinin iyileştirilmesi, kültür, sağlık, kongre, eğitim gibi endüstrilerle ilişkili turizm politikalarının geliştirilmesi ve sürdürülebilir turizm için bütüncül bir yaklaşım gereklidir.

### 5.2.3.3. Lojistik Sektörü

#### 5.2.3.3.1. Genel Bakış

FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés- International Federation of Freight Forwarders Associations) ve CLECAT(European Association for Forwarding,Transport, Logistics and Customs Services) gibi kurumlar tarafından da kabul gördüğü üzere lojistik; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, ham maddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilginin etkili ve verimli

bir şekilde, her iki yöne doğru taşınmasının ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesinin yanı sıra gümrük beyanının yapılması, sigortalanması, kıymetli evrakın hazırlanması ve ödemenin tahsilatı gibi işlemleri de kapsayan geniş bir faaliyet alanı olarak tanımlanabilir. Bu tanım çerçevesinde, müşteri hizmetleri, taşımacılık, depolama, elleçleme, talep yönetimi, sipariş yönetimi ve ambalajlama lojistik sektöründeki ana faaliyetler olarak, depo ve dağıtım merkezlerinin yer seçimi, dokümantasyon akışı, ürün/ envanter akışı, üretim planlama, satın alma, yedek parça ve satış sonrası hizmet/destek, geri dönüşüm, tersine lojistik, sigortalama ve gümrükleme ise sektörün destekleyici faaliyetleri olarak görülmektedir (Özdemir Darby, 2008: 6).

Bu tanım çerçevesinde lojistik sektörü ulaşım altyapısı ile çok yakından ilişkili olup kara taşımacılığı, deniz ve su yolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığının yanı sıra boru hattı taşımacılığını da kapsayabilmektedir.

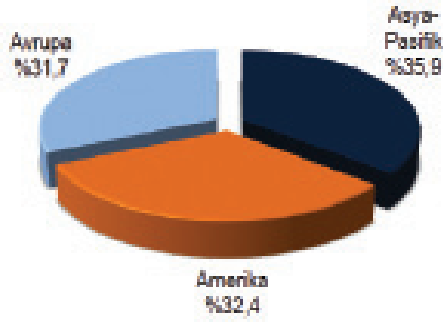
Lojistik sektörü bir ülkenin dış ticareti ve ekonomisinin uluslararası rekabet düzeyi için en önemli faktörlerden bir tanesidir. Lojistik sektörünün o ülkedeki önemini belirleyen faktörlerin başında ülkenin coğrafi ve stratejik konumu gelmektedir. Bu nedenle Türkiye gibi ülkeler konumları nedeniyle farklı ülkeler ve bölgeler arasındaki ticarete önemli bir lojistik hub olma potansiyeline sahiptir.

Lojistik sektörünün son yıllardaki gelişiminde küresel gelişme ve üretimdeki hızlı artış, malın uzmanlaşmış yollarla kullanıcıya iletilmesi, hızlı teslimatın önem kazanması, üretim sürecinin çevresel duyarlılık çerçevesinde yeniden şekillenmesi, daha etkin organizasyon yöntemleri, iletişim ve ulaşım alanlarında serbestleşme ve özelleştirme, uzmanlaşma ve dışarıdan hizmet alımı, yeni iletişim teknolojileri gibi küresel eğilimler etkili olmaktadır (Özdemir Darby, 2008: 6) Bu çerçevede hızla artan küreselleşme bir yandan NAFTA ve AB gibi oluşumlarla bloklar içerisindeki ekonomik entegrasyon ve ticareti geliştirmekte diğer yandan gelişmiş ülkelerdeki üretim sürecinin Asya, Güney Amerika ve Doğu Avrupa'ya kaymasına neden olmaktadır. Bu süreçte ülkelerin ekonomik gelişimiyle doğru orantılı olarak firmaların Üçüncü Parti Lojistik Hizmetlere (3PL) olan talebi önemli oranda artmaktadır.

Dünya genelinde ulaştırma ve lojistik sektörü 2003 ve 2007 yılları arasında inişli çıkışlı bir seyir izlemiştir. Bu sektörde son yıllarda yaşanan ekonomik büyümenin sonraki yıllarda da aynı hızda olmasa da devam edeceği tahmin edilmektedir.

Küresel Lojistik Faaliyetleri Gelirlerinin Coğrafi Dağılımı, 2007

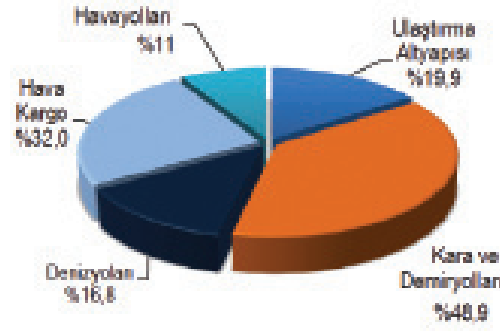
Şekil 5.85



Kaynak: Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı-Deloitte, Ocak 2010, Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu

Küresel Lojistik Faaliyetleri Gelirlerinin Türlerine Göre Dağılımı, 2007

Şekil 5.86



Kaynak: Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı-Deloitte, Ocak 2010, Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu

Lojistik faaliyetlerin büyüklük olarak küresel ölçekte farklı bölgeler arasında dağılımına bakıldığında Asya-Pasifik bölgesinin %35,9'luk bir oranla ilk sırada olduğu, Amerika ve Avrupa bölgelerinin ise %32,4 ve %31,7'lik oranlara sahip olduğu görülmektedir (bkz. Şekil 5.85). Dünya genelinde lojistik faaliyetlerin gelirlerinin lojistik türlerine göre dağılımında ise demiryolu ve karayolları ile gerçekleştirilen kara taşımacılığının %48,9'luk bir oranla ilk sırada olduğu, ulaşım altyapısına ilişkin faaliyetlerin ise %19,9'luk bir oranla ikinci sırada geldiği görülmektedir (bkz. Şekil 5.86).

Karayolu taşımacılığında küresel ölçekte 2009 yılında yaşanan daralmaya rağmen yük taşımacılığının başlangıç ve bitiş noktasında yer alan bu sektörde 2010 yılından itibaren büyüme yaşanacağı tahmin edilmektedir. Küresel kara taşımacılığı sektörü 2008 yılında 2,308 milyar dolar toplam gelir elde etmiş olup, 2004 ve 2008 yılları arasında ortalama %7,8 büyüme kaydetmiştir (TYDTA-Deloitte, 2010:6)<sup>47</sup>. Rekabetin oldukça yoğun yaşandığı sektörde en büyük 50 firma pazarın sadece %33'üne sahiptir. Yüksek petrol fiyatları ve küresel ısınmayı etkileyen en büyük faktörlerden olan kara ulaştırmasına ilişkin çevresel düzenlemeler, bu sektörü etkileyen güncel gelişmelerdir.

Demiryolu taşımacılığında 2003 ve 2007 yılları arasında ortalama %6,3 büyüme kaydedilmiş olmasına rağmen, sektördeki büyüme hızının düşeceği tahmin edilmektedir. Demiryolu sektörü 2007 yılında küresel ölçekte 472,1 milyar dolar gelir elde etmiştir (TYDTA-Deloitte, 2010:6). Demiryolu ağının genişletilmesinin yüksek maliyeti nedeniyle, demiryolu sektörü mevcut demiryolu şebekesi üzerinde faaliyet göstermek zorunda kalmaktadır. Bununla birlikte özellikle Avrupa ve Kuzey Amerika'da mevcut demiryolu altyapısının geliştirilmesine yönelik çalışma ve yatırımlar dikkat çekmektedir.

Küresel hava taşımacılığı sektörü 2008 yılında yaklaşık olarak 100 milyar dolar gelir elde etmiş olup 2004 ve 2008 yılları arasında ortalama olarak %5,6 büyüme kaydetmiştir (TYDTA-Deloitte, 2010:6). Havayolu kargo taşımacılığı 2004 ve 2007 arasındaki yıllık ortalama %7,4 gibi hızlı bir büyüme dönemi sonrasında 2008 yılında değer olarak %0,1 ve toplam sözleşme değeri olarak da %0,5 büyüme kaydetmiştir. 2009 yılında bazı havalimanlarında işlem gören kargo miktarında ve sefer sayılarındaki düşüş, güzergâhların birleştirilmesi ve yaşanan iflaslar nedeniyle meydana gelmiştir. Yükselen petrol fiyatları ise müşterilere yansıtılmakta olup

<sup>47</sup> Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı(TYDTA)-Deloitte, Ocak 2010, Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu

sektörün önündeki en önemli sorunlardan bir tanesidir. Küresel havacılık endüstrisinde ise 2003 yılından itibaren yaşanan güçlü büyüme sürecinin gelecekte de devam edeceği tahmin edilmektedir. Küresel havacılık endüstrisi 2007 yılında 429,9 milyar dolar gelir elde etmiş olup 2003 ve 2007 yılları arasında ortalama %11,2 büyüme kaydetmiştir (TYDTA-Deloitte, 2010:6)

Küresel ölçekte deniz taşımacılığı sektörü 2004 ve 2006 yılları arasında yıllık ortalama %34,5 gibi yüksek bir büyüme kaydetmekle beraber, bu sektörün elde ettiği toplam gelir 2007 yılında %21,4 oranında düşüş kaydetmiştir. 2009 yılında da önemli bir daralma yaşayan sektörün 2013 yılından itibaren tekrar büyümeye başlayacağı tahmin edilmektedir. Küresel deniz taşımacılığı sektörü 2008 yılında 749 milyar dolarlık toplam gelir elde etmiştir (TYDTA-Deloitte, 2010:6). Gemi fiyatlarının oldukça yüksek olması nedeniyle sermayenin yoğun kullanıldığı sektörde uzmanlık, teknik bilgi ve tecrübe birikimi de deniz taşımacılığı güvenliğine ilişkin sert uluslararası düzenlemelere uyum sağlayabilmek için önemli faktörlerdir.

### 5.2.3.3.2. Lojistik Sektörünün Türkiye'deki Durumu

Türkiye'nin küresel ölçekte önemli ulaşım güzergâhları üzerinde yer alan stratejik konumu lojistik sektörünü ekonomik gelişimine büyük katkılar sağlayacak stratejik sektör olarak ön plana çıkarmaktadır. Türkiye ve Avrupa Birliği arasında 1996 yılında yürürlüğe giren Gümrük Birliği ve 1999 yılında adaylık statüsünün resmen tanınmasıyla birlikte Avrupa Birliği'ne tam üyelik perspektifinin yanı sıra Türkiye'nin son yıllarda kaydettiği hızlı ekonomik büyüme bu sektörün önemini daha da artıran ve daha fazla yatırım yapılmasına imkân sağlayan faktörler arasında yer almaktadır. Lojistik ve ulaştırma sektörüne ilişkin olarak 14. Başlık altında yer alan Ulaştırma Politikası ve 21. başlık altında yer alan Trans-Avrupa Ağları (TEN) Türkiye ve Avrupa Birliği arasında 2005 yılında başlatılan katılım müzakerelerinin de önemli fasıllarını oluşturmak olup, TEN-T müzakereleri 2008 yılında başlatılmıştır.

Lojistik sektöründe faaliyet gösteren firmalar genellikle kendi ulaşım türü içerisinde dernek ve kurullar altında bir araya gelmiştir. 1974 yılında Türkiye kara nakliye sektörünün her türlü sorununu ulusal ve uluslararası platformda çözmek amacıyla bir araya gelen sektör temsilcileri tarafından bir meslek örgütü kimliğiyle

kurulan Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) sektörü temsil eden önemli kuruluşlardan bir tanesidir. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTIKAD) ise Türkiye'de karayolu lojistik sektörünü temsil eden önemli kuruluşlardan bir diğeridir. Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılık Derneği (RODER) ise uluslararası karayolu eşya taşımacılık firmalarının yanı sıra bu firmalara hizmet tedarikinde bulunan diğer firmalara hizmet sunmak amacı ile 2001 yılında kurulmuştur. Özel sektör liman ve iskele işletmecilerinin sektörel sorunlarına ortak bir platformda çözüm aramak ve dayanışmayı sağlamak amacıyla 1996 yılında kurulan Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM), denizcilik sektöründe ön plana çıkmaktadır. Deniz Ticaret Odası, Türk Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, Gemi Yakıt İkmaldi Derneği, Türk Loydu Vakfı sektörü temsil eden diğer kurumlar arasında yer almaktadır. Demiryolu taşımacılığına ilişkin olarak ise Demiryolu Taşımacılığı Derneği ön plana çıkmaktadır.

Dünya Bankası tarafından hazırlanan "Lojistik Performansı Endeksi ve Göstergeleri"<sup>48</sup> isimli rapor Türkiye'nin lojistik performansında son üç yılda bir düşüş yaşandığını ortaya koymuştur. Dünya genelinde 155 ülkenin lojistik performansının uluslararası alanda faaliyet gösteren yaklaşık 1000 lojistik firması tarafından değerlendirilmesine dayanan endekste Almanya, Singapur ve İsveç ilk üç sırada yer almaktadır. 2007 yılında 34. sırada bulunan Türkiye ise 2010 yılında 5 üzerinden 3,22 puanla 39. sıraya gerilemiştir. Bununla birlikte Türkiye gelir derecesi orta düzeyde olan ülkeler arasında 6. sırada yer almaktadır.

Türkiye'de pazar değerinin 2-3 milyar \$ arasında ve pazar potansiyeli gayrisafi milli hasılanın %10'u ile %12'si arasında değişen lojistik sektörünün büyüme hızının %10- 15 olduğu tahmin edilmektedir (Özdemir Darby, 2008: 40).

Türkiye'de lojistik sektörünün büyüme hızı, Avrupa ve Kuzey Amerika'dan yüksek olup, son yıllarda ortalama olarak %20 oranında gerçekleştiği tahmin edilmektedir.

Lojistik sektörü Türkiye'de ekonomik kalkınmada ve istihdam yaratılmasında önemli bir rol oynamaktadır. TÜİK verilerine göre Türkiye genelinde lojistik sektörü ile ilişkilendirilebilecek ulaştırma, haberleşme ve depolama hizmetlerinde istihdam edilen kişi sayısı 2004 yılında 1.043.000'nden 2009 yılı sonu itibarıyla 1.081.000'e ulaşmıştır. 2009 yılı sonu itibarıyla bu sektörde istihdam, hizmetler

<sup>48</sup> World Bank, 2010. Logistics Performance Index and Its Indicators



sektöründeki istihdamın yaklaşık %11'ini, toplam istihdamın ise %5'ini oluşturmaktadır (bkz. Şekil 5.87). Tablo 5.32'de görüldüğü üzere, kapıdan kapıya taşımacılıkta en uygun ulaşım türü olan karayolu taşımacılığı yetersiz demiryolu ve denizyolu altyapısı nedeniyle Türkiye'de artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini büyük oranda üstlenmiştir. Bu durum düşük fiziki standartlara sahip karayolu ağının kapasitesinin üzerinde yoğun olarak kullanılmasına ve daha da yıpranarak verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına sebep olmuştur. Sürekli artan ulaşım talebine rağmen uzun dönemli planlamalar hayata geçirilememekte; kısıtlı kaynakların kısa vadeli endişeler nedeniyle büyük oranda karayolu iyileştirme ve yapımına tahsis edilmesine sebep olmaktadır. Bu nedenle yetersiz altyapıya sahip olan demiryollarının rekabet edebilirliği düşük kalmaya devam etmektedir. Denizyollarında ise büyük liman altyapılarının

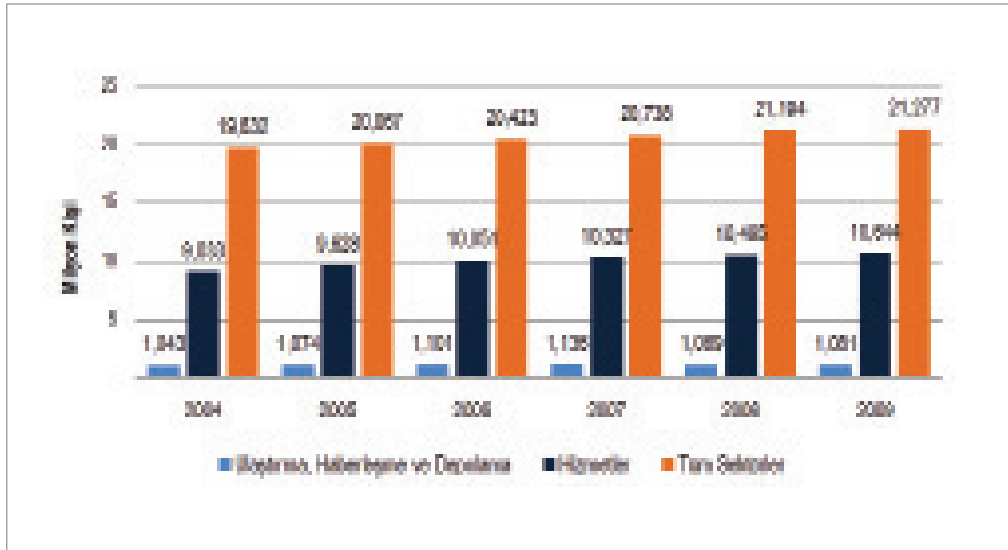
inşasını özendirerek finansman modelleri etkin bir şekilde hayata geçirilememiştir.

**Sonuç olarak**, kısıtlı kaynaklar, karayolu ağırlıklı yapı ve sürekli artan talep kendi kendini besleyen olumsuz bir yapı yaratmıştır.

**Dünya Bankası'nın Lojistik Performans Endeksi'ne göre ilk 3 sırayı, Almanya, Singapur ve İsveç paylaşmaktadır. 2007'de 34. sırada bulunan Türkiye 2010 yılında ise 39. sıraya gerilemiştir.**

Ulaştırma, Haberleşme ve Depolama Sektörlerinde İstihdam (Milyon Kişi), 2004-2009

Şekil 5.87



Kaynak: TÜİK, Hanehalkı İşgücü Anketi Sonuçları

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>KARAYOLU</b>								
Yük Kilometre	151.421	150.912	152.163	156.853	166.831	177.399	181.330	181.935
Yolcu Kilometre	168.211	163.327	164.311	174.312	182.152	187.593	209.115	206.098
<b>DEMİRYOLU</b>								
Yük Kilometre	7.561	7.224	8.669	9.417	9.152	9.676	9.921	10.739
Yolcu Kilometre	5.568	5.204	5.878	5.237	5.036	5.277	5.553	5.097
<b>HAVAYOLU<sup>50</sup></b>								
Yük Kilometre	285	275	276	321	392	-	-	-
Yolcu Kilometre	2.859	2.706	2.752	3.223	3.992	-	-	-
<b>DENİZYOLU</b>								
Yük Kilometre	8.100	5.738	5.400	3.929	3.477	3.830	5.189	6.001
Yolcu Kilometre	31	21	22	621	670	752	843	847

Kaynak: TÜİK

İthalat İçinde Taşıma Sistemlerinin Oranı, (%)

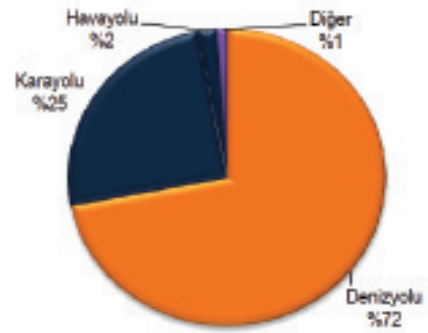
Şekil 5.88



Kaynak: TÜİK, 2009

İhracat İçinde Taşıma Sistemlerinin Oranı, (%)

Şekil 5.89



Kaynak: TÜİK, 2009

<sup>49</sup> Dış hatlardaki taşımalar dahil değildir.<sup>50</sup> THY'nin Mayıs 2006 tarihinde özelleşmesi nedeniyle hava yoluna ait veriler derlenememektedir.

Türkiye’de son yıllarda yaşanan ekonomik büyüme neticesinde büyük artış kaydeden dış ticarete yönelik taşımalarda ise denizcilik sektörü ön plana çıkmaktadır. Türkiye’nin 2009 yılında gerçekleştirdiği ithalatın %93,5’i denizyolu ile gerçekleştirilmiştir. Yapılan ithalatta karayolunun payı %4,5, havayollarının payı %0,1 ve demiryolunun da dahil olduğu diğer lojistik sistemlerin payı ise %1,9 olmuştur. İhracatta ise yine deniz taşımacılığı ön planda olmakla beraber karayolu taşımacılığı da önemli bir yere sahiptir. 2009 yılında gerçekleştirilen ihracatın %72’si denizyolu, %25’i karayolu, %2’si havayolları ve geri kalan %1’i ise diğer lojistik sistemler ile gerçekleştirilmiştir. Genel olarak ithalata yönelik lojistik hizmetlerde denizcilik sektörünün payı artış kaydetmekle birlikte, ihracata yönelik taşımalarda ise karayolu ve daha az bir oranda havayolu sektörünün payı artmıştır.

Türkiye’nin 2008 yılı sonu itibarıyla otoyol, devlet ve il yollarının toplam uzunluğu 64.033 km olup bunun 3.546 km’si stabilize, toprak ve geçit vermez yol niteliğindedir. Yurt içi yük taşımalarının yaklaşık %92’sinin gerçekleştirildiği karayollarında ağır taşıt trafiğine uygun bitümlü sıcak karışım (BSK) kaplamalı yol uzunluğu ise 10.012 km’dir. Köy yolları ile birlikte toplam karayolu uzunluğu 352.046 km’yi bulmaktadır.

Yük taşımacılığının %90’lar düzeyinde karayolu ile yapılması karayollarındaki ağır taşıt trafiğini yükseltmekte ve trafik kazalarının artmasına neden olmaktadır. Devlet yolları üzerindeki ortalama günlük trafik AB değerlerine göre daha düşük olmasına rağmen Türkiye’de trafik kazalarındaki ölü sayısı oldukça yüksektir.

Karayolu yurt içi eşya taşımacılığında, Avrupa Birliği’ne üyelik sürecinde yürürlüğe giren Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliğinin uygulanmasına ilişkin yaşanan sıkıntılar devam etmektedir. Bazı taşıma türleri için yetki belgesi ücretlerinin yüksek olması, bununla birlikte yetki belgesiz taşıma yapılmasının önüne geçilememesi, denetimlerin düşük yoğunlukta olması, taban fiyat

uygulanması, Karayolu Mesleki Yeterlilik Belgeleri’ndeki yığılma mevcut sorunlar arasında yer almaktadır (UTİKAD, 2007:85)

Uluslararası karayolu taşımacılığı sektöründe ise tırmanan petrol fiyatları ile birlikte girdi maliyetlerinin yükselmesi, artan otoyol ücretleri, geçiş belgeleri, sınır kapılarında bekleme süreleri önemli sorunlar arasındadır. Özellikle Avrupa taşımalarında Türk karayolu taşıyıcılarının yaşadıkları vize, kota ve belge sıkıntıları dikkate değer hususlardır.

Türkiye’nin demiryolu ağı uzunluğu 8.699 km’si ana hat olmak üzere toplam 11.005 km olup, 2.282 km’si elektrikli ve 3.029 km’si sinyallidir. Demiryolu taşımacılığının altyapısı oldukça eski bir ağ üzerinde gerçekleştirilmesi nedeniyle verimsiz ve rekabet gücü düşüktür. Bu nedenle mevcut demiryolları üzerindeki trafik yoğunluğu AB ülkeleri ile karşılaştırıldığında oldukça düşüktür (International Transport Forum, 2010: 110). Ayrıca, Türkiye’de %21 olan elektrikli hat oranı, %51,6 olan AB ortalamasının oldukça altındadır (DPT, 2009). Demiryolu altyapısının en önemli eksikliklerinden bir tanesi; büyük nüfuslu şehirler arasındaki demiryolu hatlarının yüksek hız ve kaliteli hizmete uygun olmamasıdır.

Demiryolu yük taşımacılığında blok tren işletmeciliğine geçiş, yeni ve verimli yük vagonlarının temini ve özel sektörün kendi mülkiyetindeki vagonlarla taşımacılığın teşviki neticesinde son yıllarda kayda değer artış sağlanmıştır (bkz. Şekil 5.91). Yapılan yeni demiryolu yatırımları ve kurulmakta olan 12 adet lojistik merkezin demiryolu yük taşımacılığına önemli katkılarda bulunması beklenmektedir. Yolcu taşımacılığında uzun yolculuk süresi, güvenlik ve güvenilirlik gibi sebeplerle düşük olan talebin, yapımı devam eden Ankara-İstanbul, Ankara-Konya, Ankara-Sivas hızlı tren projeleri ve Kars-Tiflis demiryolu projeleri ile önemli oranda artacağı tahmin edilmektedir (bkz. Şekil 5.90).

Yolun Kaplama Cinsine Göre Otoyollar, Devlet, İl ve Köy Yolları Uzunlukları, (km)

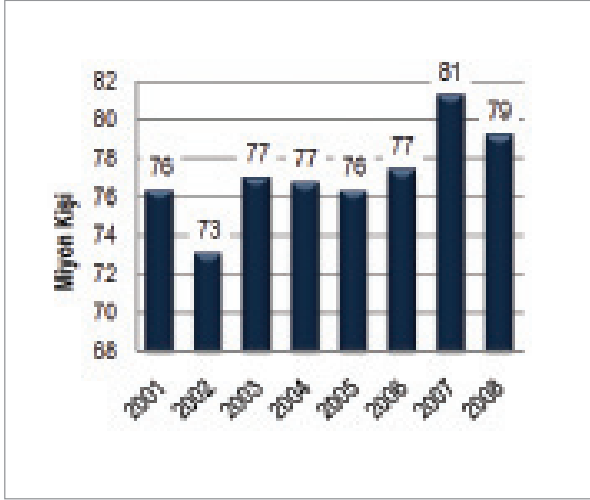
Tablo 5.33

	BSK*	Parke	Stabilize	Toprak	Geçit Vermez	Toplam
Otoyollar	2.010	-	-	-	-	2.010
Devlet Yolu	30.784	60	157	104	206	31.311
İl Yolu	27.525	108	1.443	758	878	30.712
Köy Yolu	121.551	-	129.513	29.818	7.131	288.013
<b>Toplam</b>	<b>181.870</b>	<b>168</b>	<b>131.113</b>	<b>30.680</b>	<b>8.215</b>	<b>352.046</b>

Kaynak: TÜİK  
\*Bütümlü Sıcak Karışım

Demiryolu İle Taşınan Toplam Yolcu Sayısı, 2001-2008, (Milyon Kişi)

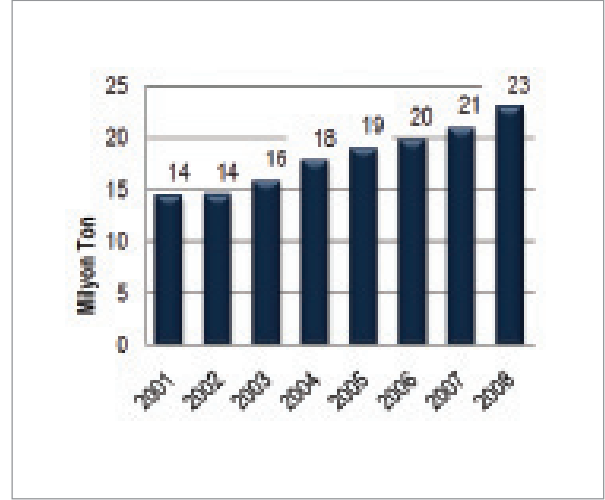
Şekil 5.90



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü İstatistik Yıllıkları verilerinden derlenmiştir.

Demiryolu ile Taşınan Toplam Yük Miktarı, 2001-2008, (Milyon Ton)

Şekil 5.91



Kaynak: TCDD Genel Müdürlüğü İstatistik Yıllıkları verilerinden derlenmiştir.

Demiryolu sektöründeki temel sorunlar arasında TCDD'nin halen sürmekte olan demiryolu tekeli nedeniyle özel sektör demiryolu şirketlerinin sektörde tam olarak yerini alamamaları ve demiryolu taşımacılığının genel olarak beklenen verimi yakalayamamış olması sayılabilir. Özel sektör işletmelerinin, mevcut demiryolu altyapısı üzerinde kendi vagon ve lokomotifleri ile faaliyet göstermelerini sağlayacak Demiryolu Çerçeve Yasası halen yürürlüğe girmemiştir. Demiryolu sektörünü serbestleştirecek ve rekabete açacak olan kanun ve ikincil düzenlemelerin bir an önce yürürlüğe girmesi sektördeki en büyük beklentilerdendir.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) tarafından işletilen 40 havalimanının yanı sıra diğer kurum ve özel sektör tarafından işletilen havaalanları ile birlikte sivil trafiğe açık meydan sayısı 45'tir. Kamu özel işbirliği modeli ile işletilen meydanların toplam yolcu trafiği içindeki payı iç hatlarda %54, dış hatlarda ise %94 düzeyine erişmiştir (DPT:2009). Atatürk, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Dalaman, Bodrum/Milas, Adana, Trabzon ve Sabiha Gökçen havalimanları hava meydanlarındaki yolcu trafiğinin yaklaşık %91'ini gerçekleştirmektedir. Bu meydanların kapasitelerinin artırılmasına yönelik yatırımlar ile

hizmet standartlarının yükseltilmesi ve hava trafik yönetimi ile ilgili projeler sektör açısından önceliğini korumaktadır.

Sektörde faaliyet gösteren havayolu işletme sayısı 2009 yılı sonu itibarıyla 17'dir. Bu işletmelerin sahip olduğu uçak sayısı ise 2009'da 284'e ulaşmıştır. 2004 yılında 34.403 olan koltuk kapasitesi 2009 yılında 44.893'e ulaşmıştır. Aynı dönem içerisinde kargo taşıma kapasitesi çarpıcı bir büyüme kaydederek 471.374 tondan 1.133.621 tona ulaşmıştır (bkz. Tablo 5.34).

Dünya sivil havacılık ve hava kargo taşımacılığı sektöründe yaşanan gelişmelere paralel olarak Türkiye sivil havacılığında da son yıllarda çok önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Özellikle iç ve dış hat taşımacılığında serbestleşmenin sağlanması ve havaalanı altyapılarının geliştirilmesiyle yolcu taşımacılığında belirgin artış sağlanmıştır (UTIKAD, 2007:72). 2009 yılında havalimanı ve meydanlarında gerçekleşen yolcu trafiği, bir önceki yıla göre dış hatlarda %1,6 artarak 44,3 milyon, iç hatlarda %15,1 artarak 41,2 milyon ve toplamda ise %7,6 artarak 85,5 milyon olarak gerçekleşmiştir (bkz. Şekil 5.92). Diğer taşıma türleri arasında en pahalı fakat en hızlı taşıma türü hava kargo taşımacılığında ise 2004

Faaliyet Alanları	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Havayolu İşletmesi Sayısı	15	16	20	20	17	17
Havataksi İşletme Sayısı	50	52	57	59	66	64
Havayolu İşletmesi Uçak Sayısı	202	240	259	250	270	284
Havataksi İşletmesi Uçak Sayısı	129	157	192	243	223	228
Genel Havacılık İşletmesi Sayısı	35	36	32	30	31	30
Genel Havacılık İşletmesi Uçak Sayısı	202	240	259	129	136	145
Balon İşletmesi Sayısı	8	8	8	10	10	12
Zirai Mücadele İşletmesi Sayısı	51	43	42	42	40	40
Havayolu Koltuk Kapasitesi	34.403	39.903	42.335	40.185	43.524	44.893
Havayolu Kargo Kapasitesi (Ton)	471.374	649.562	873.539	962.539	1.093.096	1.133.621

Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

yılında 444.893 olan toplam gelen/giden iç hatlardaki kargo + posta + bagaj miktarı düzenli ve sürekli bir artış kaydederek 2009 yılında 862.646 tona ulaşmıştır (bkz. Şekil 5.93). Aynı dönem içerisinde dış hatlarda taşınan toplam kargo + posta + bagaj miktarı ise 2004 yılında 863.461 tondan 2009 yılında 1.152.806 tona erişmiştir.<sup>51</sup>

8,333 km'lik bir kıyı şeridinde sahip olan ve üç tarafı denizle çevrili olan, önemli deniz ulaşım güzergâhları üzerinde yer alan Türkiye deniz taşımacılığında önemli bir rekabet avantajına sahiptir. Türkiye'de 2009 yılı sonu itibarıyla 4,4 milyon TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) konteynır ve 309 milyon ton konteynır harici yük elleçlenmiştir. 2009 yılında elleçlenen konteynır ve yük miktarında 2008 yılına göre sırasıyla yüzde 17 ve yüzde 9 düşüş yaşanmıştır. Özellikle 2008 yılına kadar konteynır trafiğinde görülen artış dikkat çekicidir (bkz. Şekil 5.94 ve Şekil 5.95).

Hızlı bir şekilde büyüyen ticaret ile birlikte artan talebin karşılanması için büyük ölçekli liman yatırımlarının zamanında gerçekleştirilememesi, küçük ölçekli liman ve iskelelerin yapımına ve plansız bir şekilde büyümesine yol açmaktadır. Büyük ölçekli

limanların yokluğunda ise yük trafiği dağılmakta ve liman başına işlem miktarı, AB'nin Akdeniz'deki limanlarıyla karşılaştırıldığında oldukça düşük seviyelerde kalmaktadır.

Denizcilik sektöründe ise serbest ticaret ve rekabet ortamının geliştirilmesine yönelik son yıllardaki önemli gelişmelerden bir tanesi TCDD limanlarının özelleştirilmesi sürecidir. Demiryolu ve liman işletmeciliğinin TCDD tekelinde yürütülmesi limanların verimlilik ve rekabet düzeyini beklenen ölçüde artıramamıştır (International Transport Forum, 2010). Yürütülen çalışmalar çerçevesinde, Mersin ve Samsun limanları özelleştirilmiş, devir işleri tamamlanmıştır. 2008 yılında özelleştirilen İzmir, Derince ve Bandırma limanlarının ise henüz devir teslim işlemleri tamamlanmamıştır.<sup>52</sup> İskenderun Limanı'nın ise 2005 yılında yapılan ihalesi iptal edilmiş olup, tekrar ihale edilerek özelleştirilmesine ilişkin çalışmalara devam edilmektedir.<sup>53</sup> Genel olarak uzun bir süreç alan liman özelleştirmeleri sonucunda Mersin Limanı örneğinde olduğu gibi gemi bekleme süresinin düştüğü, işlem gören yük miktarının önemli oranda arttığı, bununla birlikte iyileşen liman olanaklarının liman hizmet fiyatlarına yansıtıldığı gözlenmektedir (UTIKAD, 2007:80).

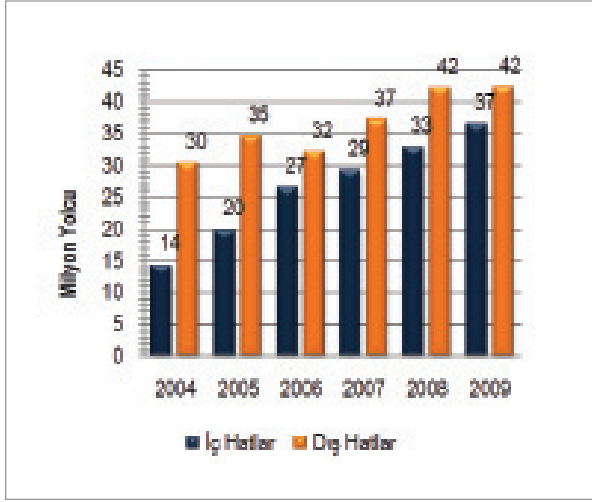
<sup>51</sup> DHMİ rakamları kargonun yanı sıra yolcu bagajları ve postayı da içermekte olup ticari hava kargo taşımacılığının değerlendirilmesinde sağlıklı veriler sağlayamamaktadır.

<sup>52</sup> [http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/devam\\_edenler.htm](http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/devam_edenler.htm), erişim: 10 Mayıs 2010

<sup>53</sup> [http://www.oib.gov.tr/portfoy/tcdd\\_iskenderun.htm](http://www.oib.gov.tr/portfoy/tcdd_iskenderun.htm), erişim: 10 Mayıs 2010

Havayolları Taşınan Yolcu Sayısı, 2004 - 2009

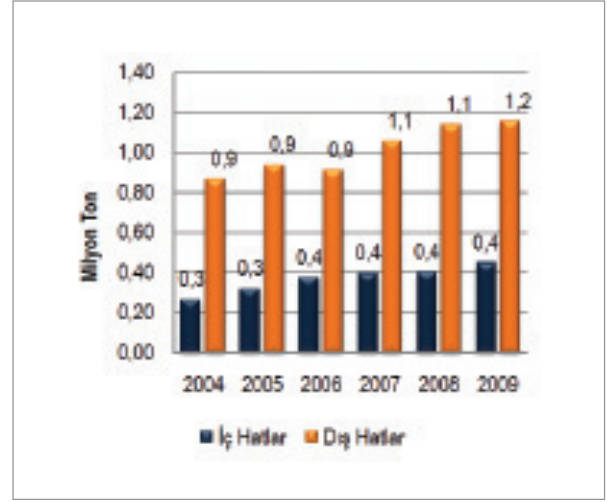
Şekil 5.92



Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü

Havayolları İle Taşınan Kargo Miktarı, 2004 - 2009

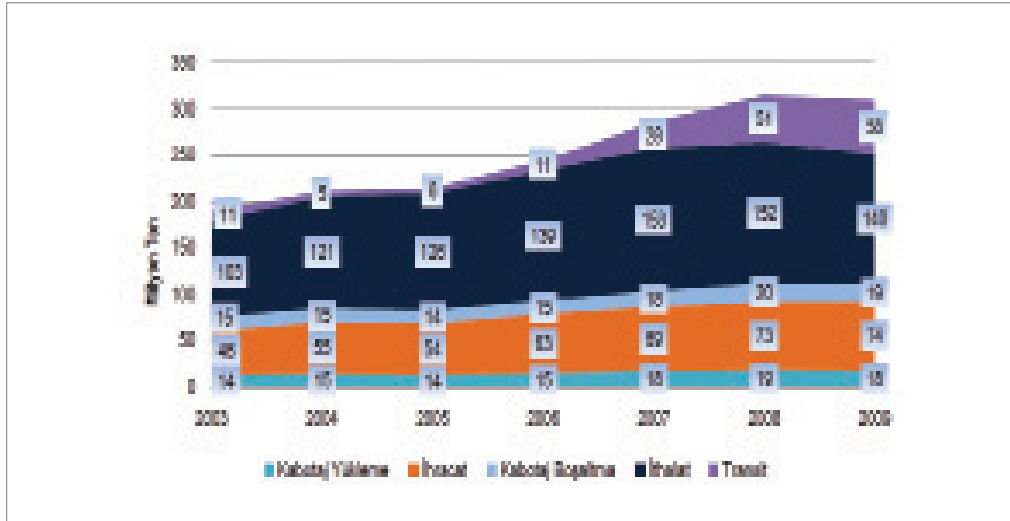
Şekil 5.93



Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü

Türkiye Limanlarında Yıllar İtibarıyla Elleçlenen Yük Miktarları, 2003-2009, (Milyon Ton)

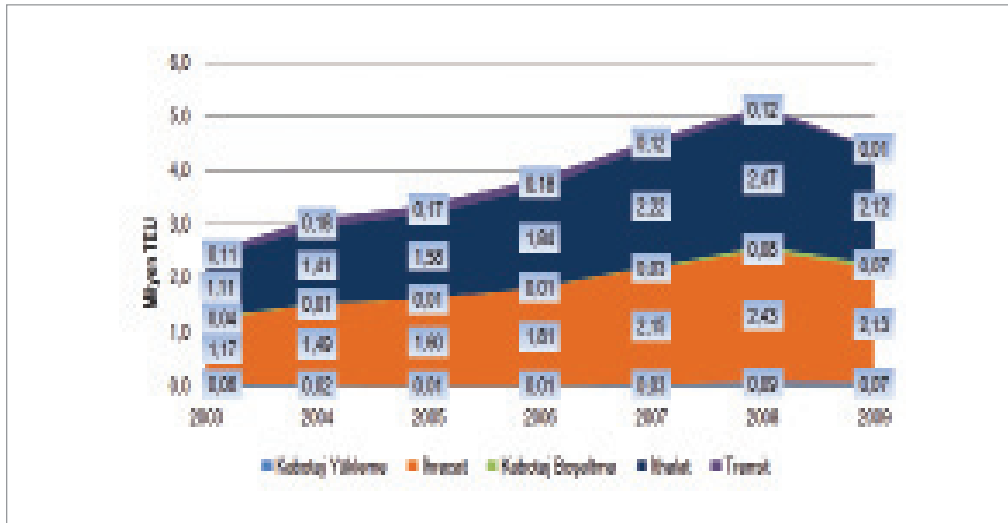
Şekil 5.94



Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

Türkiye Limanlarında Yıllar İtibarıyla Elleçlenen Yük Miktarları, 2003-2009, (Milyon TEU)

Şekil 5.95



Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

Türkiye'nin hızla artan dış ticareti göz önünde tutulduğunda mevcut limanların kapasitelerinin kullanım oranlarının %100'lere ulaşmasıyla birlikte, yüksek kapasiteli, büyük gemilerin yanaşabileceği derin su limanlarına duyulan acil ihtiyaç sektöre ilişkin bir diğer önemli husustur. Limanlarda sürekli artan doluluk oranları geciken özelleştirme süreçleri ve gerekli altyapı yatırımlarının yapılamaması nedeniyle limanlarda konteynır tasfiye süreçlerinin uzaması ekonomik kayıplara yol açmaktadır. Bunun yanı sıra özel sektör tarafından işletilen limanların demiryolu bağlantısına sahip olmayışı kombine taşımacılığın geliştirilmesi açısından en büyük eksikliklerden biridir.

Dünya sıralamasında 2000 yılında 18. sırada yer alan Türk deniz ticaret filosu, son yıllarda daha belirgin olarak yaşanan finansman sorunları ve bayraktan kaçış nedenleri ile 2008 sonu itibarıyla 1.722 adet gemi sayısı ile dünyada 25. sıraya gerilemiştir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010).

### 5.2.3.3.3. İstanbul ve Lojistik Sektörü

Türkiye nüfusunun yanı sıra ticari ve endüstriyel faaliyetlerin

de önemli bir kısmının İstanbul ve yakın çevresinde toplanmış olması, şehiriçi mal dağıtımı ile birlikte şehirlerarası ve uluslararası taşımacılık faaliyetlerini de kapsayan lojistik sektörünü İstanbul'da çok önemli bir konuma taşımıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlatılan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı ve İstanbul Hizmet Sektörü Analiz Çalışmaları'nda sektörün rekabetçilik düzeyi orta olarak saptanmıştır. Bununla birlikte 2008 yılında yayınlanan OECD İstanbul Metropoliten Alanı İncelemesi Çalışması'nda ise lojistik sektörü, finansal hizmetler ve kültür ve turizm alanları ile birlikte bölgesel hub olma potansiyeline katkıda bulunacak üç temel alandan birisi olarak belirlenmiştir.

Büyük oranda karayolu altyapısını kullanan İstanbul'daki lojistik odaklar şehir içerisinde dağınık olarak yer almakta olup, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında aşağıdaki şekilde tespit edilmiştir.

- Organize sanayi bölgeleri
- Küçük sanayi siteleri
- Nakliye ambarları

- Haller
- Antrepo ve depolar
- Patlayıcı ve parlayıcı madde depoları

İstanbul'da Küçükçekmece, Büyükçekmece, Ümraniye ve Tuzla'da yer alan toplam 8 adet organize sanayi bölgesi (OSB) (Dudullu, İkitelli, Tuzla Deri, Tuzla Organize, Tuzla Mermerciler, Tuzla Boya Vernik, Tuzla Kimya ve Beylikdüzü) bulunmakta olup, kapladıkları toplam alan 2.088,9 ha'dır. İstanbul'da yer alan OSB'lerde toplam 184.368 kişi istihdam edilmekte olup, en fazla istihdam sağlayan ise 130.000 kişi ile İstanbul İkitelli OSB'dir. OSB'ler İstanbul geneline birbirleriyle bağlantısız olarak dağıldığından yoğun bir trafiğe sebep olmaktadır.

İstanbul genelinde küçük sanayi siteleri ise 113 farklı bölgeye dağılmış olup, 35.000'in üzerinde iş yerine ev sahipliği yapmakta ve 150.000 çalışana istihdam etmektedir. Söz konusu sanayi siteleri yoğun ağır vasıta trafiğine neden olmaktadır. Verimsiz yük akışı, etkisiz yönetim, yetersiz alan, vasıfsız eleman, düşük sermaye oranı bu işletmelere ilişkin genel sorunları teşkil etmektedir.

İstanbul'un ulaşım altyapısı ve günlük trafik açısından önemli unsurlardan bir tanesi olan nakliye ambarları Topkapı semtinde uluslararası karayolu ağı E-5 (D-100) üzerinde konumlanmıştır. Şehir merkezindeki konumu, Boğaziçi Köprüsü'nün kamyon-kamyonet trafiğine kapanması ve belirli saatlerde şehir içi trafiğinin önemli akslarında kamyon yasağının bulunması gibi nedenlerle nakliye sektörünün ulusal ulaşım şebekesine entegrasyonunda çeşitli sıkıntılar yaşanmakta ve ek maliyetler oluşmaktadır. Söz konusu nakliye ambarlarına günde ortalama 10.000'den fazla araç giriş yapmaktadır. Nakliyat firmaları ise Kadıköy ve Şişli ilçelerinde yoğunlaşmış olmakta birlikte, Ambarlı Limanı, TEM, D-100 ve Atatürk Havalimanı'na yakın bir konumdaki Küçükçekmece ilçesi de son yıllarda ön plana çıkmaktadır (İBB, 2008:67).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Sebze ve Meyve Halleri ise Bayrampaşa'da merkez ve Kadıköy'de bağlı birim olmak üzere konumlanmıştır. Bayrampaşa Sebze ve Meyve Hali, E-5 ve TEM karayollarının tam ortasında yer alan, ulaşım açısından son derece avantajlı merkezi bir konuma sahiptir. 670 dönüm arazi üzerine kurulu Bayrampaşa Sebze ve Meyve Hali barındırdığı 571 işletme sayısı ile Avrupa'nın en büyük halidir. Bununla birlikte alansal büyüklüğü fazla olmayan hal içindeki hareket kabiliyeti kısıtlı ve trafik yoğunluğu oldukça yüksektir. Kozyatağı Kavşağı'nda E-5 TEM

Otoyolu'na bağlanabilen önemli bir noktada yer alan Kadıköy Hali ise 60 dönümlük bir alanda faaliyet göstermekte olup 193 adet yazıhaneyi barındırmaktadır. Kurulduğu tarihten itibaren bulunduğu bölgenin oldukça gelişmesiyle daha fazla şehrin içinde kalan hal E-5 ve TEM Otoyollarına bağlanan özel yollarının olmaması nedeniyle şehir içi trafiğine büyük bir yük getirmektedir.

İstanbul genelinde 16 gümrük müdürlüğüne bağlı olarak 312 adet gümrüklü antrepo faaliyet göstermektedir. Bunlara ek olarak sanayi ve ticari kuruluşlarının tamamına yakınının kendi depoları mevcut olup; 70-80 firma antrepo kullanmakta, diğer firmalar ise garaj sistemi ile çalışmaktadır. Diğer taraftan, antrepolarda ortalama kapasite kullanımı %20 gibi düşük bir seviyededir.

İstanbul'da Avrupa Yakası'nda Büyükçekmece'de ve Anadolu Yakası'nda Tuzla'da olmak üzere iki adet parlayıcı ve patlayıcı madde depolama alanı mevcuttur. TEM ve E-5 ana arterlerine eşit uzaklıkta olan Tuzla Aydınli parlayıcı ve patlayıcı madde depolama alanı 2000 yılında hizmete geçmiş olup, Erenköy Gümrük Müdürlüğü denetiminde bulunan bir antrepodur. Araçlar Patlayıcı ve Parlayıcı Maddeler Yolu'nu takip ederek, İçmeler kavşağından E-5 ana arter yoluna geçiş yapmaktadır. 2000 yılında Büyükşehir Belediyesi işletmesinde kurulan Küçükçekmece Resneli parlayıcı ve patlayıcı madde antreposu 1.600 m<sup>2</sup>'lik bir alan kaplamaktadır. Halkalı Gümrük Müdürlüğü denetiminde bulunan Küçükçekmece Resneli parlayıcı ve patlayıcı madde antrepo alanı, TEM ana arter yoluna Halkalı-Ataşehir istikametinde bağlanmaktadır. Depoların konum itibarıyla uygun yerde bulunduğu, çevrelerindeki arazinin depoların bulunduğu seviyeden daha yüksek olduğu ve bu durumun da depoların yer seçimi için uygun olduğu görülmektedir.

İstanbul Hizmet Sektörü Analiz Çalışmaları Sonuç Raporu'na göre nakliye ve lojistik hizmetlerinde; Avrupa Yakası'nda nakliyat şirketlerinin %41 ve lojistik şirketlerinin %45 oranında Merkezi İş Alanı'nda olmayı tercih ettiği, nakliyat şirketlerinin %15'inin Eminönü ve lojistik şirketlerinin %27'sinin Küçükçekmece ve %22'sinin Eminönü ilçelerinde yer aldığı; Anadolu Yakası'nda ise lojistik şirketlerinin %60'ının ve nakliyat şirketlerinin %43'ünün Kadıköy ilçesinde olmayı tercih ettiği, lojistik şirketlerinin %11'lik payla Ümraniye ve %8'lik paylarla Maltepe ve Kartal; nakliyat şirketlerinin ise %21'lik payla Üsküdar ve %11'lik payla Maltepe ilçelerinde yer aldığı ortaya konmuştur. (İBB, 2008).

İstanbul Ticaret Odası istatistiklerine göre İstanbul'da lojistik sektörü ile ilişkilendirilebilecek meslek gruplarında depolama ve



kurye alanında 1884, taşımacılık ve lojistik hizmetlerinde ise 7312 faal kayıtlı firma bulunmaktadır.

İstanbul'da yer alan sanayi ve ticaret faaliyetlerinin küresel ölçekte rekabet düzeyini etkileyen unsurların başında üretim ve dağıtım maliyetlerinin asgari düzeye çekilmesi gelmektedir. Bu açıdan lojistik sektörünün etkin bir şekilde faaliyet göstermesi zamansal ve parasal maliyetlerin de olabildiğince aşağıya çekilmesini sağlayacaktır. Bu doğrultuda, mal ve hizmet akışlarının farklı ulaşım türlerinin etkin bir şekilde entegre edildiği dengeli bir ulaştırma altyapısı üzerinde sağlanması İstanbul'un bölgesel gelişiminin en büyük gereksinimlerindedir. Bu çerçevede, İstanbul çevresinde yer alan üretim ve depolama alanları, organize sanayi bölgeleri, nakliye ambarları, sebze ve meyve halleri, parlayıcı ve patlayıcı madde ile akaryakıt ve katı atık depolarının yanı sıra deniz, hava ve kara ulaşımının odak noktaları olan limanlar, havalimanları, karayolları terminalleri ve demiryolları istasyonları en uygun şekilde konumlandırılarak bu bölgeler arasındaki yük akışında raylı

sistemlerin ön plana çekilmesi gerekmektedir.

Sektörde firmaların rekabet stratejisi üretmekte zorluklar yaşamaları ve kalifiye eleman temininde yaşadığı sıkıntıların yanı sıra gerekli yatırımlar için sektörün ihtiyaçlarına cevap verecek finansman modellerinin oluşturulamamış olması sektörün önemli diğer dezavantajları arasında yer almaktadır. (İBB, 2008).

## İstanbul Şehir İçi Lojistiği

Harita 5.3



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, s.307

### 5.2.3.3.3.1. Karayolu Sektörü

Yetersiz demiryolu ve liman altyapısı nedeniyle, Türkiye genelinde olduğu gibi İstanbul'da da lojistik faaliyetler büyük oranda karayolu altyapısını kullanmaktadır. Bu durum karayolu altyapısı üzerinde büyük baskılar yaratarak bir yandan lojistik sektörünün verimlilik ve rekabet düzeyini düşürmekte, diğer taraftan yolcu ulaşımını büyük oranda etkilemektedir. İstanbul'un Boğaz tarafından ikiye bölünmüş yapısı nedeniyle, gerek İstanbul üzerinden yapılan transit taşımacılık, gerekse iki yaka arasındaki karayolu taşımacılığı büyük oranda mevcut köprüleri kullanmaktadır.

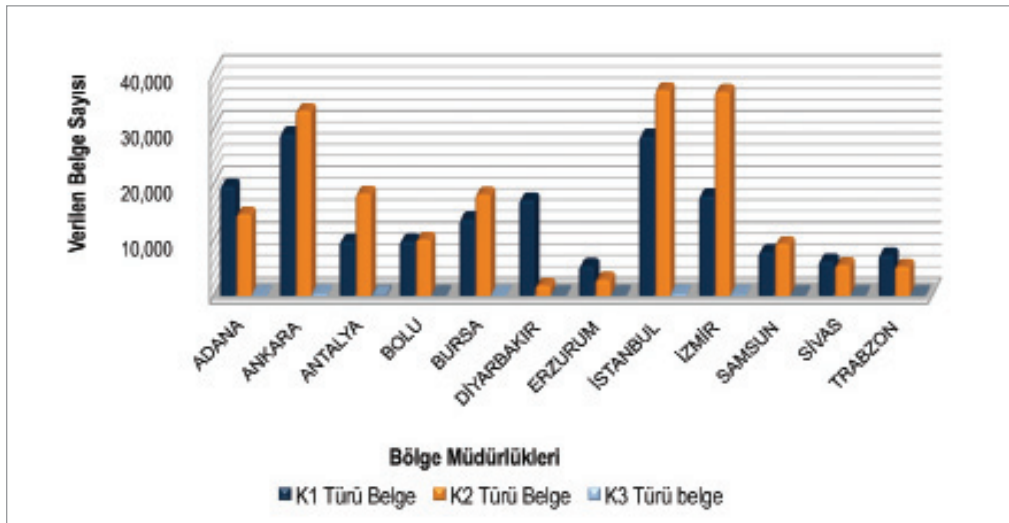
İstanbul karayolu taşımacılığı yapan firmaların kümelendiği bölgelerin başında gelmektedir. Ulaştırma Bakanlığı tarafından yurt içi eşya taşımacılığı için verilen K1, K2 ve K3 türü yetki belgelerinin Bölge Müdürlüklerine göre dağılımına bakıldığında İstanbul Bölge Müdürlüğü, Ankara ve İzmir Bölge Müdürlükleri ile beraber en çok belge veren bölge müdürlüklerindedir. Bununla birlikte Bölge

Müdürlükleri birden fazla ili kapsamakta olup, İstanbul Bölge Müdürlüğü'nde Tekirdağ, Kırklareli, Edirne ve Kocaeli illeri de yer almaktadır.

İstanbul'da lojistik odakların şehir içerisinde kontrolsüz ve dağınık bir şekilde yer alması ve bu nedenle lojistik faaliyetlerin ağırlıklı olarak karayollarına bağımlı olması başta iki yaka arasındaki köprü geçişleri olmak üzere kent içi ulaşım sistemini olumsuz etkilemektedir. Bu nedenle İstanbul'un bölgesel gelişimine hizmet edebilecek nitelikte bir lojistik merkezin geliştirilmesi, lojistik odaklar ile lojistik terminaller arasındaki ilişkinin iyi kurgulanmasına ve yük akışlarının karayollarından demir ve deniz yollarına kaydırılması önem arz etmektedir. Böylece demiryolu, deniz ve karayolu sistemleri etkin bir şekilde entegre edilerek kent içi ulaşımında karayollarının ağırlığının azaltılması ve neden olduğu sorunların giderilmesi ve özellikle, köprü geçişlerinde lojistik yük akışından kaynaklanan sorunların giderilmesi sağlanacaktır.

K1, K2 ve K3 Türü Yetki Belgelerinin Ulaştırma Bölge Müdürlüklerine Göre Dağılımı

Şekil 5.96



Kaynak: Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü

### 5.2.3.3.2. Demiryolu Sektörü

İstanbul'daki lojistik faaliyetlerde demiryolu sektörünün ağırlığı ise karayolu ve limanlar ile karşılaştırıldığında oldukça düşüktür. Demiryolu ile taşınan yüklerin TCDD Genel Müdürlüğü'nün bölge müdürlüklerine göre dağılımına bakıldığında İstanbul'un da içinde yer aldığı 1. Bölge'de diğer bölgelere oranla taşınan yük miktarı yüksek değildir. Ankara merkezli 2. Bölge'de demiryolu ağındaki yük taşıma yoğunluğunun diğer bölgelere oranla daha yüksek olduğu görülmektedir (bkz. Şekil 5.97). 1. Bölge'de ise 2004 yılında taşınan ham ton/km yük miktarı 4.625.742 iken 2005 yılında 5.117.420, 2006 yılında 5.307.347, 2007 yılında, 5.164.251, 2008 yılında ise 4.907.085 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye genelinde olduğu gibi bu bölgede de demiryolu ile taşınan ham ton/km yük miktarı 2006 yılına kadar artış kaydetmiş, sonrasında ise azalmaya başlamıştır.

Demiryolu ile taşınan yükün 2008 yılı içerisinde net ton km olarak 1. Bölge içinde dağılımına bakıldığında taşınan yükün Arifiye-Eskişehir, Eskişehir-Polatlı ve Halkalı-Pehlivan köy arasında kalan kesimlerde yoğunlaştığı görülmektedir (bkz. Tablo 5.35). Demiryolu ile taşınan

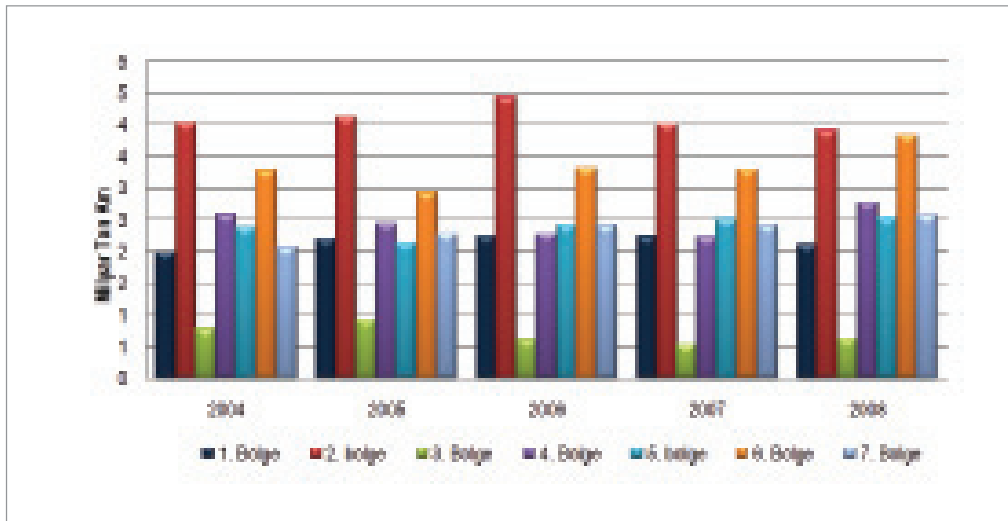
yükün İstanbul sınırları içerisinde kalan bölgedeki dağılımına bakıldığında ise özellikle Halkalı-Pehlivan köy arasındaki kesimde yoğunluk yaşandığı görülmektedir (bkz. Tablo 5.35).

İstanbul sınırları içerisinde kalan bölgede demiryolu ile taşınan yükün üç ayrı kesimde yıllara göre dağılımına bakıldığında Haydarpaşa-Gebze ve Sirkeci-Halkalı kesimlerinde taşınan yükte 2008 yılına kadarki son beş yılda küçük bir artış yaşandığı görülmektedir (bkz. Şekil 5.98). Halkalı-Pehlivan köy arasındaki kesim ise bu bölgede taşınan yükte ağırlığını korumakla birlikte son birkaç yılda bu kesimde taşınan yükte bir azalma yaşandığı görülmektedir.

İstanbul'da gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerde demiryolunun yetersiz kullanılmasının başlıca nedenleri arasında altyapısının yetersizliği ve diğer ulaşım türleri ile sağlıklı bir şekilde entegre edilmemiş olması gelmektedir. Örneğin, İstanbul ve Türkiye'nin en önemli limanlarından Ambarlı Limanı'nın demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. Bu konuda dezavantaj yaratan bir diğer husus ise lojistik odakların kent içerisinde dağınık olarak yer alması, mevcut demiryolu ağına entegre edilmesinin oldukça zor olması ve buna imkan tanıyacak büyük ölçekli lojistik merkezlerin bulunmamasıdır.

Demiryolları İle Bölgelere Göre Gerçekleştirilen Yük Ham Ton Kilometreler, 2004- 2008

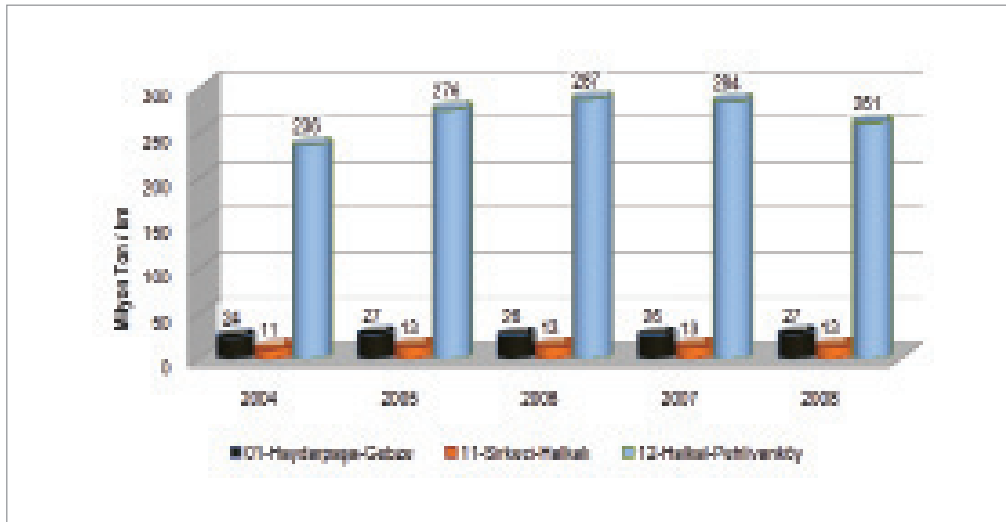
Şekil 5.97



Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2004-2008, s.42

1.Bölge (İstanbul)		Hat Uzunluğu	Yük	İş Treni	Toplam (1000)
Hat Kodu	Hat Kesimi				
01	Haydarpaşa-Gebze	44,2	27.373	15	27.388
02	Gebze-Arifiye	86,6	92.767	25	92.792
03	Arifiye-Adapazarı	9,6	87	-	87
04	Arifiye-Eskişehir	183,5	262.263	5	262.268
05	Eskişehir-Polatlı	166,6	285.285	-	285.285
11	Sirkeci-Halkalı	28,3	13.047	43	13.090
12	Halkalı-Pehlivan köyü	207,7	257.712	3.337	261.049
13	Pehlivan köyü-Hudut (Yun.)	30,2	263	5	268
14	Mandıra-Kırklareli	46,1	-	145	-
15	Pehlivan köyü-Hudut (Bul.)	68,2	96.245	1.294	97.538
	<b>Toplam</b>	<b>871,0</b>	<b>1.035.041</b>	<b>4.869</b>	<b>1.039.910</b>
	<b>Türkiye Toplamı</b>	<b>8.257,0</b>	<b>9.060.155</b>	<b>32.972</b>	<b>9.093.127</b>

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2004-2008, s.48-49



Kaynak: TCDD İstatistik Yıllıkları kullanılarak derlenmiştir.

### 5.2.3.3.3. Havaalanları

Dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de hava kargo sektörünü destekleyen havaalanı sayısı giderek artarken, hava kargo işlemleri havaalanı işletmecisi için en önemli gelir kalemlerinden biri haline gelmiştir (UTİKAD, 2007:73). Kargo taşımacılığında İstanbul’daki havaalanlarından Atatürk ve Sabiha Gökçen havaalanları Türkiye çapında ön plana çıkmaktadır.

Atatürk Havalimanı özellikle dış hat kargo trafiği açısından son derece önemli bir role sahiptir. Kargoların taşınmasında yolcu uçaklarının kargo kısımlarının kullanılması, yoğun uçuş trafiğinin yaşandığı Atatürk Havalimanı’nın kargo taşımacılığında önemini artırmaktadır. Dış hatlarda 2004 yılında 462.000 ton olan toplam gelen/giden kargo + posta + bagaj trafiği, 2009 yılı sonu itibarıyla 681.000 tona ulaşmış ve Türkiye dış hat kargo trafiğinin %60’ına yakın kısmını oluşturmuştur. Diğer sektörlerde olduğu gibi lojistik sektörünün genelinde de 2008 yılının ikinci yarısından itibaren yaşanan krize rağmen 2008 ve 2009 yıllarında dış hatlardaki bu büyüme trendinin devam etmesi dikkate değerdir. Atatürk Havalimanı’nda gerçekleşen iç hat kargo trafiği ise dış hatlardaki kargo trafiği kadar çarpıcı olmasa da sürekli büyüme trendini devam ettirmiştir. İç hatlardaki toplam gelen/giden kargo + posta + bagaj trafiği 2004 yılında 112.000 ton’dan 2009 yılı sonu itibarıyla

146.000 tona ulaşmıştır. Atatürk Havalimanı 2009 yılında iç hatlarda taşınan toplam kargo miktarının %33’ünü gerçekleştirmiştir.

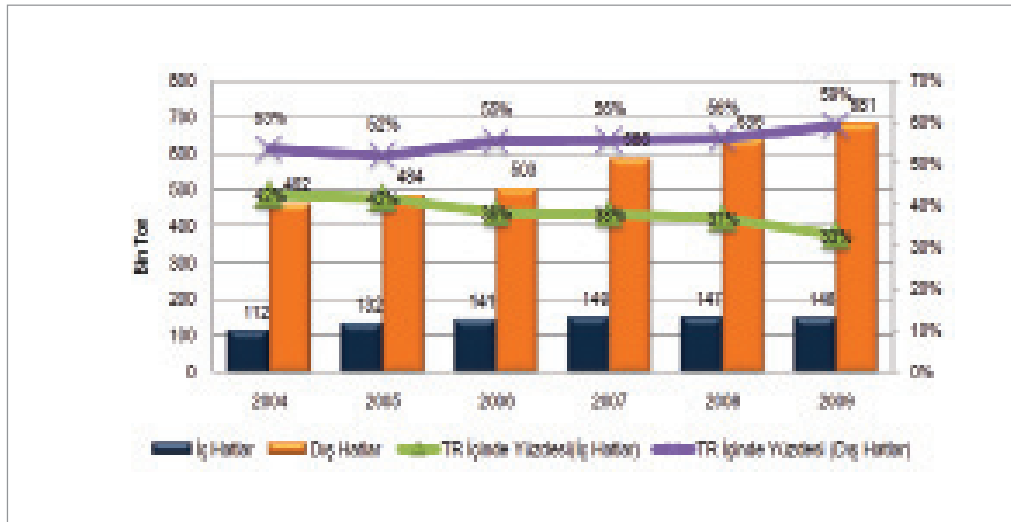
Atatürk Havalimanı, dış hatlarda işlem gören kargo miktarı bakımından dünyada ilk 30 havalimanı arasında yer almaktadır. Şekil 5.99’da görüldüğü gibi 2009 yılında taşınan kargo miktarları dikkate alındığında 28. sırada yer alan Atatürk Havalimanı küresel ölçekte yaşanan ekonomik krize rağmen kargo trafiğinde artış kaydeden birkaç havalimanından birisi olmuştur.

İstanbul ve Türkiye’nin en büyük havaalanı olan İstanbul Atatürk Havalimanı, yolcu ve kargo trafiğinde son yıllarda kaydettiği hızlı artışa rağmen uzun vadede genişleme alanı kısıtlı olan bir coğrafi konumda bulunmaktadır. Havalimanı bölgesini çevreleyen konut alanları, deniz ve askeri tesisler kapasitenin artırılmasını

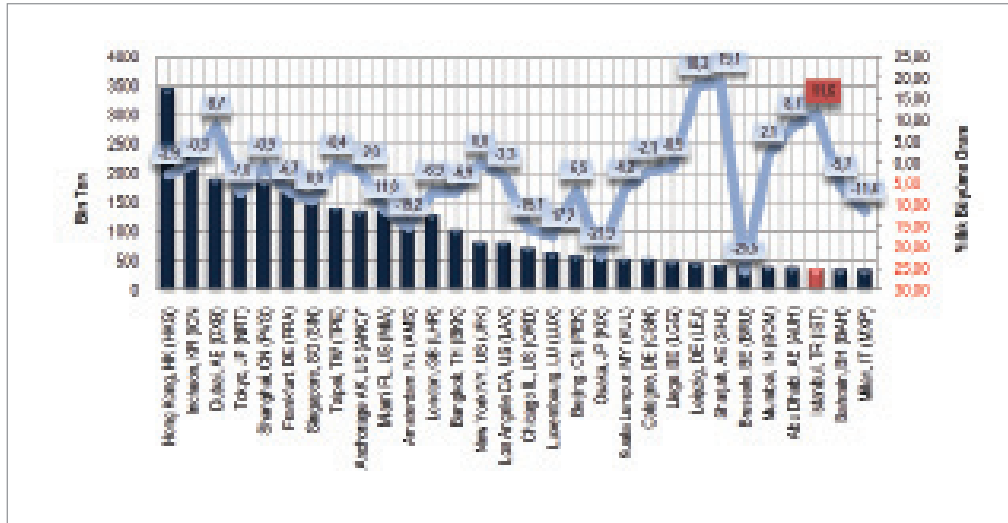
**Sabiha Gökçen Havalimanı 2002-2008 yılları arasında yolcu taşımacılığında Avrupada en hızlı büyüyen havalimanı olmuştur.**

Atatürk Havalimanı ile Taşınan Kargo Miktarı, 2004-2009

Şekil 5.99



Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü



Kaynak: Airports Council International

engellemektedir. Yolcu ve yük trafiğine olan talebi karşılamak amacıyla yapılması gereken ikinci pist bu kısıtlar sebebiyle yapılamamaktadır.

1 Mayıs 2008 tarihinde yer hizmetleri, akaryakıt, terminal ve antrepo işletmeciliği faaliyetleri LİMAK-GMR-Malaysia Airports 3'lü konsorsiyumu tarafından devralınan Sabiha Gökçen Havalimanı, 2002 – 2008 yılları arasında yolcu taşımacılığında Avrupa'da en hızlı büyüyen havalimanı olmuştur.

Kargo taşımacılığında ise Atatürk Havalimanı ile karşılaştırıldığında yüksek miktarlarda olmasa da son yıllarda artan bir öneme sahip olmaya başlamış olup, özellikle iç hatlardaki kargo büyümesi dikkat çekmektedir. DHMİ Genel Müdürlüğü verilerine göre Sabiha Gökçen Havalimanı'nda 2008 yılında 23.364 ton olan iç hatlardaki kargo trafiği %63 artış kaydederek 2009 yılında 38.051 tona ulaşmıştır. 2008 yılında 84.131 olan dış hatlardaki kargo trafiği ise %4 artış kaydederek 2009 yılında 87.648 tona ulaşmıştır. Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki toplam kargo trafiği 2008 yılında 107.495 tondan 2009 yılında 125.699 tona

Sabiha Gökçen Havalimanı İle Taşınan Kargo Miktarı, 2008-2009, (Ton)

Tablo 5.36

	2008	2009	2009 / 2008
İç Hatlar	23.364	38.051	%63
Dış Hatlar	84.131	87.648	%4
<b>Toplam</b>	<b>107.495</b>	<b>125.699</b>	<b>%17</b>

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü

Çorlu Havalimanı İle Taşınan Kargo Miktarı, 2008-2009, (Ton)

Tablo 5.37

	2008	2009	2009 / 2008
İç Hatlar	-	162	-
Dış Hatlar	14.339	12.490	%-13
<b>Toplam</b>	<b>14.339</b>	<b>12.652</b>	<b>%- 12</b>

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü

ulaşarak %17 büyümeye sağlamıştır (bkz Tablo 5.36).

Çorlu Havalimanı ise TR10 İstanbul Bölgesi sınırları içerisinde yer almamakla beraber bu bölgeye yönelik hava kargo hizmeti sunmakta ve özellikle Tekirdağ Valiliği tarafından yürütülen lojistik merkez kurma çalışmaları ile beraber yakın gelecekte çok daha önemli bir rol oynaması beklenmektedir. DHMİ Genel Müdürlüğü verilerine göre Çorlu Havalimanı'nda 2009 yılında iç hatlarda taşınan kargo miktarı 162 tondur. Dış hatlarda taşınan kargo miktarı ise 2009 yılında bir önceki yıla göre %12 küçülerek 12.490 tona gerilemiştir (bkz. Tablo 5.37)

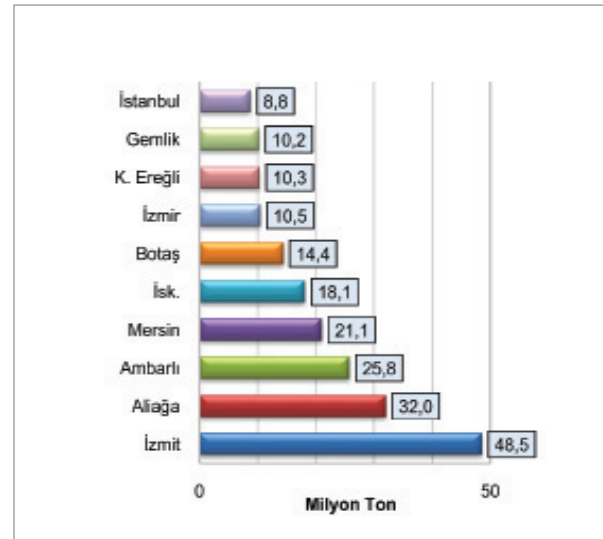
#### 5.2.3.3.3.4. Limanlar

Bölgesel endüstri ve ticari faaliyetlerin gelişiminde çok önemli roller oynayan limanlar lojistik zincirinin en önemli unsurları arasında yer almaktadır. Hinterlandında yer alan nüfusun ve ekonomik aktivitelerin büyüklüğü ve yoğunluğu, limanın önemini ve fonksiyonları belirleyen faktörlerin başında gelmektedir. Limanın hinterlandı ile etkin bir şekilde entegre edilmesi bölgenin ekonomik gelişimini sürdürülebilir kılmamasını sağlayan önemli faktörlerdendir.

Marmara Denizi'nde Haydarpaşa, Tekirdağ, Çanakkale, Bandırma, Mudanya ve Derince Limanları önemli kamu limanlarıdır ve bunların birçoğu güneyde yer almaktadır. İstanbul çevresindeki illerin kargo gereksiniminin büyük bölümü ise Ambarlı ve Haydarpaşa Limanları'ndan karşılanmaktadır. Ancak Haydarpaşa Limanı normal kapasitesinin üstünde çalışmakta olup limanda sıkışıklıklar yaşanmaktadır. Ayrıca anılan limanın dönüşümü öngörülmektedir.

2009 Yılında Gerçekleştirilen İşlem Miktarına Göre İlk 10 Liman Başkanlığı

Şekil 5.101



Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

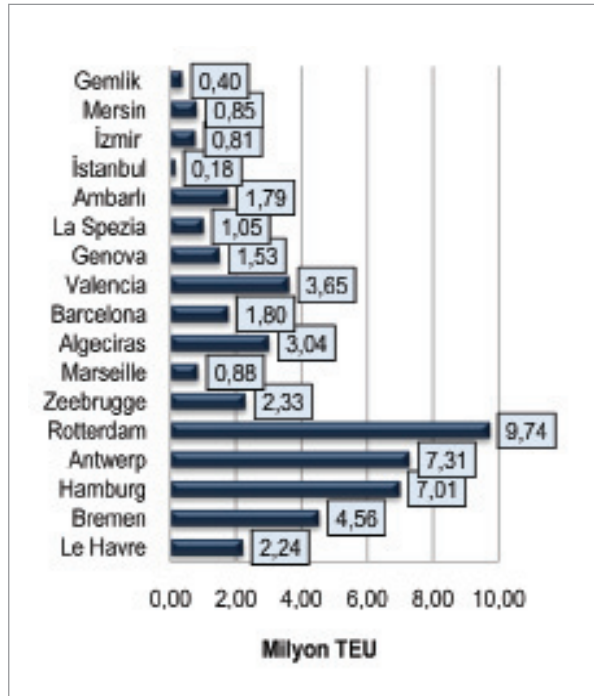
Kuzeyde yer alan Tekirdağ Limanı da bu konuda sınırlı servis imkânına sahiptir ve bölgede yeni bir liman yapılması gerekliliği düşünülmektedir.

<sup>54</sup> 06/09/1996 ve 22746 sayılı İstanbul Liman Tüzüğü, <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/5186.html>, erişim: 5 Mayıs 2010

Buna bağlı olarak JICA ve DLH'nın 1997 yılında yapmış olduğu Marmara Denizi Limanları Ana Plan Çalışması'nda, Tekirdağ ve Marmara Ereğlisi arasında bir bölgede yeni bir liman önerilmiştir. Önerilen limanın Trakya Bölgesi'ndeki en büyük ticari liman olması düşünülmektedir. TR10 İstanbul Bölgesi sınırları içinde ise Ambarlı, Şile ve İstanbul olmak üzere üç adet liman başkanlığı bulunmaktadır. İstanbul Liman Başkanlığı'na bağlı Salıpazarı, Sarayburnu ve Karaköy rıhtımları yolcu gemilerine, Harem rıhtımları ile Haydarpaşa Limanı yolcu, yük ve yolcu-yük gemilerinin indirme-bindirme ve yükleme-boşaltma yapma üzere yavaşmalarına ayrılmıştır.<sup>54</sup> Bunlar arasında özellikle Haydarpaşa Limanı ithalatta üstlendiği önemli rolle ön plana çıkmaktadır.

İşlem Gören Konteyner Miktarına Göre Türkiye ve Bazı Avrupa Limanları

Şekil 5.102



Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı ve ESPO verileri

Ambarlı Limanı ve İstanbul Liman Başkanlığı'na bağlı Haydarpaşa Limanı Türkiye'nin en önemli limanları arasında yer almakla birlikte, Avrupa limanları ile karşılaştırıldığında bu limanlarda işlem gören yük miktarı oldukça düşük kalmaktadır. Bu çerçevede işlem gören konteyner miktarı bakımından Avrupa'da Rotterdam, Antwerp ve Hamburg limanları en önemli limanlardır. Akdeniz'de ise İspanya'nın Valencia, Barcelona ve Algeciras limanlarının yanı sıra Ambarlı limanı da en önemli limanlar arasında yer almaktadır.

#### 5.2.3.3.4.1. Ambarlı Limanı

İstanbul'un Avrupa Yakası'na, tüm Trakya'ya ve İstanbul'un diğer tüm alanlarına hizmet veren Ambarlı Limanı; yedi ayrı terminal işletmesinden oluşmaktadır. Bunlar; Marport, Marport (S), Mardaş ve Kumport, Akçansa, Total Oil ve Set Çimento terminalleridir. ALTAŞ Ambarlı Liman Tesisleri Tic. A.Ş. ise söz konusu terminallerin genel yönetim, ortak hizmet ve koordinasyonundan sorumlu şirkettir.<sup>55</sup> Ambarlı Limanı'nda toplam iskele uzunluğu 6141 m olan 27 adet rıhtım bulunmaktadır. Aynı anda orta büyüklükteki 48 gemi kabul kapasitesi bulunan limanın toplam yükleme-boşaltma kapasitesi yıllık olarak 20.000.000 tondur. Yıllık 762.000 ton kapasiteli açık depolama alanına sahip liman, toplam 449.420 m<sup>2</sup> alan kaplamaktadır.

Ambarlı Limanı Türkiye'nin en önemli ihracat ve ithalat limanları arasında yer almaktadır. Ambarlı Limanı'ndan gerçekleştirilen ihracata yönelik yüklemeler 2004 yılında 6.058.181 tondan 2008 yılında 9.750.204 tona ulaşmış, 2009 yılında ise 8.947.253 tona gerilemiştir. Ambarlı Limanı'ndan ithalata yönelik boşaltılan yük miktarı ise benzer şekilde 2004 yılında 9.454.090 tondan 2008 yılında 14.422.088 tona ulaşmış, 2009 yılında ise 11.658.929 tona gerilemiştir. Türkiye genelinde ithalat ve ihracata yönelik taşımalar ile birlikte dikkate alındığında, Ambarlı Limanı'nın 2009 yılı dışında son birkaç yılda Türkiye ihracatındaki ve ithalatındaki oranın artış kaydettiği görülmektedir.

Transit taşımalar ve kabotaj hatlarındaki taşımalar da dâhil edildiğinde Ambarlı Limanı'nda işlem gören toplam yük miktarı 2004 yılında 9.750.204 tondan 2008 yılında 30.014.279 tona ulaşmış, küresel ekonomik kriz ile birlikte 2009 yılında 25.768.780 tona gerilemiştir (bkz. Şekil 5.104).

<sup>55</sup> [http://www.altasliman.com/sirket\\_profil.php](http://www.altasliman.com/sirket_profil.php), erişim: 10 Mayıs 2010



## Ambarlı Limanı Özellikleri

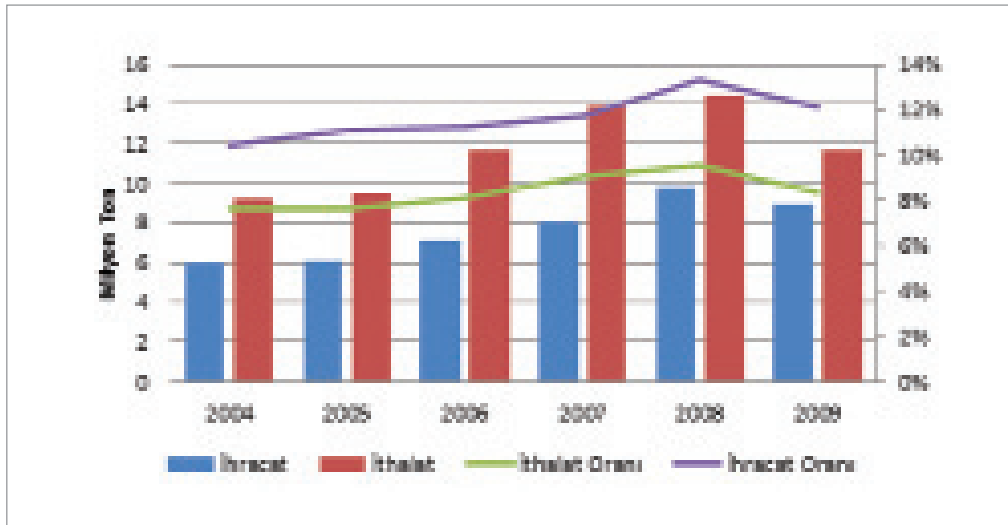
Tablo 5.38

Limanın Toplam Rihtım Uzunluğu	6141 m.
Rihtım Sayısı	27 Adet
Gemi Kabul Kapasitesi	Aynı anda orta büyüklükte 48 gemi
Yükleme- Boşaltma Kapasitesi	20.000.000 ton/yıl
Toplam Depolama Alanı	449.000 m <sup>2</sup>
Maksimum Su Derinliği	14 m
Aylık Ortalama Gelen Gemi Sayısı	6399 Adet (2009)
Yükleme Tonu	894.481 (2009)
Boşaltma Tonu	899.035 (2009)
Elleçleme	1.793.516 (2009)

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı ve Ambarlı Limanı verileri kullanılmıştır.

## Ambarlı Limanından Yapılan İthalat ve İhracat Miktarları, 2005-2009, (Milyon Ton)

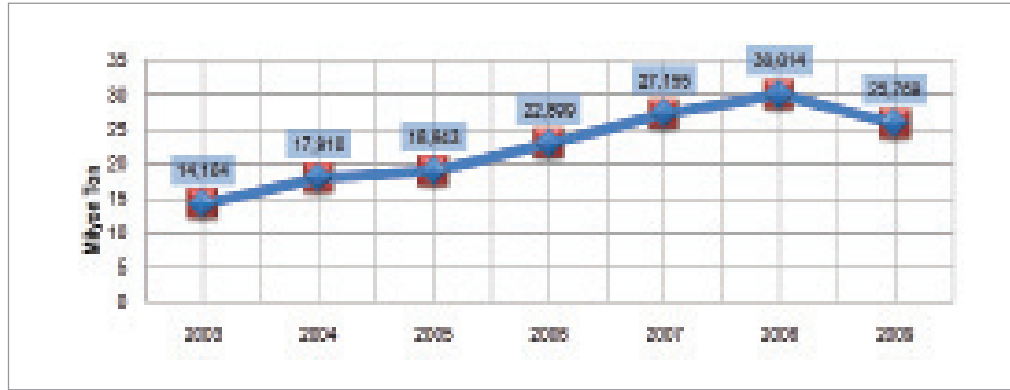
Şekil 5.103



Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

Ambarlı Limanından Yıllar İtibariyle İşlem Gören Yük Miktarı (Milyon Ton), 2003-2009

Şekil 5.104



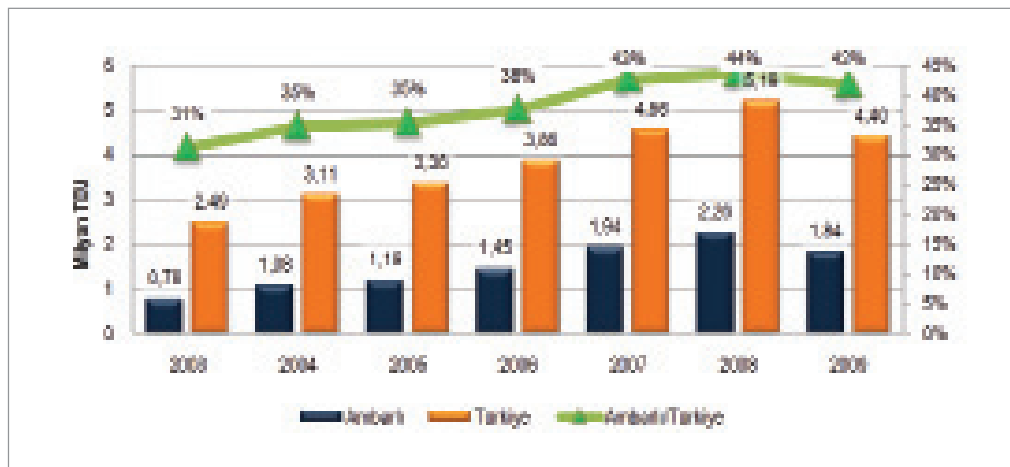
Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

Ambarlı Limanı özellikle konteyner taşımacılığında son yıllarda hızlı bir büyüme kaydederek Türkiye'nin en önemli limanı haline gelmiştir. Limanda işlem gören toplam konteyner miktarı 2003 yılında 775.000 TEU'dan<sup>56</sup> 2008 yılında 2.262.000 TEU'ya ulaşmış, ekonomik

kriz ile birlikte 2009 yılında ise 1.836.000 TEU'ya gerilemiştir. İşlem gören toplam TEU miktarının Türkiye genelinde işlem gören toplam TEU miktarına oranının ise 2003 yılında %31'den 2009 yılı sonu itibarıyla %42'ye ulaşması oldukça dikkat çekicidir.

Ambarlı Limanında İşlem Gören Konteyner Miktarı (Milyon TEU) , 2003-2009

Şekil 5.105



Kaynak: Deniz Müsteşarlığı ve Ambarlı Limanı verileri kullanılarak derlenmiştir.

<sup>56</sup> TEU: Twenty-foot equivalent unit

Ambarlı Limanı'nın başta konteyner taşımacılığı olmak üzere gerek kendi bölgesinde gerekse Türkiye genelinde son yıllarda giderek artan önemine rağmen, liman alanı genişlemeye uygun olmayan bir konumda bulunmaktadır. Limana ilişkin bir diğer önemli sorun limanın mevcut demiryolu ağına entegre edilmemiş olması nedeniyle hinterlandı ile bağlantısının karayolu ile sağlanması, liman bölgesinin genişleyen kentin yerleşim bölgeleri arasında kalması nedeniyle mevcut karayolu bağlantılarında yaşanan yoğunluğun hem limana erişimi hem de kent içi ulaşımı etkilemesidir.

#### 5.2.3.3.4.2. Haydarpaşa Limanı

1985 yılında yapımı tamamlanan liman parça eşya ve konteyner gemileri ile RORO gemilerine yönelik hizmet vermektedir. Haydarpaşa Limanı denizyolu, demiryolu ve kara yollarının kesiştiği stratejik bir konumda bulunmaktadır. Haydarpaşa'da sonlanan banliyö hattı kombine taşımacılık için önemli fırsatlar sunmakta olup, 1. derece kent içi yol olan D-100 (E-5) limana erişimde

önemli bir rol oynamaktadır. Haydarpaşa Limanı TCDD tarafından işletilmekte olup, toplam uzunluğu 3.413 m olan 21 adet rıhtıma sahiptir. 2651 adet gemi kabul kapasitesi bulunan limanın yükleme boşaltma kapasitesi ise yılda 10.000.000 tondur. Toplam 343.420 m<sup>2</sup> depolama alanına sahip olan limana aylık ortalama 84 gemi gelmektedir (bkz. Tablo 5.39).

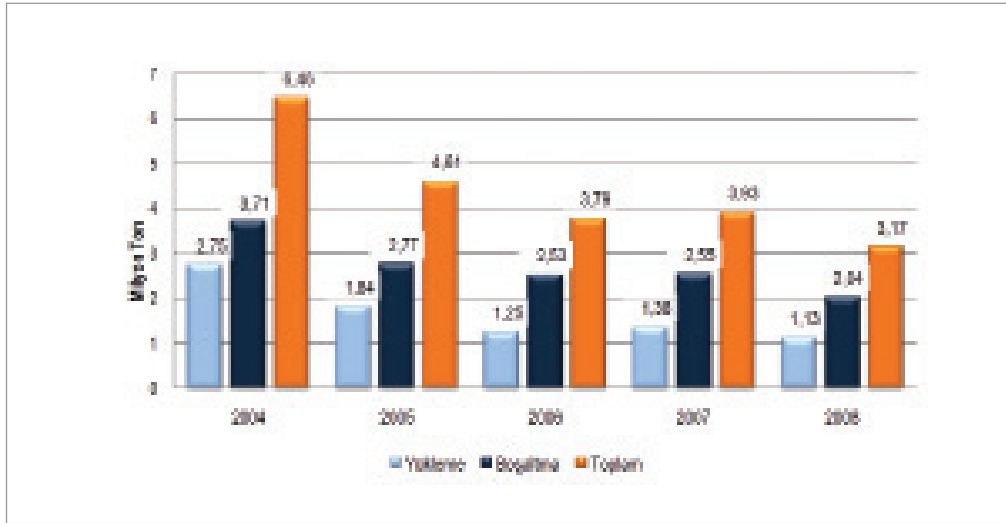
İstanbul ve Türkiye'nin önemli limanlarından biri olan Haydarpaşa Limanı özellikle ithalata yönelik taşımalarda çok önemli bir rol oynamaktadır. Bununla birlikte Ambarlı Limanı'nda olduğu gibi liman alanının yerleşimin ve nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu kent merkezinde kalması ve genişlemesine imkân tanıyacak bir konumda bulunmaması nedeniyle, limanın uzun vadede tasfiye edilerek liman alanının dönüşümü planlanmaktadır. Bu nedenlerle yeni yatırımlar yapılmadığı ve geleceğine ilişkin belirsizliklerin sürdüğü Haydarpaşa Limanı'nda taşınan yük miktarında son yıllarda önemli oranda azalmalar yaşanmıştır. Limanda işlem gören toplam yük miktarı 2004 yılında 6.458.000 tondan 2008 yılında 3.173.000 tona gerilemiştir (bkz. Şekil 5.106).

#### Haydarpaşa Limanı Özellikleri

Tablo 5.39

<b>Limanın Toplam Rıhtım Uzunluğu</b>	3.413 m.
<b>Rıhtım Sayısı</b>	21 Adet
<b>Gemi Kabul Kapasitesi</b>	2.651 gemi / yıl
<b>Yükleme- Boşaltma Kapasitesi</b>	10.000.000 ton / yıl
<b>Toplam Depolama Alanı</b>	343.420 m <sup>2</sup>
<b>Maksimum Su Derinliği</b>	12 m
<b>Aylık Ortalama Gelen Gemi Sayısı</b>	84 Adet
<b>Yükleme Tonu</b>	1.133.000 (2008)
<b>Boşaltma Tonu</b>	2.040.000 (2008)
<b>Elleçleme</b>	3.173.000 (2008)

Kaynak: İstanbul Valiliği, www.istanbul.gov.tr, erişim: 10 Mayıs 2010



Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, 2004-2008

#### 5.2.3.3.4. Lojistik Sektörüne İlişkin Plan, Politika Ve Raporlar

Kalkınma Planları, ulusal ölçekli planlar arasında diğer sektörlerde olduğu gibi lojistik sektörüne ilişkin de en önemli planlardır. Bunun yanı sıra Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi ve Ulaştırma Operasyonel Programı, JICA Marmara Denizinde Liman Geliştirme Master Planı, OECD İstanbul Metropolitan Alan Çalışması, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan İstanbul Hizmet Sektörü Analiz Çalışmaları Sonuç Raporu ve 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni planı lojistik sektörüne ilişkin değerlendirmeler içeren diğer önemli çalışmalardır.

##### 5.2.3.3.4.1. Kalkınma Planı<sup>57</sup>

2007-2013 dönemini kapsayan 9. Ulusal Kalkınma Planı öncelikli olarak demiryolu ve deniz taşımacılığı alanlarındaki fiziksel altyapının yetersizliği üzerine odaklanmış, ulaştırma modları arasındaki

dengezsizlik, bütünsel yaklaşım ve entegrasyonun eksik oluşunu genel olarak vurgulayarak kara ulaştırması sektöründeki güvenliği eksikliği üzerinde durmuştur. Koridor yaklaşımının benimsendiği Planda Trans Avrupa Ulaştırma Ağları başta olmak üzere uluslararası ulaşım bağlantılarının sağlanması ve kamu özel sektör işbirliği konularına odaklanmıştır.

Ulaştırma sektörünün 9.Kalkınma Planı'nın "Rekabet Gücünün Artırılması", "İstihdamın Artırılması", "Beşeri Gelişme ve Sosyal Dayanışmanın Güçlendirilmesi", "Bölgesel Gelişmenin Sağlanması", "Kamu Hizmetlerinde Kalitenin ve Etkinliğin Artırılması" gibi önemli gelişme eksenlerinde ekonominin rekabet gücünü artırmadaki rolünün güçlü bir şekilde altı çizilmiş ve diğer eksenlere önemli katkılarda bulunabileceği dile getirilmiştir. Belirtilen temel gelişme eksenleri ile uyumlu olarak, Ulusal Kalkınma Planı ulaştırma politikası için "Etkin bir Ulaştırma Sisteminin Kurulması", "Ulaştırma Güvenliği ve Emniyetinin Geliştirilmesi", "Avrupa ve Komşu Ekonomiler ile Entegre Olunması" ve "Çevresel ve Mali Sürdürülebilirlik" olmak üzere dört temel tematik alan belirlenmiştir.

<sup>57</sup> DPT Müsteşarlığı, 2006. 9. Kalkınma Planı (2007-2013)Ankara <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan9.pdf>

KARAYOLU	DEMİRYOLU
<ul style="list-style-type: none"> <li>Müktesebat uyumu, yapısal düzenlemeler ve kurumsallaşma</li> <li>Kota ve benzeri kısıtlamaların kaldırılması</li> <li>Ana karayolu güzergahlarının BSK standardında bölünmüş yol haline getirilmesi</li> <li>Karayollarında, bakım-onarım hizmetlerinin iyileştirilmesi</li> <li>Trafik kazalarının yoğun olarak görüldüğü kara noktalarının iyileştirilmesi</li> <li>Trafik denetim hizmetlerinin etkinleştirilmesi</li> <li>Yol yapım ve bakım fayda maliyetlerinin tüm dışsallıkları içerecek şekilde belirlenmesi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yük taşıma özel sektör tren işletmeciliği geliştirilmesi</li> <li>TCDD Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılması</li> <li>Özel sektörle ortaklıklar geliştirilmesi</li> <li>Sanayi bölgelerine demiryolu bağlantılarının sağlanması</li> <li>Ankara merkezi hızlı tren ağının geliştirilmesi</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Finansman ihtiyacı ve verimliliğin sağlanması için büyük ulaştırma projelerinin yapım ve işletiminde kamu özel sektör işbirliği modelinin yaygınlaştırılması.</li> <li>Sürekli güncellenen, homejen bir ulaştırma veri tabanı sektördeki dışsallıkları da kapsayacak şekilde oluşturması.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sektörde faaliyet gösteren kamu kuruluşlarının performanslarını ölçmek üzere, her alt moda uygun performans kriterleri belirlenecek, izleme mekanizmaları geliştirilmesi</li> <li>Ulaştırma sektöründeki kurumları tek çatı altında toplayarak karar verme ve programlama sürecinde koordinasyonu sağlayacak bir yönetim yapısı</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Limanları kombine taşımacılık ve lojistik merkezi haline getirilmesi</li> <li>Ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarının sağlanması</li> <li>Liman kapasitelerinin artırılması</li> <li>Akdeniz Bölgesi'nin Doğu Akdeniz'in önemli bir lojistik merkezi haline getirilmesi</li> <li>Kısa mesafe denizyolu taşımacılığını artıracak gemi ve liman yatırımlarının yapılması</li> <li>Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti kontrolü iyileştirilmesi</li> <li>Askeri ve ticari gemilerin Türk tersanelerinde tasarımı ve üretilmesi</li> <li>Türk deniz ticaret filosunun yenilenmesi amacıyla yeni tersaneler kurulması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hava trafiği emniyetini ve kapasitenin artırılması</li> <li>Trafiğin yoğunlaştığı meydanlarda kapasitelerin artırılması</li> <li>Havalimanı hizmet standartlarının yükseltilmesi</li> <li>Hava trafik kontrolü hizmetleri modernize edilmesi</li> <li>Meydanların çevreye duyarlı, kaliteli hizmet veren ve büyümeye açık bir şekilde konumlandırılması ve geliştirilmesi</li> <li>Uzun dönemli talebi karşılamaya yönelik yeni havalimana yatırımlarının yapılması</li> <li>Yeterli sayı ve nitelikte personel yetiştirilmesi ve uzmanlık alanlarında istihdamı</li> <li>Bölgesel hava taşımacılığın geliştirilmesi</li> <li>Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılması</li> <li>Etkin emniyet, verimlilik ve rekabet denetimi</li> </ul>
DENİZYOLU	HAVAYOLU

Kaynak: 9. Kalkınma Planı (7.1.5. Enerji ve Ulaştırma Altayısının Geliştirilmesi)

9. Kalkınma Planı kapsamında hayata geçirilmesi planlanan uygulamaların birçoğunun TR10 İstanbul Bölgesi'nin şehiriçi ve şehirlerarası ulaşım altyapısı üzerinde önemli etkileri olacaktır. Bunlar arasında Planda öngörülen hızlı demiryolu projeleri ile TR10 İstanbul Bölgesi'nin özellikle İç Anadolu Bölgesi'nde yer alan şehirlere hızlı tren bağlantıları sağlanmış olacaktır. Deniz taşımacılığına yönelik olarak ise mevcut limanların kapasitelerinin artırılması, kombine taşımacılık ve lojistik merkez haline getirilmesi, karayolu ve demiryolu bağlantılarının sağlanması; havayolu sektörüne ilişkin olarak ise mevcut havalimanlarının kapasitesinin geliştirilmesi, modernize edilmesi ve erişimin kolaylaştırılmasının yanı sıra İstanbul'a yeni bir havalimanı yapılması öngörülmektedir. Ulaştırma sektörüne ilişkin belirlenen temel gelişme eksenlerini hayata geçirmek amacıyla Planda ortaya konan eylemleri genel olarak ve sektör bazında ise Tablo 5.40'deki şekliyle özetlemek mümkündür.

#### 5.2.3.3.4.2. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi

Ulaştırma Bakanlığı ve İstanbul Teknik Üniversitesi arasında imzalan bir sözleşme çerçevesinde yürütülen çalışmalar sonucunda hazırlanan ve Şubat 2005 tarihinde yayınlanan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporunda sosyo-ekonomik durum ve taşımacılık ile ilgili değişkenler incelenerek, gelecekteki yolcu ve yük taşımacılığı talebi üzerindeki etkisinin analiz edilmesi hedeflenmiştir. Oluşturulan karar destek modeli kullanılarak geleceğe dönük yolcu ve yük taşımacılığı öngörülerini yapmak üzere raporda mevcut durum ile birlikte toplam beş senaryo incelenmiş, mevcut yatırım politikasının aynen korunması durumunda, ulaşımın türel dağılımında karayollarının baskın durumunun daha da artarak devam edeceği öngörülmüştür.

Rapor, lojistik sektörünün gelişimine ilişkin olarak ise ulaştırma sektörü de dahil hammadde ve ürün hareketleri ile ilgili tüm süreçlere bakılması, bu süreçlerdeki altyapının geliştirilmesi ve bu süreçler arası entegrasyonun sağlanması gerektiğini vurgulamıştır. Ayrıca, ulaştırma hizmetlerine ek olarak, iletişim ve bilişim, dağıtım merkezi, depo, antrepo, gözetim ve gümrükleme hizmetleri, sanayi bölgeleri ve siteleri ile serbest bölgerin yer ve yerleşimlerinin lojistikte önem kazandığı belirtilmiştir. Türkiye'nin coğrafi özellikleri nedeniyle lojistik sektöründe önemli başarılar sağlayabileceği fakat bunun büyük oranda fiziksel ve kurumsal altyapıdaki gelişime bağlı olduğu ifade edilmiştir. Bu açıdan özellikle ulaştırma sektörünün etkinlik ve verimliliğin lojistik için önemine dikkat çekilmiştir.

Rapor tarafından öncelikli olarak gerçekleştirilmesi önerilen demiryolu projeleri arasında İstanbul ve çevresine ilişkin olarak Tekirdağ-Muratlı demiryolu hattı ve Ankara-İstanbul yüksek hızlı demiryolu hattı yer almaktadır. Limanlara ilişkin olarak ise Haydarpaşa Limanı'nın kent içi trafik düzenine getirdiği sıkıntılar nedeniyle kruvaziyer yolcu gemileri için kullanılacak bir terminale dönüşmesi gerekeceği belirtilmiştir. Hava kargo taşımacılığına ilişkin olarak ise Atatürk Havalimanı'nın kargo kapasitesinin artırılması gerektiği ve Çorlu Havalimanı'nın İstanbul Bölgesi için 3. Havaalanı olarak değerlendirilebileceği belirtilmiştir. Ayrıca Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan, yolcu ve kargo taşımacılığında daha etkin şekilde yararlanılması gerektiği; Kadıköy-Kartal hattı ve MARMARAY projesi ile bu limanın İstanbul ve Atatürk Havalimanı'na raylı sistem ile bağlantısının sağlanması büyük bir avantaj sağlayacağı İstanbul Bölgesi'ne ilişkin olarak rapor tarafından vurgulanan diğer hususlar arasında yer almaktadır.

#### 5.2.3.3.4.3. Ulaştırma Altyapı İhtiyaçlarının Değerlendirmesi Projesi (TINA) Ana Planı Stratejisi

Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi olarak tanımlanan TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment)<sup>58</sup> projesi TEN-T'leri Avrupa Birliği'ne katılım sağlamakta olan ülkelere uzatmak için geliştirilmiş özel bir araçtır. Daha önceki aday ülkeler için gerçekleştirilen TINA projesi 2 Aralık 2004 tarihinde Türkiye için de başlatılmış olup, projenin temel amacı Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde çok modlu bir ulaştırma ağının geliştirilmesine destek olarak Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın Türkiye'ye uzatılmasıdır.

Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri için gerçekleştirilen TINA projesi gibi bu projede de çok modlu bir ulaştırma ağının geliştirilmesine önem verilmiştir. Bu çerçevede proje; karayolları, demiryolları, deniz taşımacılığı ve limanlar, havacılık ve havaalanları, intermodal terminaller dahil olmak üzere bütün ulaştırma modlarını incelemeyi ve entegre edilmiş bir ulaştırma sistemi içerisinde bir araya getirmeyi hedeflemiştir.

Türkiye sınırları içerisinde yer alacak Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın belirlenmesi Türkiye üzerinden geçen uluslararası trafiğe ilişkin bütün stratejik ihtiyaçların dikkate alınmasını gerektirmiştir. Bu nedenle neticede belirlenecek nihai ağın tutarlı ve dengeli olmasının yanı sıra, Türkiye üzerinden geçerek Avrupa'ya giden ve Türkiye'den kaynaklanan bütün uluslararası trafiğe hizmet edebilmesi gerekmektedir. Proje çerçevesinde yük ve yolcu bazında

<sup>58</sup> TINA Turkey Joint Venture. 9 Mayıs 2006 Technical Assistance to Transportation Infrastructure Needs Assessment for Turkey: Final Report, Ankara.

## TINA Projesi Aşamaları

Şekil 5.107



gerek Türkiye'nin farklı bölgeleri arasında, gerekse Türkiye ve diğer ülkeler arasındaki trafiğe yönelik bir Trafik Tahmin Modeli geliştirilmiştir. Bu çerçevede Türkiye'nin hızlı ekonomik büyümesine paralel olarak lojistik talebi ve yük akışlarının 2004-2020 arasındaki dönemde önemli ölçüde artacağı öngörülmüştür. Öngörülen lojistik yük akışı özellikle Türkiye'nin batı bölümündeki İstanbul başta olmak üzere büyük şehirlere yakın olan ve arasında olan bölümlere tahsis edilmiştir (Otomotiv Sanayi Derneği, 2008) .

Projenin temel hedeflerinden bir diğeri Türkiye'nin tam üyeliği ile birlikte gelecekte Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın bir parçası haline gelecek Çekirdek Ağ'ın belirlenmesi ve değerlendirilmesidir. Bu amaçla geliştirilen Çoklu Kriter Analizi (Multi Criteria Analysis - MCA) kullanılarak önerilen projeler değerlendirmeye tabi tutulmuş ve 33 proje öncelikli proje olarak belirlenmiştir. Öncelikli projeler arasında Halkalı-Kapıkule Hızlı Demiryolu Projesi, Hadımköy-Kınalı Otoyolu Genişletme ve İyileştirme Projesi, Derince Konteyner Terminali Yapımı, Halkalı Demiryolu Lojistik Merkezi başta olmak üzere İstanbul ve çevresine ilişkin birçok önemli ulaşım altyapısı projeleri de yer almaktadır.

Ulaştırma Operasyonel Programı<sup>59</sup> ise, Avrupa Birliği'nin aday ve potansiyel aday ülkelere 2007-2013 yılları arasında yapacağı bütün yardımları tek başlık altında topladığı Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (Instrument for Pre-Accession - IPA) çerçevesinde 3. bileşen olan "Bölgesel Gelişme" altında hazırlanan üç operasyonel programdan birisidir. 2007-2009 programlama dönemini kapsayan programda mevcut ulaşım altyapısının yetersizliği, ulaşım modları arasındaki dengesizlik ve bu modların yeteri kadar birbirine entegre edilmemiş olması temel sorunlar olarak belirlenmiştir. Bu nedenle Ulaştırma Operasyonel Programı, TINA Projesinde olduğu gibi ülke içerisinde çok modlu ve dengeli bir ulaşım altyapısı tesis edilerek, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın Türkiye'ye uzatılmasını,

bir diğer deyişle, TINA projesi çerçevesinde belirlenen çekirdek ağı ve öncelikli projeleri hayata geçirmeyi amaçlamıştır.

TINA projesi sırasında geliştirilen trafik tahmin modelleri; proje sonucunda belirlenen Çekirdek Ağ ve çoklu kriter analizi ile ortaya konan öncelikli proje listesi Ulaştırma Operasyonel Programı'nın öncelik, tedbir ve proje önceliklendirmesi için güvenilir bir bilimsel temel sağlamıştır. İstanbul'un Bulgaristan sınırı ile demiryolu bağlantısını geliştirecek ve IV. Koridor üzerinde yer alan "Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı yapımı" projesi Ulaştırma Operasyonel Programı'nda yer alan dört öncelikli projeden bir tanesidir.

#### 5.2.3.3.4.4. OECD İstanbul Metropolitan Alan Çalışması

OECD tarafından 2006-2007 yıllarında hazırlanan ve 2008 yılında yayınlanan OECD İstanbul Metropolitan Alan Çalışması (OECD Territorial Reviews: Istanbul, Turkey) İstanbul'un 13 milyona yakın nüfusu ile sadece Türkiye'nin değil OECD metropolitan alanları arasında da en büyüklerinden bir tanesi olduğuna dikkat çekmiştir. İstanbul'un, Türkiye'nin GSYİH'sinin %27'sini, toplam endüstriyel üretiminin %38'sini ve toplam hizmet üretiminin %50'den fazlasını, toplam vergilerin %40'ünün yanı sıra toplam ihracat ve çekilen doğrudan yabancı sermayenin yarısını üstlendiği belirtilmiş, çalışmada çok özel coğrafi konumu, tarihi ve kültürel değerleri, büyük altyapı yatırımları, Avrupa, Asya ve Balkanlar ile artan ekonomik ilişkileri, geniş ve ucuz işgücü gibi faktörlerin İstanbul'u finans, kültür, turizm ve lojistik "hub" olarak da ön plana çıkardığını tespit etmiştir.

İstanbul'un avantajları, sahip olduğu değerleri ve potansiyeli göz önünde bulundurularak lojistik açıdan karşılaşılabileceği zorluklara değinilen çalışmada, mevcut politikalar değerlendirilmiş ve İstanbul

<sup>59</sup> Ulaştırma Bakanlığı, 2007. Ulaştırma Operasyonel Programı, Ankara www.ubak.gov.tr/op

için uluslararası ticarete ve ekonomide merkez noktası olması şeklinde çizilen vizyona değinilmiştir.

Bu vizyona varmak için ulaşılmaması gereken hedefler arasında İstanbul'un Avrasya'da bölgesel "hub", Asya, Avrupa, Orta Doğu ve hatta Doğu Avrupa ülkeleri için kapı olması ifade edilmiştir. Bu kapsamda lojistik sektörü İstanbul için en önemli üç stratejik alandan biri olarak belirlenmiş olup, bu açıdan İstanbul'un sahip olduğu potansiyel detaylı olarak incelenmiş ve aşağıdaki özellikleri vurgulanmıştır:

- İstanbul'un dağılan Sovyet Bloğu içerisinde yer alan yeni serbest pazar ekonomilerine nispeten yakın olması,
- İstanbul'un Türkiye'nin uluslararası ulaştırma koridorları üzerindeki merkezi konumu ve Türkiye'nin dış ticaret hacminin yaklaşık %60'ını gerçekleştirmesi,
- İstanbul'un Türkiye'nin Avrupa ve Asya'ya uluslararası bağlantılarını sağlaması,
- TRACECA Programı kapsamında önemli bir koridor olması,
- Irak ve Orta Doğu'ya (Ankara üzerinden) kara yolu ve demiryolu bağlantısı bulunması.

Türkiye'nin mevcut ve potansiyel ticaret ortakları ile ilişkilerini yoğunlaştırarak çeşitli sınırötesi ulaştırma altyapısı projeleri geliştirdiği belirtilen çalışmada, farklı ulaşım modlarının etkili bir şekilde entegre edilerek daha dengeli bir ulaştırma sistemi kurulması yönünde atılan bazı adımlardan da bahsedilmiştir. Karayolunun ağırlığının azaltılmasına yönelik çabalar arasında özellikle dünyada rekabet düzeyi yüksek birçok limanın sahip olduğu liman hizmetlerinin plalama ve yönetimi için kullanılan "akıllı liman sistemleri"nin gerekliliğine dikkat çekilmiştir. Bunun yanı sıra özel sektörün limanlara ilişkin yatırım, operasyon ve bakım süreçlerinde yer almasının önemli faydalar sağlayacağı ve limanların küresel ölçekte konumlandırılmasına katkıda bulunacağı vurgulanmıştır. Bu çerçevede, İstanbul'da karayolu, otoban, demiryolu, havaalanı ve limanların daha iyi bağlantılarla çok modlu taşımanın geliştirilmesinin kritik olduğu belirtilmektedir. İstanbul'da geliştirilecek bir liman stratejisinin ise kentsel gelişim için hazırlanan daha genel stratejilere uygun olması gerektiği, diğer bir deyişle kentsel gelişme sürecine büyük olumsuz etkileri bulunacak bir şekilde birbirinden bağımsız projelerin hızlı bir şekilde uygulamaya konulmasından kaçınılması gerektiğini belirtmiştir.

#### 5.2.3.3.4.5. Marmara Denizinde Liman Geliştirme Master Planı<sup>60</sup>

1997 yılında Japon Uluslararası İşbirliği Örgütü (JICA) tarafından hazırlanan Marmara Denizi'nde Liman Geliştirilmesi İçin Master Planı Çalışması ile Marmara Denizi'nde 20 yıllık süre için liman geliştirme, Trakya bölgesinde 20 yıllık süre için yeni liman geliştirme ve 2005'te sona eren 10 yıllık süre için kısa vadeli gelişme planı oluşturulması hedeflenmiştir.

Marmara Denizi'nde yer alan limanlardaki darboğazlar ve sorunların değerlendirildiği çalışmada, altyapısı eskiyen ve İstanbul'un merkezinde kalan Haydarpaşa Limanı'nın genişletilmeye uygun olmadığı, bekleyen gemilerle ciddi tıkanıklık yaşandığı ve ayrıca limandan çıkan kamyonların çevredeki yollarda trafik sıkışıklığına neden olduğu vurgulanmıştır. Çalışmada İzmit bölgesinde yer alan küçük ve dağınık konteyner işleme tesislerinin ise önemli bir deavantaj teşkil ettiği belirtilmiştir. Bu nedenle, söz konusu terminalerde verimliliği artıracak büyük ve modern ekipmanların kullanılması zor olmakta ve ana gemileri kendine çekemez hale gelen limanların diğer ülkelerin limanlarıyla rekabeti zorlaşmaktadır. Master plan bu durumun limanın statüsünü her zaman besleyici limana düşürdüğü ve yüksek taşıma maliyeti ile milli ekonomiyi etkilediğini vurgulamıştır.

Çalışmada ayrıca, Trakya bölgesinde yeni liman inşası ile ilgili ihtiyaç da değerlendirilmiş olup, bu değerlendirmeler neticesinde, 2015'e kadarki 20 yıllık süre içinde Trakya'da yeni liman için master planı ve 2005'e kadarki 10 yıllık dönem içinde kısa vadeli geliştirme planı da ortaya konmuştur. Master Plan çerçevesinde liman ihtiyacının belirlenmesi için kargo talep tahminleri de yapılmış ve Marmara Denizi için öngörülen büyümenin 1995 yılındakinin 4 katı olacağı öngörülmüştür. Marmara Denizi limanlarının arka bölgesinin dört bağımsız bölge halinde incelendiği çalışma çerçevesinde yapılan talep tahminlerine göre mevcut kargo işleme kapasitesinin 2015 yılında kargo talebini karşılamada yetersiz olacağı öngörülmüştür. Söz konusu kargo talebinin karşılanabilmesi için Trakya'daki mevcut limanların kapasitesinin artırılmasının gerekli fakat yetersiz olacağı öngörülmüş olup bu nedenle Trakya bölgesinde, 2015 yılına kadar, büyük oranda konteyner ve kuru yüklerin elleçleneceği yeni bir ticari liman inşa edilmesi gerektiği savunulmuştur. Çalışma kapsamında 2015 yılına kadar inşa edilmesi gerekli görülen liman için planlama ve fizibilite çalışmalarına da yer verilmiştir.

<sup>60</sup> Japon Uluslararası İşbirliği Örgütü (JICA) (1997) Marmara Denizinde Liman Geliştirilmesi İçin Master Planı Çalışması(The Master Plan Study for the Ports Development at the Sea Of Marmara in the Republic of Turkey)



### 5.2.3.3.4.6. İstanbul Hizmet Sektörü Analiz Çalışmaları Sonuç Raporu<sup>61</sup>

Porter'in rekabet gücü tanımı için kullandığı Elmas Yöntemi ile yapılan "Hizmet Sektörlerinin Rekabetçilik Düzeylerinin Analizi" çalışmasında, lojistik sektörünün rekabetçilik düzeyinin orta olduğu tespit edilmiştir. Lojistik sektörünün rekabet düzeyini düşüren en önemli faktörün bu sektörün rekabet ortamına avantaj sağlayacak altyapıdan yoksun olması gösterilmiştir.

Raporda, sektördeki sorunlardan en önemlilerinden birisi olarak karayolu altyapısının yeterli olmadığı, yoğun talep karşısında karayolu taşımacılığının gerek ulaşımda gerekse de yük taşımacılığında ciddi sıkıntılar yaşadığı ifade edilmiştir. Raporda, Türkiye'de karayolu taşımacılığında TIR taşıma kapasitesinin Avrupa'nın en gelişmişleri arasında yer aldığı belirtilmekte birlikte, yurt içi ve yurt dışındaki talebe göre yeterli arz/kapasite oluşturulmasının önünde sermaye ve işgücü kısıtlılığı sorunları bulunduğu vurgulanmıştır. Lojistik sektörünün bu alandaki en büyük sorunlarından birinin ülke geçiş kotaları olduğu, bunun yanı sıra İstanbul'un kent planlaması çalışmalarında TIR taşımacılığı için uygun park ve depolama alanlarının düzenlenmesi gerektiği belirtilmiştir.

Raporda, ulaştırma sektöründeki yatırımların çoğunun karayolu altyapısına yapılması nedeniyle demiryolu altyapısının yetersiz kaldığı vurgulanmıştır. Netice olarak şehir içinde trafiğin büyük problem teşkil ettiği İstanbul'da, karayoluna alternatif olabilecek ve trafik yoğunluğunu azaltabilecek olan raylı sistem uzunluğunun ise oldukça düşük olduğu ifade edilmiştir.

Deniz taşımacılığında ise İstanbul'un liman kapasitesinin yetersiz oluşu, Haydarpaşa ve Ambarlı gibi mevcut limanların kentin trafik yoğunluğu yüksek merkezi bölgeler içerisinde kalması ve Ambarlı Limanı'na demiryolu bağlantısının olmayışı önemli sorunlar arasında sayılmıştır. Haydarpaşa Limanı'nın bir dönüşüm projesi kapsamında kaldırılması çalışmalarının sürdürülmekte olduğu belirtilen çalışmada, yeni liman projeleri planlanırken mevcut Boğaz köprülerindeki trafiğe etkilerinin dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir. Bu nedenle Boğaz'ın iki yakası arasında en az taşıma gereksinimi yaratacak şekilde bir büyük liman yerine iki yakaya da yeterli kapasitede liman inşa edilmesinin en uygun yaklaşım olacağı vurgulanmıştır.

Çalışmada transit yük taşımacılığına ilişkin olarak, Türkiye'de bu konudaki mevzuatın İstanbul'un bir transit merkez haline

gelmesine olanak vermediği ve günün gereksinmelerine uygun duruma getirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Konunun merkezi yönetimin inisiyatifinde olduğu bahsedilmiş, bununla birlikte mevzuat değişikliği durumunda transit yük taşımacılığının yeni yapılacak limanlar bünyesinde "serbest liman bölgesi" oluşturularak yapılmasının en uygun yaklaşım olacağı vurgulanmıştır. İstanbul'un stratejik konumunun yanı sıra, geliştirilecek serbest liman bölgelerinin bir bölgesel lojistik merkez olmasına fayda sağlayacağı belirtilmiştir.

Raporda yolcu taşımacılığı bakımından birçok ildeki havaalanlarında canlanma görülmesine rağmen, kargo taşımacılığında İstanbul'daki havaalanlarından Atatürk ve Sabiha Gökçen havaalanlarının ön plana çıktığı belirtilmekle birlikte, İstanbul'daki havalimanlarının genişletilmesi ve kapasite artırımı oldukça zor olduğu ifade edilmiştir. Raporda üzerinde durulan konulardan bir diğeri farklı taşıma modlarının birbirleriyle olan entegrasyonunun lojistik sektörü için önemlidir. Farklı taşıma modları arasındaki bağlantıların güçlü olması lojistik sektörü için rekabet avantajı sağladığı, fakat İstanbul'da karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu taşımacılık sistemleri arasında bu entegrasyonun yetersiz olmasından dolayı böyle bir avantajın bulunmadığı belirtilmiştir.

### 5.2.3.3.4.7. 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda, İstanbul'un coğrafi ve stratejik konumunun yanı sıra ticaret, finans, turizm ve sanayi merkezi olması ve hızla artan nüfusunun İstanbul'da seyahat talebini ve mal akışını artırdığı, bu nedenle lojistik sektörüne olan talebin de artmakta olduğu belirtilmiştir. Elmas Modeli (Diamond Model) yöntemi kullanılarak yapılan analizlerde lojistik sektörünün orta düzeyde rekabet gücüne sahip olduğu saptanmıştır.<sup>62</sup> Sektör için dezavantaj yaratan unsurlar arasında firmaların rekabet stratejisi üretmekte ve kalifiye eleman temininde yaşadığı sıkıntılar ve gerekli yatırımlar için sektörün ihtiyaçlarına cevap verecek finansman modellerinin oluşturulamamış olması sayılmıştır.<sup>63</sup> Planda organize sanayi bölgelerinin ulaşım sistemleri ile entegrasyonunun sağlanarak mal akımında raylı sistem (Ro-La) ve denizyolu ağırlıklı taşımacılık sisteminin yaygınlaştırılması gerektiği vurgulanmıştır.<sup>64</sup>

Planda nakliye ve lojistik hizmetlerinin mekânsal dağılımı da incelenmiş olup, bu çerçevede nakliyat şirketlerinin %41 ve lojistik şirketlerinin %45 oranında Merkezi İş Alanı'nda olmayı tercih ettiği belirtilmiş; nakliyat şirketlerinin %15'inin Eminönü ve lojistik

<sup>61</sup> İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, (Ocak 2008) İstanbul Hizmet Sektörü Analiz Çalışmaları Sonuç Raporu, II. Cilt. İstanbul.

<sup>62</sup> 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, s.235

<sup>63</sup> 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, s.236

<sup>64</sup> 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, s.807

şirketlerinin %27'sinin Küçükçekmece ve %22'si Eminönü ilçelerinde yer aldığı ifade edilmiştir.<sup>65</sup>

Karayoluna dayalı lojistik yük taşımacılığını demiryolu, denizyolu ve havayoluna kaydırarak taşıma sistemleri arasında denge kurulması ve lojistik sektörünün İstanbul'un doğal ve tarihi değerlerine zarar vermeyecek şekilde geliştirilmesi gerektiği vurgulanan planda bu amaca yönelik araçlar aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

- Lojistik sektörünün teknik ve fiziki altyapısına ilişkin olarak uygulamaların 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı çerçevesinde üretilecek 1/5.000 ölçekli nazım imar planları ve 1/1.000 ölçekli uygulama imar planları dâhilinde yapılması
- Kapasite geliştirme ve sosyal sermayeyi geliştirmeye yönelik olarak İSO, İTO, sektör kuruluşları ve konuyla ilgili eğitim kurumlarının işbirliğiyle lojistik sektöründe çalışacak uzman personelin yetiştirilmesi
- TEAŞ'ın güvenliğinin sağlanması amacıyla, Başbakanlık tarafından 1995 tarihinde Ambarlı Stratejik Bölgesi olarak

belirlenen Ambarlı Limanı gerisinde bulunan alan, enerji koridorunda kalan özel sektöre ait 2 adet LPG tankının bölge için oluşturduğu büyük tehdit nedeniyle kaldırılması

Planda mevcut durumda dağılık olarak yer seçmiş olan lojistik faaliyetlerinin tek merkezde toplanması ile, gerek yerleşmeler üzerindeki gerekse ulaşım sistemleri üzerindeki baskıların engellenmesi öngörülmektedir (bkz. Harita 5.4). Bu doğrultuda, kentin batısındaki giriş-çıkış kapısı olan Silivri-Gümüşyaka'da, Silivri-Kavaklı'daki sanayiye hizmet vermek üzere Kavaklı'da, sanayi alanlarının yoğunlaştığı iki göl arasında Hadımköy ile Ambarlı Liman Bölgesi'nde, Anadolu Yakası'nda ise Pendik-Güzelyalı'da ve kentin doğusundaki giriş-çıkış kapısı olan Tuzla-Orhanlı'da lojistik bölgeler önerilmiştir. Ayrıca, Tuzla-Orhanlı'da öngörülen Lojistik Merkez ile Pendik'te yer alan lojistik limanın ulaşım ilişkisi kurularak, iki odak arası yük transferinin demiryolu sistemleri ile yapılması, karayolları üzerindeki TIR-kamyon trafiğinin azaltılması planlanmıştır. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın lojistik sektörüne ilişkin plan kararlarına Ulaşım Sistemi bölümünde yer alan tabloda yer verilmiştir. (bkz. Ulaşım Sistemi)

## İstanbul İçin Önerilen Lojistik Bölgeler

Harita 5.4



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, s.480

<sup>65</sup> 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, s.229

### 5.2.3.3.5. Değerlendirme

Önemli uluslararası ulaşım güzergâhları üzerindeki stratejik konumu lojistik sektörünü İstanbul ve çevresinde yer alan bölgenin ekonomik kalkınmasında en önemli sektörlerden biri haline getirmiştir. Bu bölgede yer alan limanlar aynı zamanda Türkiye'nin ithalat ve ihracatında merkezi bir rol oynamakta, havalimanları ise Türkiye hava kargo trafiğinin büyük bir kısmını üstlenmektedir. Türkiye nüfusu ve ekonomik faaliyetlerinin önemli bir bölümünün İstanbul'da yoğunlaşması ve Avrupa Birliği'ne üyelik süreciyle istikrar kazanan ekonomik büyüme lojistik sektörünün önemini daha da artırmıştır. Büyükşehir Belediyesince yaptırılan çalışmalarda sektörün rekabetçilik düzeyi orta olarak saptanmıştır. Bununla birlikte 2008 yılında yayınlanan OECD İstanbul Metropolitan Alanı İncelemesi Çalışması'nda ise lojistik sektörü, finansal hizmetler ve kültür ve turizm alanları ile birlikte bölgesel hub olma potansiyeline katkıda bulunacak üç temel alandan birisi olarak belirlenmiştir. Lojistik sektörünün sahip olduğu yüksek potansiyele rağmen, Türkiye genelinde olduğu gibi İstanbul'da da büyük oranda karayolu altyapısına bağımlı olması sektörün en büyük dezavantajları arasında yer almaktadır.

İstanbul'daki karayolu taşımacılığı sektörü şehir içerisinde dağınık halde bulunan lojistik odaklardan kaynaklanan yük akışını büyük oranda üstlenmiştir. Bununla birlikte trafiğin yoğunlaştığı zirve saatlerde birçok önemli güzergâhta yük taşımacılığına getirilen kısıtlamalar sektörün karşı karşıya bulunduğu başlıca sorunlardandır. Avrupa ve Asya yakaları arasında hizmet veren boğaz köprülerinden sadece Fatih Sultan Mehmet Köprüsü belirli saatler dışında ağır vasıtaların kullanımına açıktır.

Bu çerçevede, Ulaştırma Bakanlığı tarafından planlanan Kuzey Marmara Otoyolu projesi Avrupa Yakası'nda Hadımköy ve Anadolu Yakası'nda ise Orhanlı bölgesinde kurulması planlanan lojistik merkezlere bağlantılar öngörmektedir. Tekirdağ-Kınalı'dan başlayan otoyolun, İstanbul Boğazı'nı 1275 metre açıklığı olan Garipçe ve Poyrazköy arasında asma köprü ile geçerek Gebze civarında İzmir otoyolu ile birleşmesi ve bu 260 kilometrelik otoyolun, özellikle mevcut boğaz köprülerini kullanan günde ortalama 50.000 civarındaki ağır vasıta transit trafiğine hizmet etmesi öngörülmektedir. Planlanan Kuzey Marmara Otoyolu projesinin karayolu altyapısını kullanan lojistik faaliyetlerin halihazırda karşı karşıya bulunduğu sıkıntıların giderilmesine katkıda bulunması hedeflenmektedir. Bununla birlikte, Kuzey Marmara Otoyolu ve İstanbul ve çevresine ilişkin planlanan diğer otoyol projelerinin

ulusal ölçekli planların yanı sıra yerel ve bölgesel ölçekli planlar ile uyumu bölgenin ekonomik ve sosyal gelişiminin sağlıklı bir şekilde devam ettirilmesi açısından da önem taşımaktadır. Bu açıdan, planlanan otoyol projelerinin, çevresel etkilerinin yanı sıra söz konusu planlar tarafından beklenen İstanbul'un mekânsal gelişiminin kuzeyden sınırlandırılması, şehir içi trafik ve ulaşım sisteminin raylı sistem ağırlıklı olarak geliştirilmesi gibi alanlar üzerinde yaratacağı etkinin kapsamlı bir şekilde analiz edilmesi gerekmektedir.

Demiryolu sektöründe gerek İstanbul gerekse Türkiye ölçeğinde önemli gelişmelerden biri Marmaray Boğaz Geçişi'dir. Boğaz geçişiyle birlikte Halkalı-Gebze arasında toplam uzunluğu 77 km olan Marmaray'da, mevcut banliyö güzergahındaki iki olan hat sayısının üçe çıkarılması ve hatların 100 km/saat proje hızına ulaşacak şekilde geometrik standardın iyileştirilmesi hedeflenmektedir. İki hat banliyö trenleri, üçüncü hat ise şehirlerarası yük ve yolcu trenleri için kullanılacaktır.<sup>66</sup> Sadece İstanbul'un iki yakasını değil, Avrupa ve Asya gibi iki büyük kıtayı da birbirine bağlayacak dünyadaki en önemli demiryolu projelerinden olan Marmaray'ın devreye girmesiyle Çin'den Avrupa'ya demiryolu ulaşımında önemli koridorlardan biri haline gelecektir. Marmaray hattında kamyonların ve ağır vasıtaların Ro-La trenleri ile taşınması, gerek uluslararası karayolu transit trafiğinin gerekse bölgesel trafiğin azaltılmasına büyük katkılarda bulunacaktır. Bununla birlikte daha çok yolcu odaklı yüzeysel bir metro sistemi olarak tasarlanmış olan Marmaray'ın lojistik taşımacılığı için sadece geceleri kısıtlı saatlerde kullanılacak olması önemli sıkıntılardan bir tanesidir. Bunun yanı sıra Marmaray projesi kapsamında Haydarpaşa-Gebze ve Sirkeci-Halkalı güzergahlarındaki raylı sistemlerin yeniden inşası söz konusu güzergahta raylı sistemlerle taşınan yükler açısından kısa vadeli sorunlar yaratacaktır. Bu açıdan inşaatı tamamlanmak üzere olan Tekirdağ-Muratlı arasındaki demiryolu hattı ile beraber limanda vagon Ro-Ro gemilerinin yanaşacağı iskele ve rampa inşaatı ile Tekirdağ-Derince ve Tekirdağ-Bandırma arasında düzenlenmeye başlanacak feribot seferleri bölgede kombine taşımacılığın geliştirilmesine yönelik uzun vadeli avantajlar da yaratacak önemli bir gelişmedir.

Marmaray dışında inşaat halinde olan ve yapımı planlanan hızlı demiryolu projelerinin de lojistik sektörüne önemli katkıları olacaktır. DLH Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen Ankara-İstanbul Hızlı Demiryolu projesinin devamı niteliğindeki Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Hattı, uygulama projeleri elde edilerek yapım ihalesi aşamasına gelmiş bulunmaktadır. Halkalı-Bulgaristan sınırı arasında 230 km uzunluğunda projelendirilen bu hattın İstanbul il

<sup>66</sup> <http://www.marmaray.com.tr/mr/marmaray-anasayfa>, erişim: 16 Mayıs 2010

sınırları içerisindeki kısmı 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na işlenmiştir. Söz konusu hattın 250 km/saat hız yapabilecek geometrik standartlara sahip olacağı belirtilmektedir. 2010 yılı içerisinde tamamlanması beklenen Tekirdağ-Muratlı arasındaki demiryolu hattı Tekirdağ Limanı'na söz konusu hat ile entegre edilerek demiryolu bağlantısını sağlayacaktır.

Marmara Denizi'nde yer alan Haydarpaşa, Tekirdağ, Çanakkale, Bandırma, Mudanya ve Derince Limanları bölgenin deniz taşımacılığında önemli roller üstlenmiştir. İstanbul kargo ihtiyacını büyük oranda Ambarlı ve Haydarpaşa Limanları ile karşılamaktadır. Bununla birlikte her iki liman da büyümelerine imkân tanımayan yüksek yoğunluklu yerleşim bölgeleri arasında kalmışlardır. Bu nedenle Haydarpaşa Limanı'nın tasfiye edilmesi ve liman alanının kentsel dönüşümü öngörülmekte, Ambarlı Limanı'nın bütün olumsuzluk ve kısıtlarına karşın, belirli bir süre hizmet vermeye devam etmesi, kısmen de geliştirilmesi ve Avrupa Yakası'nda önerilen diğer liman, planlanan lojistik merkezler ve sanayi alanları ile demiryolu bağlantılarının sağlanması önemlidir. Bunun yanı sıra Tekirdağ ve Marmara Ereğlisi arasında bir alanda merkezi yönetim tarafından projelendirilecek limanın yapılması öngörülmektedir. Trakya Bölgesi'ndeki en büyük ticari liman olması düşünülen limanın, İstanbul'daki lojistik odaklar ve planlanan lojistik merkezlerle raylı sistemler kullanılarak ulaşım bağlantılarının en etkin şekilde sağlanabileceği ve iki yaka arasında mevcut köprüler üzerindeki lojistik faaliyetlerden kaynaklanan trafiği artırmayacak bir şekilde konumlandırılması gerekmektedir.

Havayolu kargo taşımacılığı sektöründe ise Türkiye coğrafi konumu açısından bölgesinin hava kargo aktarma merkezi olma potansiyeline sahiptir. Bu açıdan Türkiye'nin kargo taşımacılığında özellikle dış hatlarda çok önemli bir yere sahip Atatürk Havalimanı'nın mevcut fiziki şartları oldukça yetersiz kalmaktadır. 2009 yılında dış hatlarda Türkiye kargo trafiğinin yaklaşık %60'ına tekabül eden 681 bin ton, iç hatlarda ise %33'üne denk gelen 141.000 ton kargo Atatürk Havalimanı'nda işlem görmüştür. Atatürk Havalimanı'nda mevcut kargo binasının artan kargo talebine cevap vermede yetersiz kalacağı görülmektedir. Bu nedenle uzun vadede özellikle uluslararası hava kargo trafiğinin Çorlu Havalimanı'na kaydırılması düşünülmektedir. Bununla birlikte mevcut haliyle kargo uçaklarının iniş ve kalkışları açısından kısıtlı olması, İstanbul'a uzaklığı vb. nedenlerle Atatürk Havalimanı'ndaki kargo operasyonlarının en azından acil nitelikteki kargo operasyonlarına yönelik devam ettirilmesi ve buna yönelik kargo altyapısının geliştirilmesi

gerekmektedir (UTİKAD, 2007).

İstanbul'daki lojistik alanların kent içerisinde dağınık halde bulunması, liman ve demiryolu bağlantılarının zayıf olması, farklı ulaşım sistemlerinin etkin bir şekilde entegre edilerek kombine taşımacılığa uygun bir ulaşım altyapısının olmaması nedeniyle şehiriçi ve şehirler arası lojistik taşımacılığında karayolunun ağırlığı oldukça fazladır. Söz konusu durum ise gerek şehiriçi ulaşımı olumsuz etkilemekte, gerekse lojistik faaliyetlerin etkinliğini azaltarak maliyetinin yükselmesi ve rekabet düzeyinin düşmesine neden olmaktadır. Kombine taşımacılığın imkan tanıyan entegre edilmiş bir ulaşım altyapısının tesis edilerek yük taşımacılığının ağırlıklı olarak demiryolu ve denizyolu ile yapılması gerekmektedir.

Kombine taşımacılığın geliştirilmesi amacıyla en önemli adımlardan bir tanesi lojistik merkezlerin kurulmasına ilişkin çeşitli kamu ve özel sektör kuruluşları tarafından yürütülen çalışmalardır. Kurulması planlanan lojistik merkezler ile farklı işletici ve taşıyıcılarla, ulusal ve uluslararası yük taşımacılığı, dağıtımı, depolama ve diğer tüm hizmetlerin bir alanda toplanması amaçlanmaktadır. Lojistik merkezlerde karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu bağlantıları ile kombine taşımacılık imkânlarının olduğu depolama ve taşıma hizmetleri birlikte sunulmaktadır. Bu çerçevede TCDD Genel Müdürlüğü tarafından Türkiye genelinde 12 noktada kurulması planlanan lojistik merkezlerden ikisi İstanbul (Halkalı/Ispartakule) ve Kocaeli Köseköy'de yer almakta olup, İstanbul'a yönelik hizmet verebileceklerdir. TCDD tarafından kurulması planlanan lojistik merkezlerde aşağıdaki olanakların yer alması öngörülmektedir (TCDD, 2010).

- Konteyner yükleme boşaltma ve stok alanları
- Gümrüklü sahalar
- Müşteri ofisleri, otopark, tır parkı
- Bankalar, restoranlar, oteller, bakım onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, antrepolar
- Tren teşkil kabul ve sevk yolları

Tekirdağ Valiliği öncülüğünde ise, Çorlu bölgesini Türkiye'nin önemli lojistik merkezlerinden biri haline getirecek bir proje hazırlanmış ve projenin hayata geçirilmesi için ciddi adımlar atılmıştır. Bu projeye göre Çorlu Havalimanı yakınlarına 1500 dönüm arazi üzerine kurulması planlanan lojistik merkeze, Tekirdağ Akport ve inşası

planlanan Asyaport konteyner limanlarına demiryolu bağlantısı sağlanması, TEM otoyolu bağlantısı ile birlikte merkezin bütün ulaşım türlerine entegre edilmesi öngörülmektedir.<sup>67</sup>

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın öngörülere doğrultusunda İstanbul'da dağılık halde bulunan lojistik faaliyetlerin kentin giriş-çıkış noktalarında bulunan Avrupa Yakası'nda Hadımköy, Ambarlı ve Gümüşyaka'da, Anadolu Yakası'nda ise Orhanlı ve Güzelyalı'da kurulması planlanan lojistik bölgelerde toplanmasına ilişkin çalışmalar yürütmektedir. Gümrükler, antrepo ve depolar, nakliye ambarları, kargo aktarma tesisleri, perakende dağıtım birimleri, haller, barkodlama, ambalajlama, sigorta, gümrük, acente, taşıma işleri komisyoncuları, Ro-La stok ve triyaj alanları, TIR-kamyon parkları, manevra sahaları, lojistik faaliyetlerden kaynaklanan atıkları değerlendirme istasyonları, lojistik destek hizmetleri veren işletmeler ve sosyal tesisler vb. lojistikle ilgili fonksiyonların yer alabileceği alanlar olarak tanımlanan lojistik bölgelerin demiryolu ve liman bağlantıları da öngörülmüştür.<sup>68</sup>

Lojistik köyler; yük akışları, taşımacılık, depolama vb. lojistik faaliyetlerin metropoliten alanlardaki kötü etkilerini azaltarak lojistik sektörünün ve firmaların ulusal ve uluslararası rekabet gücünü artırılmasına, bölgesel ve uluslararası ticaret ve ekonominin kalkınmasına önemli katkılarda bulunabilmektedir (Koldemir & Çancı & Gönüller, 2007) Bununla birlikte, İstanbul ve çevresindeki bölgelerde farklı kurumlar tarafından sanayi ve ticaret faaliyetlerinin yoğunlaştığı alanlara yakın konumlarda lojistik köy veya lojistik merkez kurulmasına ilişkin çalışmaların çeşitliliği ve birbirinden bağımsız gelişimi dikkat çekicidir. İstanbul'da üretim ve ticaret faaliyetlerinin dağılımına bağlı olarak, lojistik altyapısı plansız bir şekilde gelişmiş ve verimsiz bir hale gelmiştir. Kentiçi trafik üzerinde de büyük sıkıntılar yaşatan lojistik sektörü çeşitli kısıtlamalarla karşı karşıya kalmaktadır. Bu nedenle kurulması planlanan lojistik merkezlere ilişkin planların İstanbul ve çevresinde yer alan ilgili tüm kamu ve özel sektör kuruluşlarının katılımı ile koordinasyon içerisinde yürütülmesi, belirlenen lojistik merkezlerin kısa sürede tıkanıklık ve verimsizlik içine yuvarlanmasının önüne geçilmesi gerekmektedir. Lojistik merkezlerin denizyolu, havayolu, demiryolu ve karayolu taşıma türüne verimli bir şekilde entegre edilebileceği alanlarda kurulması gerekmektedir (UTIKAD, 2007:84).

## 5.2.3.4. Ar-Ge ve Yenilik

### 5.2.3.4.1. Genel Bakış

Teknolojinin tarihine baktığımızda yaşanan gelişmelerin toplumlar için sosyo-ekonomik devrimlere yol açtığını görürüz. Yeni tüketim kalıplarının değişmesiyle birlikte sanayide yeni uzmanlaşmalar ve sanayi kolları gelişmekte, ürünler çeşitlenmekte ve işgücü kullanımında esneklik yaygınlaşmaktadır. Küresel ölçekte değişen güç dengeleri ve finansal hareketlenmeler sonucunda sanayi coğrafyasında yeni konumlanmalar ve rekabet araçları ortaya çıkmaktadır. Bilim ve teknoloji politikalarının gelişmesi vasıtasıyla ülkelerde bilgi toplumu olgusu yerleşmiş ve son 10 yıllık dönemde en çok konuşulan konuların başında "Bilgi Toplumu" yer almıştır. Bilim ve teknoloji politikalarının temel amacı ise özel sektörün yenilik yeteneğini artırmak, bilim ve teknolojiye etkinleşmek ve bu etkinliği ekonomik ve sosyal faydaya dönüştürmek olarak açıklanmıştır (DPT, 2008).

Bilim ve teknolojiye yönelik ana hedeflerin belirlendiği 2023 Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) Strateji Belgesi'nde öncelikli faaliyetlerin temelindeki stratejik teknolojiler 8 ana başlık altında toplanmıştır: Bilgi ve İletişim Teknolojileri, Biyoteknoloji ve Gen Teknolojileri, Nanoteknoloji, Mekatronik, Üretim Süreç ve Teknolojileri, Malzeme Teknolojileri, Enerji ve Çevre Teknolojileri, Tasarım Teknolojileri (TÜBİTAK, 2004).

### 5.2.3.4.2. Ar-Ge ve Yenilik Sektörünün Türkiye'deki Durumu

Ülkelerin rekabet güçleri; pazarlanabilir mal ve hizmet üretiminin ötesinde bunların ne ölçüde ileri teknolojiye dayalı yüksek katma değer taşıdıklarına bağlı hale gelmiştir (TÜBİTAK, 2004). Ar-Ge çalışmalarının yüksek katma değer yaratacak bir ürüne dönüşmesi sürecinde üniversite ve iş dünyası işbirliği önemli yer tutmakta ve bu noktada özel sektöre yoğun sorumluluklar düşmektedir. Ar-Ge çalışmalarında bütün sektörler koordineli çalışmak durumundadır. Yükseköğretim sektörü, uluslararası standartlara haiz nitelikteki insan kaynağını sağlarken özel sektör Ar-Ge bölümlerini güçlendirmek durumundadır. Nitekim teknoloji kazanım yollarına ait kısa vadeli çözümlerin başında satın alma ve teknoloji transferi gelirken bu çözümler uzun vadede ihtiyaçlara cevap veremeyecektir. Kamu fonları; riski yüksek projelerin tetiklenmesi ve desteklenmesi,

<sup>67</sup> [http://www.lojport.com/author\\_article\\_print.php?id=210](http://www.lojport.com/author_article_print.php?id=210), erişim: 12 Mayıs 2010.

<sup>68</sup> 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, s.740

Ar-Ge kültürünün yaygınlaşması, yetişmiş insan gücünün artması ve Ar-Ge okuryazarlığının artması gibi katkılar sağlamaktadır.

Üniversitelerde yapılan keşiflerin sanayiye aktarımının kolaylaştırılmasına yönelik aracı platformların en başında teknoparklar gelmektedir. Türkiye’de bulunan teknoparkların sayısı maalesef yetersiz kalmaktadır. Türkiye’de kurulmuş 37 teknoparkın sadece 21’i faal durumdadır. Faaliyet gösteren bu teknoparklardan ise yalnızca 2’si İstanbul sınırları içerisinde yer almaktadır.

Devlet Planlama Teşkilatı’nca hazırlanan 9. Kalkınma Planı (2007-2013), belli başlı ekonomik ve sosyal gelişme eksenlerine dayandırılmıştır. Bunların en başında “Rekabet Gücünün Artırılması” gelmektedir. Dünya Ekonomik Forumu (WEF) tarafından yapılan “Küresel Rekabet Edebilirlik Endeksi 2010-2011”e göre Türkiye 133 ülke arasında 61. sırayı almıştır. Bu kapsamda “Ar-Ge ve Yenilikçiliğin Geliştirilmesi” önemli yer tutmaktadır.

#### 5.2.3.4.3. Türkiye’de Ar-Ge Harcamaları

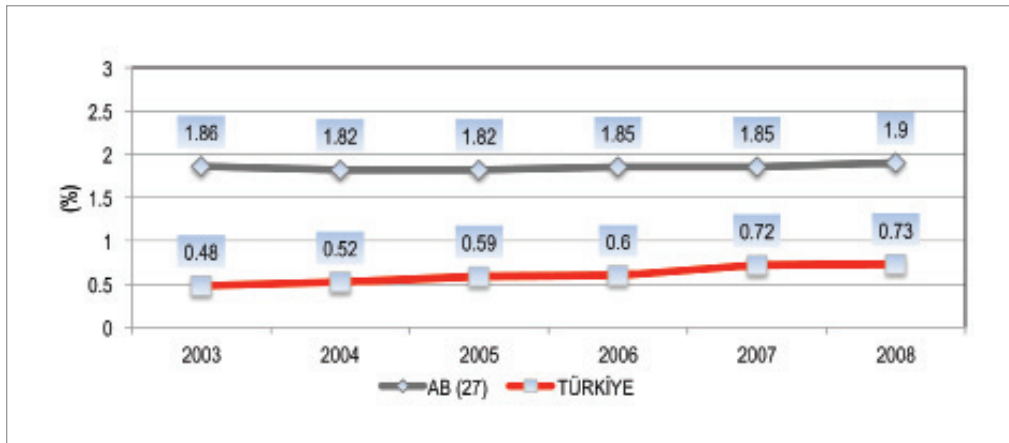
Gelişmekte olan ülkelerin küresel ortamda rekabetçi konumlarını sürdürebilmeleri ve güçlendirebilmeleri, büyümelerini verimlilik artışlarına dayandırılmalarına ve yeni mukayeseli üstünlük alanları yaratabilmelerine bağlıdır. Bu doğrultuda, yenilikçiliğe önem

verilmesi, bilim ve teknoloji kapasitesinin artırılması, beşeri sermayenin geliştirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinin etkin biçimde kullanılabilmesi büyük önem taşımaktadır (DPT, 2006). Bu çerçevede yenilikçiliğe giden yol Ar-Ge’ye verilen önemden geçmektedir. Ülkemizde Ar-Ge harcamaları geçtiğimiz yıllarda belirgin artışlar kaydetse de yeterli seviyeye ulaşamamıştır. Geline noktada Avrupa Birliği Ar-Ge harcama oranının çok altında olduğumuz görülmektedir. TÜİK verilerine göre 2008 yılı itibarıyla Ar-Ge harcamalarının Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) içindeki payı %0,73 iken 27 ortaklı AB’de bu oran ortalama %1,9 olarak tahmin edilmektedir (bkz. Şekil 5.108). Bununla birlikte Şekil 5.108’de de görüldüğü üzere 2003-2008 yıllarını kapsayan dönemde Türkiye’de Ar-Ge harcamalarının GSYİH içindeki payında düzenli bir artış meydana gelmiştir.

Eurostat verilerine bakıldığında ise Türkiye’de kamu eliyle yapılan Ar-Ge harcamalarının kişi başına düşen avro cinsinden değerinin çok düşük olduğu ve AB ülkelerinin oldukça gerisinde kaldığı görülmektedir (bkz. Tablo 5.48). Bu veriler ışığında Türkiye’de yüksek öğretim kurumları ön plana çıkarken AB ülkelerinde ise özel sektörün inisiyatif aldığı gözlenmektedir. İstanbul’da bulunan kamu kurumlarının nitelikli personel istihdamı bakımından sahip olduğu avantajları kullanarak Ar-Ge harcamalarına daha fazla katkı yapmaları beklenmelidir.

Ar-Ge Harcamaları / GSYİH, 2008

Şekil 5.108



Kaynak: Eurostat ve Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerinden derlenmiştir.

Türkiye ve AB Ülkelerinde Kişi Başına Düşen Ar-Ge Harcamaları, 2007, (AVRO)

Tablo 5.41

Kişi Başı (EUR)	Özel Sektör	Kamu Sektörü	Yükseköğretim Sektörü
AB (27)	296,2	58,5	102,9
Türkiye	20,2	5,2	23,6

Kaynak: Eurostat, Ar-Ge İstatistikleri

#### 5.2.3.4.4. İstanbul'da Ar-Ge Ve Yenilik

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından yapılan "Sosyoekonomik Gelişmişlik" çalışmaları sonucunda İstanbul ilk sırayı almıştır. İstanbul Kalkınma Ajansı'nca 28 Temmuz 2010 tarihinde düzenlenen Arama Konferansı'nda 10 yıl içinde bilgi altyapısının gelişeceği öngörülmüştür. İstanbul, Türkiye'nin dünya arenasında gelişmiş Ar-Ge merkezi olmaya adaydır.

İstanbul Kalkınma Ajansı (İSTKA) bünyesinde düzenlenen Arama Konferansı sonuç bildirgesinde 6 ana başlıkta strateji önerileri sunulmuştur. Bunlardan "Ekonomik ve Sektörel Dönüşüm" başlığı altında hizmet sektörüne geçişte desteklenecek sektörlerin önceliklendirilmesi yapılırken "bilişim" ön plana çıkmıştır. Yine bu başlık altında sanayinin desentralizasyonu öngörülmürken Ar-Ge ve Yenilik çalışmalarında üniversite ve iş dünyası işbirliğinin önemi vurgulanmıştır.

İstanbul'da merkezleri bulunan bazı üst ölçekli holdinglerin ve kurumların Ar-Ge harcamaları istatistiklerine bakıldığında, seviyelerinin dünyada önemli yerlerde olduğu görülmektedir. Arçelik A.Ş. 2008 yılında WIPO (Dünya Patent Örgütü) ilk 500 listesine giren ilk ve tek Türk firma olmuştur. Türkiye geneline bakıldığında ise 1995-2008 periyodunda Türk Patent Enstitüsü'ne en çok başvuru yapan firma olmuştur. Koç Holding ise 2008 yılında yaptığı Ar-Ge yatırımları ile bu dalda dünyada 427. sırayı elde etmiştir.

#### 5.2.3.4.4.1. İstanbul'daki Teknokentler

Ar-Ge, yenilik ve fikri haklar üçgeninden üretilecek çıktılarını ekonomiye kazandırılması açısından üniversite ve iş Dünyası işbirliğinin sağlandığı teknoparklar önemli yer tutmaktadır. Türkiye'de Eylül 2009 itibarıyla kuruluş izni alan toplam 37 teknoloji

geliştirme bölgesinden 21'i yönetici şirketlerini kurmak ve bölgeye girişimci firma kabul etmek suretiyle faaliyete başlamış; 6 adedi yönetici şirketini kurduğu halde henüz firma kabulüne başlamamış; geriye kalan 10 adedi ise yönetici şirketlerini henüz kurmamıştır. Bu teknoloji geliştirme bölgeleri Ankara (6 adet), İstanbul (5 adet), Kocaeli (3 adet), İzmir, Konya, Antalya, Kayseri, Trabzon, Adana, Erzurum, Mersin, Isparta, Gaziantep, Eskişehir, Bursa, Denizli, Edirne, Elazığ, Sivas, Diyarbakır, Tokat, Sakarya, Bolu, Kütahya, Samsun ve Malatya illerinde kurulmuştur.<sup>69</sup>

İstanbul'da 2009 yılı itibarıyla Yıldız Teknik Üniversitesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi Arı Teknokent olmak üzere 2 adet faal teknopark bulunmaktadır. Sabiha Gökçen Havalimanı yakınlarına kurulması beklenen Silikon Vadisi benzeri bir yapının kısa zamanda hayata geçirilmesi beklenmektedir. Bu sayede katma değeri yüksek ürünler üretilerek hem bölge hem de ulusal ekonomiye katkı sağlanması öngörülmektedir.

Bu doğrultuda Savunma Sanayi Müsteşarlığı, İstanbul Ticaret Odası (İTO), İstanbul Ticaret Üniversitesi, Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ (HEAŞ) ve Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret AŞ arasında "Teknopark İstanbul"un yönetici şirketinin kurulması için imzalanan ortak sözleşme sadece Türkiye'den değil tüm dünyadan Ar-Ge çalışmaları yapan firmaların ilgisini çekecek ve İstanbul'u bölgesinde teknolojik cazibe merkezi haline getirecektir. Savunma, uzay ve havacılık, biyoteknoloji, nanoteknoloji ve denizcilik teknolojileri konusunda çalışacak olan teknopark, İstanbul'daki Ar-Ge şirketleri ve kurumlar ile ulusal ve uluslararası ticari, akademik kuruluşlar için nitelikli araştırma altyapısı ve hizmetleri sunacaktır. İstanbul Ticaret Odası'nın yaptığı çalışmalarına göre teknoparkta binin üzerinde firmanın faaliyet göstermesi ve 30 binin üzerinde nitelikli personelin istihdam edilmesi beklenmektedir. Bütün teknopark faaliyetlerinin 10 milyar doların üzerinde katma değer oluşturacağı tahmin edilmektedir (İTO, 2009).

<sup>69</sup> www.ariteknotent.com.tr; erişim: 27.07.2010

#### 5.2.3.4.4.2. İstanbul'da Patent, Faydalı Ürün, Tasarım ve Bilimsel Yayınlar

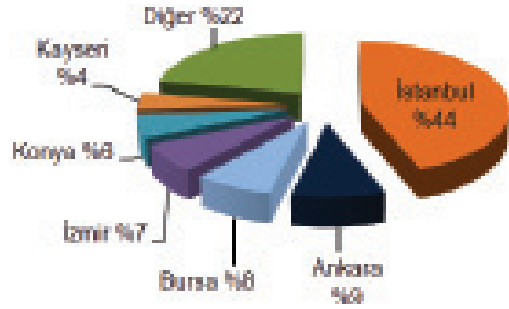
Fikri mülkiyet hakkı kavramı son yıllarda önemli bir gündem maddesi haline gelmiş olup; Ar-Ge, buluş ve yenilik çalışmalarının yapılıp yapılmadığı hususunda bir kıstas olarak kullanılan patent sistemi ülkelerin ekonomik büyüme ve gelişmelerini açıklamakta kullanılmaya başlanmıştır.

İstanbul, diğer illerle karşılaştırıldığında 2009 yılı itibarıyla Türk Patent Enstitüsü'ne yapılan toplam 2.588 patent başvurusunun 1.119'unu il sınırları içerisinde yaparak %43'ünü elinde tutmaktadır. İstanbul'un ardından ise %12'lik pay ile Ankara gelmektedir. (bkz. Şekil 5.109)

2009 yılında Türkiye'de yapılan toplam 2.842 faydalı model başvurusunun %44'üne tekabül eden 1.257'si İstanbul'dan gerçekleştirilmiştir. (bkz. Şekil 5.110)

İllere Göre Faydalı Model Başvurusu, 2009

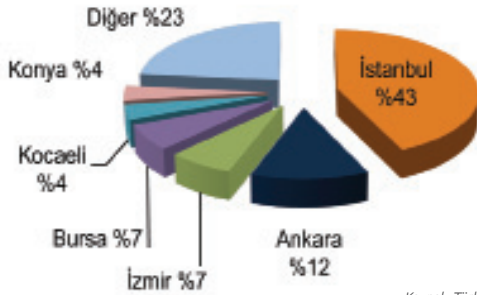
Şekil 5.110



Kaynak: Türk Patent Enstitüsü

İllere Göre Patent Başvuruları, 2009

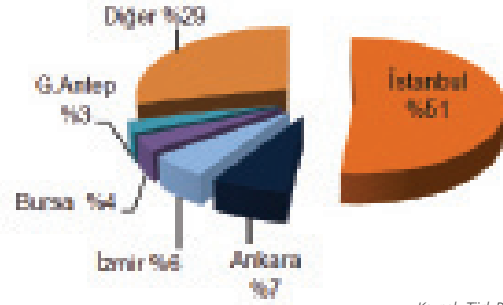
Şekil 5.109



Kaynak: Türk Patent Enstitüsü

İllere Göre Marka Başvurusu, 2009

Şekil 5.111



Kaynak: Türk Patent Enstitüsü

2009 yılında marka başvuru sayılarına bakıldığında ise yine İstanbul'un liderliği göze çarpmaktadır. Tüm Türkiye'de yapılan marka başvurularının %51'ine denk gelen 30.832'si İstanbul'dan gerçekleştirilmiştir (bkz. Şekil 5.111).

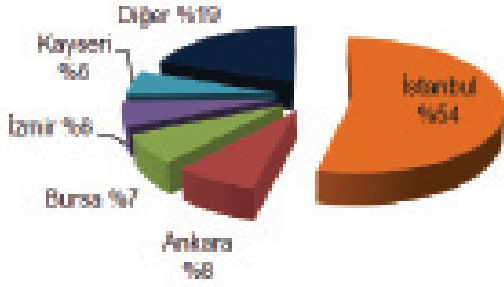
Tasarıma ilişkin Türkiye'de 2009 yılı içinde yapılan 5927 başvurunun %54'üne tekabül eden 3182'si İstanbul'dan yapılmıştır (bkz. Şekil

5.112). 1981-2007 yılları arasında Ankara kaynaklı toplam 61.458 adet bilimsel yayın yapılmış olup, İstanbul 40.006 adet bilimsel yayın ile Ankara'yı izlemektedir. İzmir 12.772 adet bilimsel yayın ile Türkiye'de 3. sırada yer almaktadır (bkz. Şekil 5.113). 2010 yılı itibarıyla Yükseköğretim Kurulu'na kayıtlı 31 üniversiteye ev sahipliği yapan İstanbul akademik ve bilimsel yayın açısından Ankara'nın gerisinde ikinci sırada yer almıştır.



İllere Göre Tasarım Başvurusu, 2009

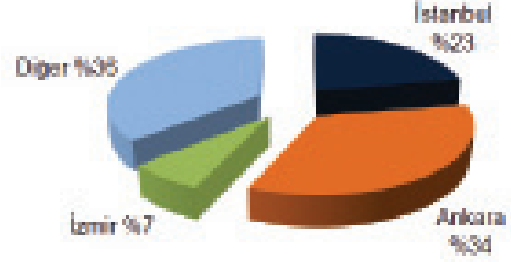
Şekil 5.112



Kaynak: Türk Patent Enstitüsü

İllere Göre Bilimsel Yayın Sayısı, 1981-2007

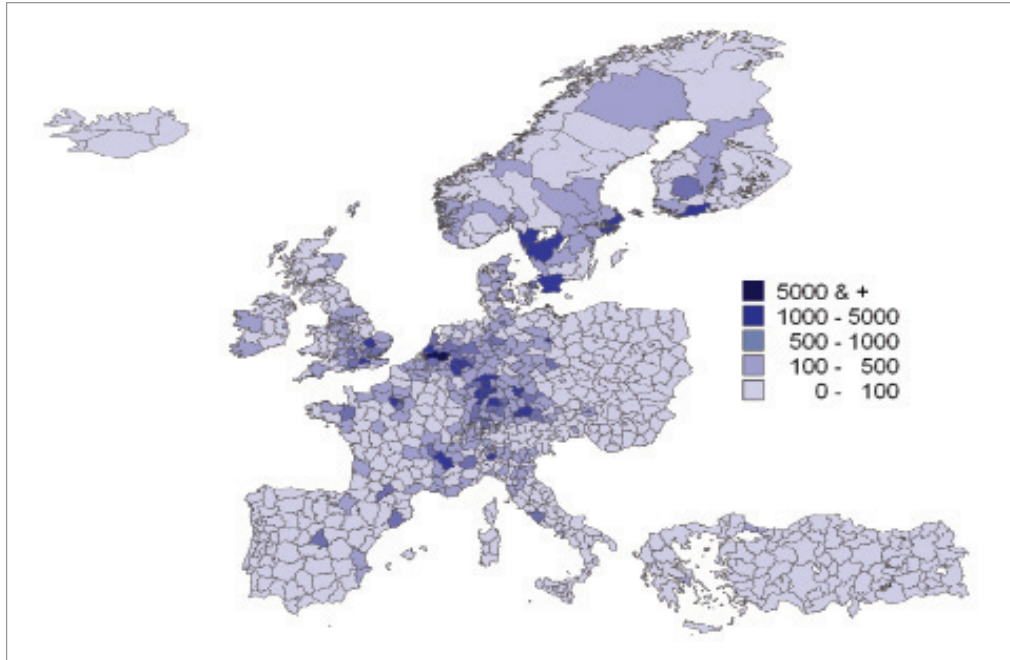
Şekil 5.113



Kaynak: TÜBİTAK, Ulakbim, Bilimsel Yayın Göstergeleri

Avrupa Kentlerinde Patent Başvuru Sayıları, 2003-2005

Harita 5.5



Kaynak: OECD Patent Veritabanı 2008

İstanbul'un Türkiye'deki diğer illerle kıyaslamasını yapmak bazı koşullarda yetersiz kalmaktadır. Bu sebeple asıl olan İstanbul'u diğer küresel kentlerle karşılaştırmak ve eksiklerini fark etmektir. Kümülatif anlamda tarihsel gelişimlere baktığımızda Türkiye çapında lider konumda olan İstanbul, uluslararası akranları ile kıyaslandığında bir hayli geride kalmaktadır.

OECD verilerine göre 2003-2005 yılları arasında İstanbul'un; İspanya'dan Valencia ve San Sebastian, Fransa'dan Caen ve Troyes, Büyük Britanya'dan Cork City ve North Yorkshire ile aynı kategoride olduğu görülmektedir. İstanbul orijinli 100-500 aralığında patent başvurusu bu zaman dilimi içerisinde gerçekleşmiştir. Bu noktada birinciliği Tokyo alırken, San Jose-San Fransisco-Oakland ikinciliği, New York-Newark-Bridgeport bölgesi ise üçüncülüğü elde etmiştir.

#### 5.2.3.4.5. Değerlendirme

Genel anlamda kamu eliyle ve üniversitelerce yapılan Ar-Ge çalışmalarının özel sektöre aktarılmasına engel olunmamalıdır. Ar-Ge çalışmalarını üstlenen personel, statüsü kaybolmadan özel sektöre öncülük edecek pozisyonlara getirilmeli ve yönetici rol üstlenmelidir. Böylece kamunun Ar-Ge masrafları özel sektöre kaymaya başlarken, öte yandan özel sektör de kamu personelinden edindiği tecrübeleri altyapı olarak kullanmak suretiyle yenilikçiliğe devam edebilir. Bu hususta devlet üniversiteleri ve özel sektör arasında teknoloji transferlerine yönelik uygulamalar geliştirilmelidir.

İstanbul'da birçok platformda son teknoloji ürünleri kullanılırken, bazı koşullarda eski teknolojilerin kullanımı sürdürülmektedir. Son teknolojiye ulaşmak anlamında geçilmesi gereken basamaklar birden fazla olabilir. Bu adımların tek seferde atılması ya da ara adımların pas geçilmesi için "Leapfrogging<sup>70</sup>" tekniğinin kullanılması İstanbul'a fayda sağlayabilir.

Teknoloji Geliştirme Bölgeleri kurularak eğitim ve üretim sektörleri arasındaki bağın güçlendirilmesine yönelik çalışmalar henüz istenilen seviyeye ulaşmamıştır. Sanayi alanında hem İstanbul hem de komşu iller Türkiye'de ilk sıralarda yer almaktadır. Bunun yanında İstanbul'da "Her Üniversiteye Teknopark" projesinin hayata geçirilmesi değerlendirilebilir. Bu konuda "Teknopark İstanbul", Sabiha Gökçen Havalimanı'nın hemen yanında konuşlandırılarak Ar-Ge ve yenilik çalışmaları yürütülürken, varılan sonuçların patentleşmesi ve lisanslarının alınması için gerekli yapılanmaların teknopark içinde yer alması uygulamaya yönelik faydalar sağlayabilir.

Mevcut insangücünün Ar-Ge ve yenilik alanında İstanbul'a katma değer sağlaması beklenirken buradaki en büyük tehlike "beyin

göçü" olasılığıdır. Beyin göçünü önlemek için nitelikli personel gereksinimleri azami düzeyde karşılanmalıdır. Bunların da ötesinde, gelişmiş ülkelerin uyguladığı beyin içgöçü politikası, diğer ülkelerden İstanbul'un güzide eğitim kurumlarına bilim insanı çekmek noktasında fayda sağlayabilir.

Bu hedeflerin de ötesinde İstanbul'u bir küresel marka haline getirebilmek için geliştirilen stratejilerin en başında il sınırları içindeki en az 3 üniversitenin dünyada ilk 50 üniversite arasına girmesinin sağlanması gelmektedir. Ancak güncel araştırmalara göre ilk 500 üniversite arasına sadece İstanbul Üniversitesi girebilmeyi başarak 424. sırada kendisine yer bulmuştur.

## 5 3 Sanayi Sektörü

### 5.3.1. Türkiye'de ve İstanbul'da Sanayi Sektörü

Analizin hizmetler bölümünde de belirtildiği üzere; ülke ekonomilerinin gelişmişlik düzeylerine paralel olarak, üretilen toplam katma değer içinde hizmetler sektörünün payı artış, sanayi sektörünün payı ise düşüş eğilimi göstermektedir. Türkiye'de sanayinin üretilen toplam katma değer içindeki payı 1970 yılında %27,9 iken, sanayileşme hamlesi ile birlikte 1988 yılında %41,8'e kadar yükselmiş, daha sonrasında hizmetler sektörünün ön plana çıkmasıyla 2008 yılında %27,1'e kadar gerilemiştir (bkz. Şekil 5.1).

Sanayi sektörünün toplam istihdam içerisindeki gelişim seyrine baktığımızda ise, 2009 yılına kadar genelde artan bir grafik izlediği gözlemlenmektedir. 1930 yılında %6 olan sanayinin toplam istihdam içindeki payı (enerji ve inşaat sektörleri dahil), 1970 yılında %17, 1990 yılında %20 ve 2008 yılında %26,8 seviyesine kadar yükselmiş; 2009 yılında ise %25,3 düzeyinde gerçekleşmiştir (bkz. Şekil 5.114 ve Şekil 5.115). 2006 yılında sanayi sektörünün, İstanbul'da üretilen toplam GSKD içindeki payı %29,1, toplam istihdam içindeki payı ise (inşaat sektörü dahil) %41,8 oranındadır (TÜİK, 2009 ve İBBS, 2006). 2009 yılına gelindiğinde sanayinin toplam istihdam içindeki payı %37,9'a gerilemiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin hazırladığı 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında, 2023 yılı için sanayi işgücünün tarım dışı faal nüfus (yaklaşık 6 milyon) içindeki payının %25 olacağı öngörülmektedir (İBB, 2006). Üretilen katma değer istihdama kıyasla oldukça düşük oranda kaldığı bu durum, İstanbul Bölgesi'nde sanayi sektöründeki verimlilik sorunlarına işaret etmektedir.

İstanbul Sanayi Odası'na (İSO) kayıtlı 14.739 sanayi kuruluşunda

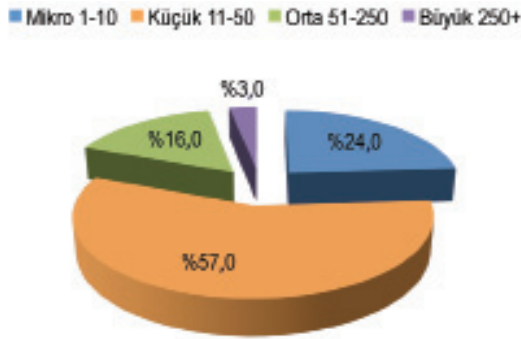
<sup>70</sup> Leapfrogging: Kelime manası "birdirbir oynama" olan bu kavram teknoloji alanında, teknolojik gelişim basamaklarında adımların pas geçilerek daha üst basamağa çıkılması anlamına gelmektedir.

721 bin kişi istihdam edilmektedir. Bu kuruluşların %97,1'i KOBİ niteliğindedir (bkz. Şekil 5.114). İSO üyesi büyük sanayi kuruluşlarının %55'i Eminönü-Silivri-Çatalca üçgeni içinde, %10'u Şişli, Kağıthane, Beyoğlu, Beşiktaş ve Sarıyer'in yer aldığı eski yerleşimlerde, %35'i ise Anadolu Yakası'nda yerleşiktir. İl sınırları içinde büyük sanayi kuruluşlarını barındıran 8 adet Organize Sanayi Bölgesi'nde (OSB) toplam faal 19 bin işyerinde 223 bin civarında kişiye istihdam sağlanmaktadır. KOBİ'lerin yer aldığı 9 adet Küçük Sanayi Sitesi ve bu sitelerin mekanda yan yana gelerek oluşturdukları küçük ölçekli sanayi üretim kompleksleri ise, İstanbul'da sanayi yapısının en önemli bileşenlerinden birisini oluşturmaktadır. Bu sitelerde 5 binden fazla işyerinde 27 bin civarında işçi istihdam edilmektedir (İstanbul Valiliği, 2010).

İSO'nun açıkladığı "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu - 2009" listesinde İstanbul'da faaliyet gösteren 209 firma bulunmaktadır. "Türkiye'nin 1.000 Büyük Sanayi Kuruluşu - 2009" listesinde ise İstanbul'dan 434 firma yer almıştır. Türkiye ihracatının %35'ini tek başına İstanbul Sanayi Odası'na kayıtlı üreticiler gerçekleştirmektedir.

İSO Üyelerinin İstihdam Ölçeğe Göre Dağılımı

Şekil 5.114

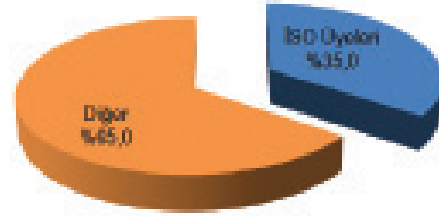


Kaynak: İSO

**Türkiye ihracatının %35'ini tek başına İstanbul Sanayi Odası'na kayıtlı üreticiler gerçekleştirmektedir.**

Türkiye İhracatında İSO Üyelerinin Payı

Şekil 5.115



Kaynak: İSO

### 5.3.2. İstanbul'da Öne Çıkan Sanayi Sektörleri

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından yayınlanan "İllerde Öne Çıkan Sanayi Sektörleri" çalışmasında, TÜİK 2002 Genel Sanayi ve İşyerleri Sayımı (GSİS), TÜİK 2000 İmalat Sanayi Anketi, İllerin Sanayi ve Ticaret Odalarına uygulanan tercihler/öncelikler anketi ile ihracat ve teşvik verileri değerlendirilerek 8 ana gösterge bazında her il için öne çıkan 3 sektör belirlenmiştir. Bu çalışmada İstanbul içi GSİS ve ihracat verilerine göre belirlenen sektörler Tablo 5.42'de gösterilmiştir (DPT, 2006). Buna göre, çok sektörlü bir yapıya sahip olan İstanbul'da "tekstil ürünleri imalatı" ile "giyim eşyası imalatı; kürkün işlenmesi ve boyanması" sektörlerinin nispi olarak öne çıktığı görülmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı çalışmaları kapsamında mekânsal dağılım analizleri yapılırken merkezler; hizmetlerin yoğunlaştığı Merkezi İş Alanı (MİA), Metropolitan Merkez Alanı ve Alt Merkezler olarak tanımlanmıştır. Bu çerçevede imalat sanayinin birim ve toplam alana göre hâkim sektör dağılımı (bkz. Harita 5.6) şu şekildedir (İBB, 2006):

- "Metropolitan Merkez Alanı" içinde (Fatih [Eminönü], Beşiktaş, Şişli, Beyoğlu), birim sayısı açısından hâkim sektörler tekstil ve tekstil ürünleri imalatı ile başka yerde sınıflandırılmamış imalatlar, toplam alan açısından, ulaşım araçları imalatıdır. İşgücünün yoğunlaştığı sektör ise; tekstil ve tekstil ürünleri imalatı olup yoğunlaştığı ilçe Şişli'dir.

- “I. Derece Alt Merkezler” içinde (Kadıköy, Bakırköy), birim sayısı açısından hâkim sektörler ulaşım araçları imalatı ile kağıt hamuru, kağıt ve kağıt ürünleri imalatı, toplam alan açısından, ulaşım araçları imalatı ile plastik ve kauçuk ürünleri imalatıdır. İşgücünün yoğunlaştığı sektörler ise; elektrikli ve optik donanım imalatı ve tekstil ve tekstil ürünleri imalatı olup yoğunlaştığı ilçe Kadıköy'dür.
- “II. Derece Alt Merkezler” içinde (Üsküdar, Kartal, Avcılar), birim sayısı açısından hâkim sektör tekstil ve tekstil ürünleri imalatı, toplam alan açısından, ana metal ve fabrikasyon metal ürünleri

imalatıdır. İşgücünün yoğunlaştığı sektörler ise sırasıyla ana metal ve fabrikasyon metal ürünleri, kağıt hamuru, kağıt ve kağıt ürünleri imalatı; basım ve yayım ve tekstil ve tekstil ürünleri imalatı olup işgücünün yoğunlaştığı ilçe Kartal'dır.

Kümelenme bağlamında bakıldığında ise, İBB tarafından 2006 yılında yaptırılan İstanbul Sanayi Kümelenmesi Anket çalışması sonuçlarına göre 10 farklı sektörün 14 farklı ilçede toplam 42 kümelenmesi tespit edilmiştir (bkz. Tablo 5.43) (İBB, 2006). İstanbul'da kümelenme tespit edilen sektörler çeşitliliğinin en yoğun

#### İstanbul'da GSİS ve İhracat Verilerine Göre Öne Çıkan Sektörler, 2006

Tablo 5.42

	GSİS	İhracat
İl İçi %	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Giyim eşyası imalatı; kürkün işlenmesi ve boyanması</li> <li>- Tekstil ürünleri imalatı</li> <li>- Mobilya imalatı; başka yerde sınıflandırılmamış diğer imalatlar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tekstil ürünleri imalatı</li> <li>- Ana metal sanayi</li> <li>- Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı</li> </ul>
Yoğunlaşma Katsayısı	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Büro makineleri ve bilgisayar imalatı</li> <li>- Diğer ulaşım araçlarının imalatı</li> <li>- Giyim eşyası imalatı; kürkün işlenmesi ve boyanması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tıbbi aletler; hassas ve optik aletler ile saat imalatı</li> <li>- Radyo, televizyon, haberleşme teçhizatı ve cihazları imalatı</li> <li>- Giyim eşyası imalatı; kürkün işlenmesi ve boyanması</li> </ul>

#### Özel Sektör İşgücü Verimlilik Yoğunlaşma Katsayısı

- Kok kömürü, rafine edilmiş petrol ürünleri ve nükleer yakıt imalatı
- Basım ve yayım; plak, kaset ve benzeri kayıtlı medyanın çoğaltılması
- Gıda ürünleri ve içecek imalat

#### Yabancı Sermaye Yatırımları

- Diğer ulaşım araçlarının imalatı
- Motorlu kara taşıtı, römork ve yarı römork imalatı
- Başka yerde sınıflandırılmamış makine ve teçhizat imalatı

#### Öncelikler / Tercihler

- Giyim eşyası imalatı; kürkün işlenmesi ve boyanması
- Turizm
- Başka yerde sınıflandırılmamış elektrikli makine ve cihazların imalatı
- Yazılım ve bilgisayar

#### Gerçekleşen Teşvikler

- Tekstil ürünleri imalatı
- Plastik ve kauçuk ürünleri imalatı
- Gıda ürünleri ve içecek imalatı

Kaynak: DPT, İllerde Öne Çıkan Sanayi Sektörleri

Küçükçekmece ve Ümraniye ilçelerinde olduğu görülmektedir. İlçeler bazında kümelenme en fazla makina ve ana metal sektörlerindedir.

İstanbul'daki sanayi rekabet açısından ele alındığında ise, toplamda orta rekabetçilik düzeyinde olduğu görülmektedir. Yüksek rekabet pozisyonuna sahip tek sektör otomotiv iken, tekstil düşük rekabet pozisyonu ile dikkat çekmektedir (bkz. Tablo 5.44).

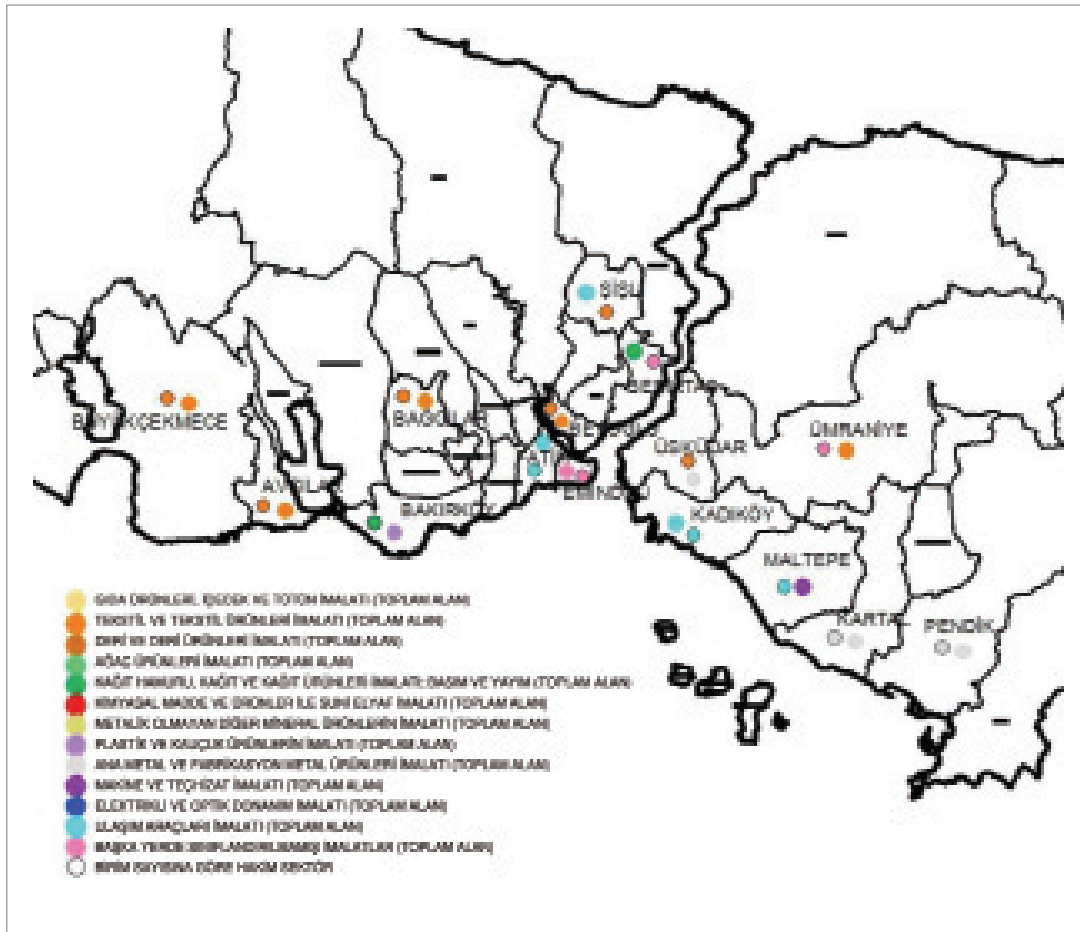
Bu sektörlerin gelişme öngörülerine baktığımızda ise, İstanbul'da uzun vadede en çok gelişim gösterecek sektör elektrik-elektronik

sektörüdür. Tekstil ve konfeksiyon ile deri konfeksiyon sektörleri ise küçülecek sektörler olarak görülmektedir (bkz. Tablo 5.45).

**Otomotiv sanayinin toplam rekabetçilik pozisyonu yüksek, tekstil ve konfeksiyon ile ilaç sanayinin rekabetçilik pozisyonu düşük olarak tespit edilmiştir.**

#### İstanbul Bölgesi Birim ve Toplam Alana Göre Hâkim Sektör Dağılımı

Harita 5.6



Kaynak: İBB, (2006), İstanbul Metropolitan Alanı ve Çevresi Sanayi Sektörü Araştırma ve Değerlendirmeleri, s:40.

Kümelenme Özelliği Gösteren Sektörlerin Yer Aldığı İlçeler

Tablo 5.43

Kümelenme Bulunan İlçeler	Kümelenme Tespit Edilen Sektörler						
Büyüçekmece	Plastik	Ana Metal	Makina	Gıda	Tekstil		
Küçükçekmece	Plastik	Ana Metal	Makina	Gıda	Tekstil	Deri	Elektrik
Gaziosmanpaşa	Tekstil						
Bağcılar	Matbaa	Tekstil					
Eyüp	Ana Metal	Makina	Tekstil				
Avcılar	Tekstil						
Esenler	Tekstil						
Güngören	Tekstil	Deri					
Zeytinburnu	Plastik	Deri	Tekstil	Ana Metal			
Bahçelievler	Tekstil						
Bayrampaşa	Plastik	Ana Metal	Makina	Tekstil			
Kartal	Ana Metal	Makina	Tekstil				
Ümraniye	Ana Metal	Makina	Mobilya	Tekstil	Otomotiv	Elektrik	
Tuzla	Ana Metal	Deri					

Kaynak: İBB, İstanbul Sanayi Kümelenmesi Anket Çalışması, 2006

Sektörlerin Toplam Rekabetçilik Pozisyonu, 2005

Tablo 5.44

Sektörler	Girdi Koşulları	Firma Stratejisi ve Rekabet Yapısı	Talep Koşulları	İlgili ve Destekleyici Kuruluşlar	Devlet	Toplam Rekabetçilik Pozisyonu
Gıda	Orta	Orta	Yüksek	Orta	Orta	Orta
Metal	Düşük	Orta	Yüksek	Orta	Düşük	Orta
Elektrik-Elektronik	Orta	Orta	Yüksek	Orta	Düşük	Orta
Makine Teçhizat	Orta	Orta	Yüksek	Orta	Düşük	Orta
Ağaç ve Mobilya	Orta	Orta	Yüksek	Orta	Düşük	Orta
Kağıt	Düşük	Orta	Yüksek	Orta	Orta	Orta
Matbaa ve Basım	Yüksek	Orta	Orta	Orta	Orta	Orta

## Sektörlerin Toplam Rekabetçilik Pozisyonu, 2005

Tablo 5.44

Sektörler	Girdi Koşulları	Firma Stratejisi ve Rekabet Yapısı	Talep Koşulları	İlgili ve Destekleyici Kuruluşlar	Devlet	Toplam Rekabetçilik Pozisyonu
Deri Konfeksiyon	Orta	Orta	Orta	Orta	Orta	Orta
Tekstil ve Konfeksiyon	Düşük	Düşük	Yüksek	Orta	Düşük	Düşük
Otomotiv	Yüksek	Orta	Yüksek	Yüksek	Düşük	Yüksek
Plastik	Orta	Düşük	Yüksek	Orta	Orta	Orta
Boya	Orta	Orta	Yüksek	Orta	Düşük	Orta
İlaç	Düşük	Düşük	Yüksek	Düşük	Düşük	Düşük
Cam	Orta	Orta	Orta	Düşük	Düşük	Orta
Mermer	Orta	Yüksek	Yüksek	Orta	Orta	Orta

Kaynak: İBB, İstanbul İli Ana Sanayi Sektörlerinin Rekabetçilik Düzeylerinin Analizi, 2005.

## Sektörlerin Gelişme ve Gerileme Öngörülere, 2005

Tablo 5.45

Sektörler	Kısa Vade (3 yıl)	Orta Vade (8 yıl)	Uzun Vade (13 yıl)
Gıda	%0-20 büyüyecek	%20-40 büyüyecek	%20-40 büyüyecek
Ana Metal ve Fabrikasyon	%20-40 büyüyecek	%20-40 büyüyecek	%40-60 büyüyecek
Elektrik-Elektronik	%20-40 büyüyecek	%60-80 büyüyecek	%80-100 büyüyecek
Makina- Teçhizat	%20-40 büyüyecek	%40-60 büyüyecek	%40-60 büyüyecek
Ağaç ve Mobilya	%0-20 büyüyecek	%0-20 büyüyecek	%0-20 büyüyecek
Kağıt	%0-20 büyüyecek	%0-20 büyüyecek	%0-20 büyüyecek
Matbaa ve Basım	%0-20 büyüyecek	%0-20 büyüyecek	%20-40 büyüyecek
Deri Konfeksiyon	%0-20 küçülecek	%0-20 küçülecek	%0-20 küçülecek
Tekstil ve Konfeksiyon	%0-20 küçülecek	%20-40 küçülecek	%20-40 küçülecek
Otomotiv	%0-20 büyüyecek	%0-20 büyüyecek	%0-20 büyüyecek
Plastik	%0-20 küçülecek	%0-20 küçülecek	%0-20 büyüyecek
Boya	%0-20 büyüyecek	%0-20 büyüyecek	%20-40 büyüyecek
İlaç	%0-20 büyüyecek	%20-40 büyüyecek	%40-60 büyüyecek
Cam	%0-20 büyüyecek	%20-40 büyüyecek	%40-60 büyüyecek
Mermer	%20-40 büyüyecek	%40-60 büyüyecek	%60-80 büyüyecek

Kaynak: İBB, İstanbul İli Ana Sanayi Sektörlerinin Rekabetçilik Düzeylerinin Analizi, İMP, İstanbul, 2005.

### 5.3.3. İstanbul'da Sanayinin Mekânsal Dağılımına İlişkin Karar ve Stratejiler

İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı kararlarına göre, İstanbul'da ekonomik yapının değişimi doğrultusunda sanayinin desantralizasyonu ve yapısal değişimi, sanayi ağırlıklı ekonomiden hizmet ağırlıklı ekonomiye dönüşüm ve bilgi tabanlı bir gelişim hedeflenmektedir. Bu çerçevede, İstanbul Metropolitan Alanı içinde OSB'ler dahil toplam 9.700 ha brüt sanayi alanı ve 1.586.610 kişinin sanayi işgücünde faaliyet gösterdiği dikkate alınarak hedef yılı 2023 için;

- Sanayi işgücünün tarım dışı faal nüfus (yaklaşık 6 milyon) içindeki payının %20-25 olacağı,
- 1.250.000 sanayi işgücünün metropoliten alan içindeki kapasitesi dolmamış sanayi alanlarında (rehabilite edilerek) yeniden organize edileceği,
- İstanbul yakın çevresi olarak değerlendirilen doğuda Gebze ve batıda Çerkezköy'ün İstanbul'a yönelecek sanayi yatırımları ve işgücü için tampon bölgeler olacağı öngörülmektedir." (İBB, 2006).

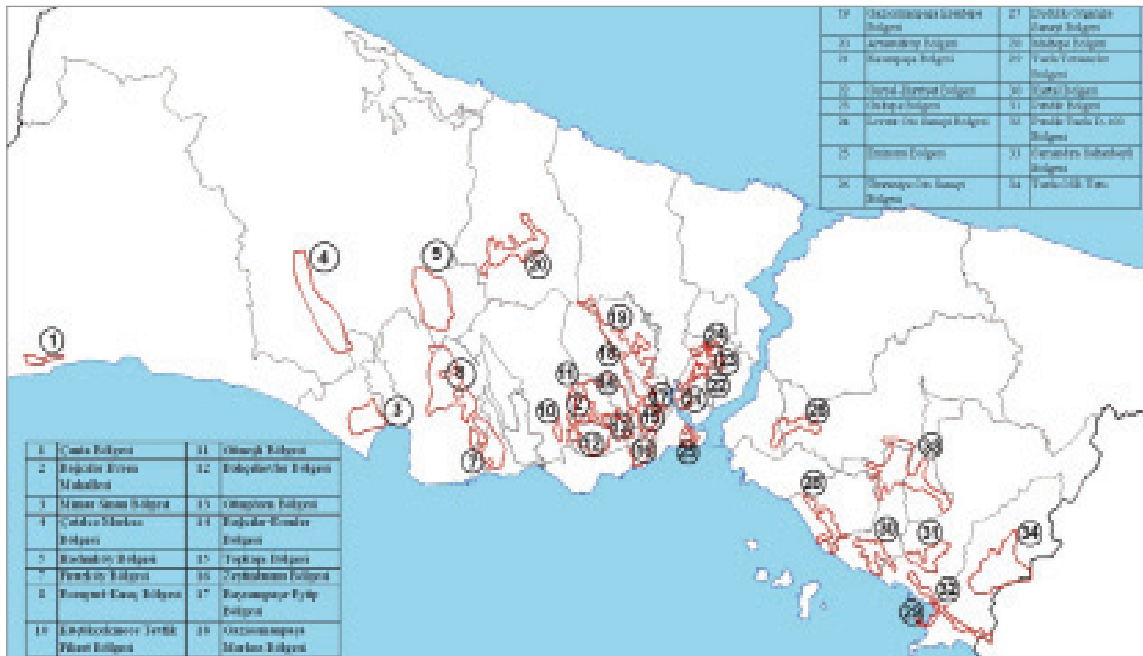
Bu kapsamda toplam sanayi işgücü, 450.000 işgücü kapasitesini alabilecek çeper alanlarda çalışacak işgücü ile birlikte 1.700.000 olarak kabul edilmektedir. 1/100.000 ölçekli sentez ve öngörülerde belirlenen müdahale alanları, 1/25.000 ölçekli sentez değerlendirmelerinde, mekânsal ve alt sektörlerle bağlı yığılmalar dikkate alınarak, 36 sanayi alt bölgesine ayrılmıştır (bkz. Harita 5.7).

Yukarıda bahsedilen genel çerçeve içerisinde, İstanbul Metropolitan Alanı ve çeperlerinde (Gebze ve Çerkezköy) yer alan sanayilere ilişkin temel müdahale alanları "Sanayi İşlevi Farklılaşacak Alanlar (Desantralizasyon)", "Mevcut Sınırlar İçinde Sağıklaştırılacak Alanlar" ve "Mevcut Sınırlar İçinde Doygunluk Düzeyi Sağlanacak OSB Alanları" olarak belirlenmiştir.

**İstanbul'da uzun vadede en çok gelişim gösterecek sektör elektrik-elektronik sektörüdür.**

#### İstanbul Bölgesi Sanayi Lekeleri

Harita 5.7

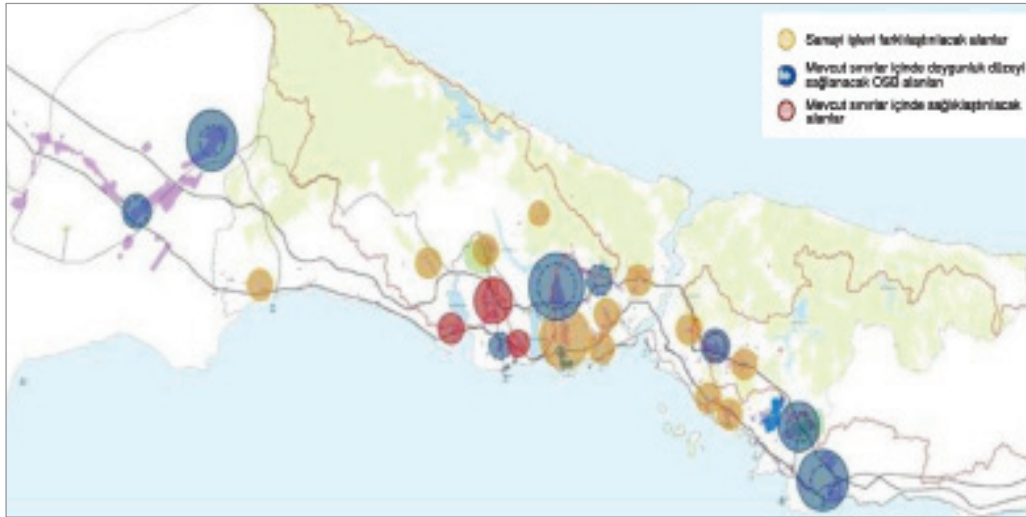


Kaynak: İBB, (2006), İstanbul Metropolitan Alanı ve Çevresi Sanayi Sektörü Araştırma ve Değerlendirmeleri, s.94.



## İstanbul Bölgesi Temel Müdahale Alanları

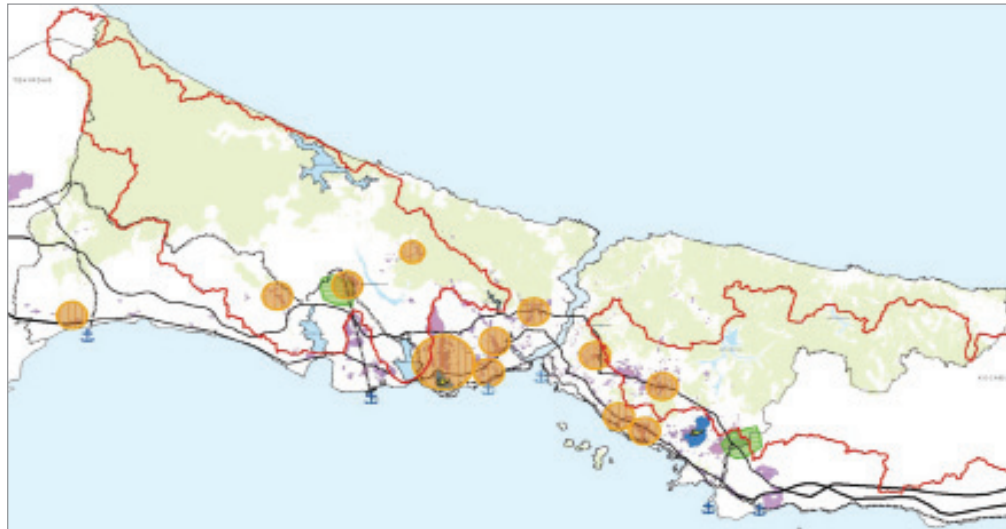
Harita 5.8



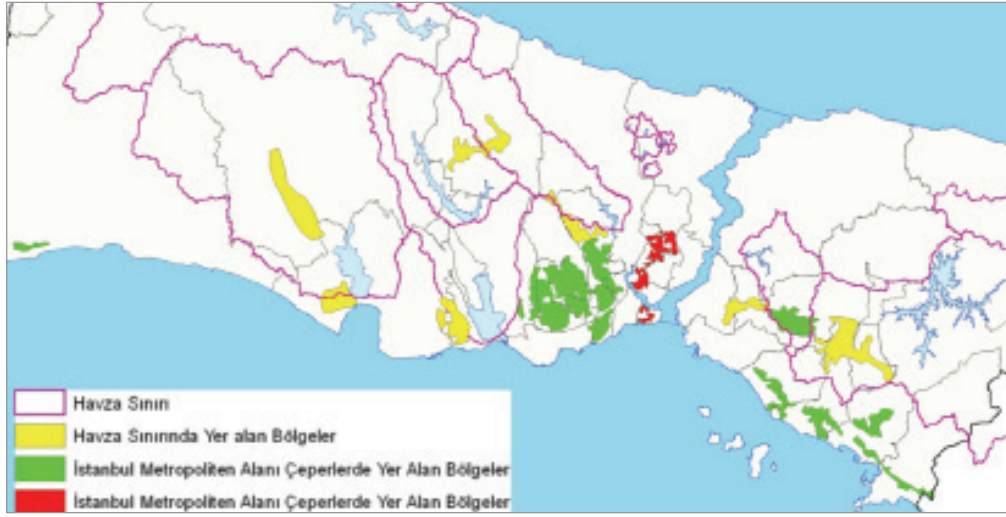
Kaynak: İBB, (2006), Sanayi Arazi Kullanım Çalışmaları, s:91

## İstanbul Bölgesi İşlevi Farklılaştırılacak (Desantralizasyon) Alanlar

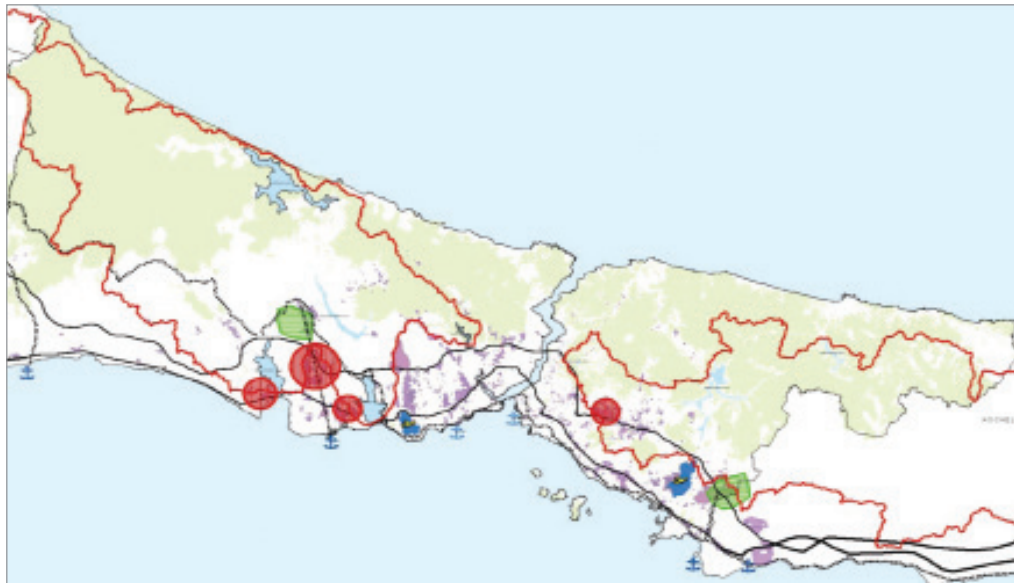
Harita 5.9



Kaynak: İBB, (2006), İstanbul Metropolitan Alanı ve Çevresi Sanayi Sektörü Araştırma ve Değerlendirmeleri, s:94



Kaynak: İBB, (2006), İstanbul Metropoliten Alanı ve Çevresi Sanayi Sektörü Araştırma ve Değerlendirmeleri, s:95.



Kaynak: İBB, (2006), İstanbul Metropoliten Alanı ve Çevresi Sanayi Sektörü Araştırma ve Değerlendirmeleri, s:108.

İstanbul Bölgesi'nde sanayi işlevi farklılaştırılacak toplam sanayi alanı 2163 hektardır. Bu alanlarda yaklaşık 922.274 kişi istihdam edilmektedir (TÜİK 2002). Bu işgücünün 465.025'i 1-50 işgücü büyüklüğüne sahip küçük ölçekli işletmelerde istihdam edilmekte olup, söz konusu işgücünün metropoliten alanda kalması öngörülmektedir (İBB, 2006).

Desantralizasyon alanları kirlenme özelliği yoğun sektörlerin bulunduğu bölgeler (bkz. Harita 5.10) olup genelde küçük ölçekli sanayi işletmelerinden oluşmaktadır.

Batı Yakası'nda Zeytinburnu, Küçükçekmece-Tevfik Fikret, Güneşli, Bahçelievler, Güngören, Bağcılar-Esenler, Bayrampaşa-Eyüp, Gaziosmanpaşa Merkez ve Esentepe, Kasımpaşa, Gürsel-Hürriyet, Gültepe, Levent Oto Sanayi, Eminönü, Arnavutköy, Çanta Merkez, Silivri, Mimar Sinan, Bağcılar-Evren ile Doğu Yakası'nda Ümraniye Oto Sanayi, Dudullu Organize Sanayi, Maltepe, Kartal, Pendik, Pendik Tuzla D-100 ve Samandra Sultanbeyli; etaplama ve önceliklerin

belirlenmesiyle sanayi kullanımından farklı kullanımlara dönüşme potansiyeline sahip alanlardır. Bu alanlarda çalışan 922.274 işgücünün, İstanbul Metropoliten Alanı'nda kapasitesi dolacak sanayi alanlarında çalışacakları öngörülmektedir (İBB, 2006).

İstanbul Bölgesi mevcut sınırlar içerisinde sağlıklılaştırılacak bölgeler; batı yakasında Hadımköy ve Esenyurt-Kıraç bölgeleri doğu yakasında ise; Tuzla OSB Üstü ve Tuzla Tersaneler bölgeleridir. Sağlıklılaştırılacak Bölgelerde mevcutta toplam sanayi alanı (Toplam Kapalı Üretim Alanı) 526 hektardır. TÜİK 2002 verilerine göre bu bölgelerdeki toplam işgücü 191.227 kişidir. Bölgelerde istihdam edilebilecek ek işgücü (100 kişi/ha üzerinden hesaplandığında) 104.900 kişi olmaktadır. Bölgelerde sağlıklılaştırma sonrasında toplamda öngörülen çalışan sayısı yaklaşık 358.400 kişidir (İBB, 2006). İstanbul Bölgesi'nde mevcut sınırlar içerisinde sağlıklılaştırılacak alanlarda; her iki yakada da özellikle dere havzası içinde gelişen kirlenme özelliği yoğun sektörlerin yer alması nedeniyle, yoğun bir çevre kirliliği yaşanmaktadır.

#### İstanbul İli OSB Kapasiteleri

Tablo 5.46

OSB İlgili Bilgiler		Organize Sanayi Bölgeleri			
		İkitelli	Deri	Dudullu	Tuzla Mermerciler
Faaliyete Başladığı Yıl		1990	1982	1995	2000
Alanı (Hektar)		700	689	265	72
Parsel Sayısı		266	424	296	154
Üretime Geçen	Parsel Sayısı	200	401	289	128
	Tesis Sayısı	14.762	700	2.638	120
İnşaat Safhasında	Parsel Sayısı	241	25	6	10
	Tesis Sayısı			6	10
Proje Safhasında	Parsel Sayısı	25	15	1	16
	Tesis Sayısı			1	16
<b>TOPLAM</b>	<b>Parsel Sayısı</b>	<b>266</b>	<b>424</b>	<b>296</b>	<b>154</b>
	<b>Tesis Sayısı</b>	<b>30.000</b>	<b>700</b>	<b>2638</b>	<b>154</b>
Tahsis Edilen Parsel Sayısı		266	422	102	154
İstihdam Kapasitesi	Mevcut	160.000	15.000	27.887	4600
	<b>Toplam</b>	<b>300.000</b>	<b>15.000</b>	<b>27.887</b>	<b>6000</b>

Kaynak: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı İstanbul İl Müdürlüğü, Mayıs 2010.

OSB İlgili Bilgiler		Organize Sanayi Bölgeleri			
		Tuzla	Boya ve Vernik	Kimya Sanayicileri	Beylikdüzü
Faaliyete Başladığı Yıl		2000	2000	2001	2002
Alanı (Hektar)		60	51	74	152
Parsel Sayısı		187	86	167	396
Üretime Geçen	Parsel Sayısı	53	71	140	367
	Tesis Sayısı	13	71	140	654
İnşaat Safhasında	Parsel Sayısı	20	4	4	6
	Tesis Sayısı	20	4	4	6
Proje Safhasında	Parsel Sayısı	28	11	23	17
	Tesis Sayısı	11	11	23	17
<b>TOPLAM</b>	<b>Parsel Sayısı</b>	<b>187</b>	<b>86</b>	<b>167</b>	<b>396</b>
	<b>Tesis Sayısı</b>	<b>67</b>	<b>86</b>	<b>167</b>	<b>704</b>
Tahsis Edilen Parsel Sayısı		169	86	167	396
İstihdam Kapasitesi	Mevcut	1.500	2.220	2.895	9.200
	<b>Toplam</b>	<b>5000*</b>	<b>4000</b>	<b>5000</b>	<b>20.000</b>

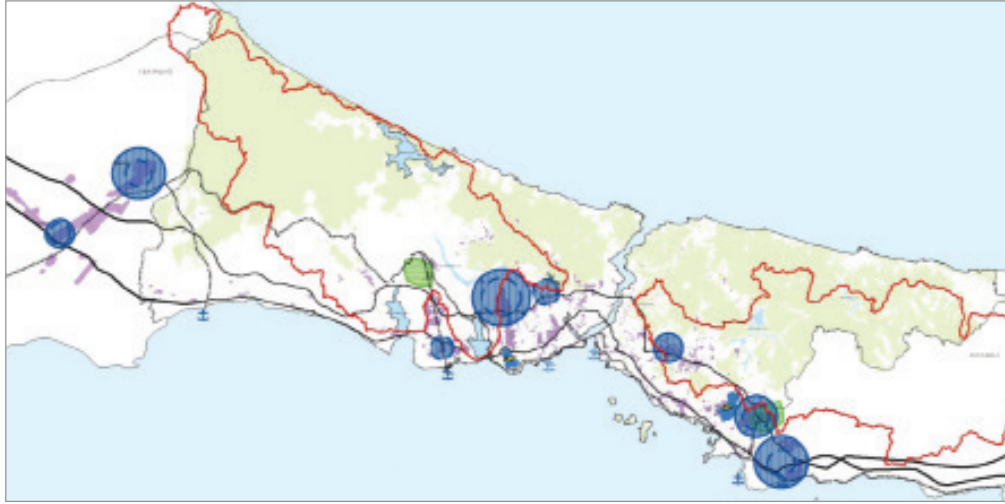
Kaynak: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı İstanbul İl Müdürlüğü, Mayıs 2010.

\* Tuzla OSB ile yapılan görüşmede bildirilen %30 doluluk oranı dikkate alınarak tahmini olarak hesaplanmıştır.

İstanbul Bölgesi'nde yer alan 8 adet OSB'nin kullanılmayan kapasitelerinin değerlendirilmesi için söz konusu OSB'lerin tümü "Doygunluk Düzeyi Sağlanacak Alanlar" olarak belirlenmiştir. Mevcut durumun ortaya çıkardığı sorunların bertaraf edilmesi ile gerekli koşullar sağlandığında (ulaşım sorunları, alan büyüklükleri yetersizliğinin giderilmesi gibi) OSB'lerdeki toplam istihdamın yaklaşık olarak 383.000 kişi kapasitesine ulaşması beklenmektedir. Mayıs 2010 itibarıyla Sanayi ve Ticaret Bakanlığı İstanbul İl Müdürlüğü'nden temin edilen OSB'lere ilişkin bilgiler Tablo 5.46'da sunulmaktadır.

Tablo 5.46 incelendiğinde, İkitelli, Beylikdüzü ve Tuzla OSB istihdam kapasiteleri anlamında en fazla fırsat sunan OSB'ler olarak dikkat çekmektedir. Örneğin, İstanbul İkitelli OSB'de 700 ha alanda 160.000 işgücü çalışmaktadır, ancak tam kapasite kullanılması halinde burası 140.000 işgücü daha alabilecektir. İstanbul'daki 8 OSB'nin toplam mevcut istihdamlarının toplam istihdam kapasitelerine oranı %60 civarındadır.

Sonuç olarak, çok sektörlü bir yapıya sahip olan İstanbul'da emek-yoğun ve düşük rekabet edebilirlik seviyesine sahip tekstil ve konfeksiyon sektörlerinin nispi olarak öne çıkması, üretilen katma değerlerin istihdama kıyasla oldukça düşük oranda kalmasına sebep olmaktadır. Verimlilik sorunlarına işaret eden bu durum, orta ve uzun vadede bölgenin sanayi sektöründe yapısal dönüşümleri kaçınılmaz kılmaktadır. Bu çerçevede, öne çıkan sektörlerde daha rekabetçi bir yapıya geçişi sağlayacak projeler ile bölgede bilgi ve teknoloji yoğun, orta ve yüksek rekabet seviyesine sahip sektörlerin desteklenmesi ve dönüşümlerin beraberinde getireceği sosyal sorunların birlikte ele alınması, daha çok katma değer üreten ve daha yaşanılabilir bir İstanbul için oldukça önemlidir. Diğer yandan, sanayinin mekânsal dağılımına da müdahale edilmesi; özellikle kirletici özelliği yoğun sektörlerin yer aldığı merkezi alanların işlevlerinin farklılaştırılması, bu bağlamda anılan alanların desantralizasyonu için doyumunu arttıracak OSB'ler ile sağlıklılaştırılacak alanların sunacağı imkânların kullanılması önem arz etmektedir.



Kaynak: İBB, (2006), İstanbul Metropolitan Alanı ve Çevresi Sanayi Sektörü Araştırma ve Değerlendirmeleri, s:112.

## 5 4 Tarım

### 5.4.1. Genel Tarımsal Yapı

Tarım sektöründeki mal piyasaları dünya çapında önemli bir şekilde değişmektedir. Bu değişimi tetikleyen faktörlerden birincisi biyoyakıt imalinde kullanılan mallara olan talebin genişlemesidir. Ancak, gün geçtikçe enerji piyasasına daha çok bağlanan mal piyasalarında değişimlerin artması beklenmektedir. Tarımsal yapıyı değiştiren bir diğer faktör de hızla gelişen ekonomilerdeki sarfiyat artışının sebep olduğu artan işlenmiş ve ham tarım gıda malları ihracatının tarım piyasalarına olan etkisidir. İnişli çıkışlı bir büyüme trendi içinde olan Türkiye tarımının katma değeri, 1968-2006 yılları arasında, bazı yıllar istisna olmak üzere, düşük ya da negatif bir büyüme sergilemiştir. Aynı dönemde tarım dışı katma değerdeki ortalama büyüme %5.1 iken tarımsal katma değerdeki büyüme %1.3 olarak gerçekleşmiştir. İstihdama olan katkısıyla beraber ele alındığında, uzun dönemde oluşan bu fark, tarımsal imalattaki toprak, sermaye, işgücü ve bilgi gibi temel üretim faktörlerinin kullanımının değişmesinin gerekliliğine

işaret etmektedir (TÜSİAD, 2008).

Tarım sektörünün istihdamdaki payı Türkiye'de %24,7 iken İstanbul'da %0,3'tür. Tarım sektörünün 2004 ve 2005 yıllarında İstanbul gayrisafi katma değer içindeki payı %0,4 iken, ticaret ve inşaat sektörlerinin hızla büyümesi ve İstanbul'un %25,6'sını kapsayan tarım alanlarının amaç dışı kullanımı sonucu 2006 yılında %0,3'e düşmüştür ve düşmeye devam etmektedir. GSYİH içinde tarımın payının azalmasına sebep olan faktörler arasında, imalatçı ve tüketici gelirlerindeki reel azalma, tarımsal imalat maliyetlerinin yüksek oluşu ve destekleme politikalarındaki olumsuz değişiklikler de sayılabilir. Bu sebeplerden dolayı üreticinin tarımsal faaliyetlere olan ilgisi azalmıştır (İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2010).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2010 yılı verilerine göre İstanbul Bölgesi'nin arazi varlığı 5.461 km<sup>2</sup>'dir (İBB, 2010). 2008 yılında 552.829,1034 hektar olan arazi varlığının %25,6'sı tarım alanı olarak gözükmektedir. 2007 verilerine göre ise, tarım alanlarının %54'ü mutlak tarım arazisi, %39'u kuru marjinal tarım arazisi ve %7'si çayır mera alanıdır (İstanbul Tarım İl Müdürlüğü).

2007 ve 2008 verilerini karşılaştırdığımızda, tarım alanlarında yaklaşık %7'lik bir azalma görülürken, sanayi ve yerleşim alanlarında ve orman ve fundalık alanlarda hızlı bir artış göze çarpmaktadır.

Bölgede alt bölgeler bazında yapılan inceleme; orman alanlarının I. ve IV. alt bölgede, tarım alanlarının I. alt bölgede, çayır ve mera alanlarının I. ve II. alt bölgede, sanayi ve yerleşim alanlarının I. alt bölgede en fazla, diğer alt bölgelerde ise birbirine yakın değerlerle yoğunlaştığını göstermektedir (İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2004).

**Tarım sektörünün istihdamdaki payı Türkiye'de % 24.7 iken İstanbul'da % 0.3'tür.**

#### İstanbul İli Agro Ekolojik Alt bölgeleri

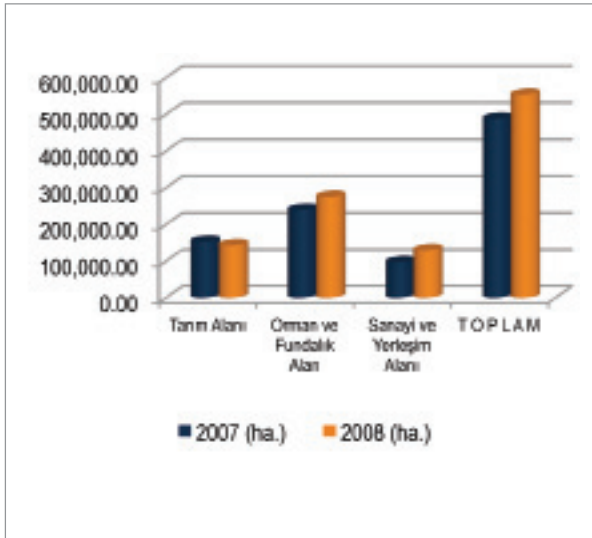
Tablo 5.47

I. Alt Bölge	II. Alt Bölge	III. Alt Bölge	IV. Alt Bölge
Avcılar	Bayrampaşa	Adalar	Beykoz
Bağcılar	Beşiktaş	Kadıköy	Şile
Bahçelievler	Beyoğlu	Kartal	Ümraniye
Bakırköy	Eyüp	Pendik	Üsküdar
Büyüçekmece	Fatih	Maltepe	
Esenler	G.O.Paşa	Sultanbeyli	
Çatalca	Kağıthane	Tuzla	
Güngören	Sarıyer		
Küçükçekmece	Şişli		
Silivri			
Zeytinburnu			

Kaynak: İstanbul Tarım İl Müdürlüğü Tarım Master Planı, 2004

#### İstanbul İli Arazi Dağılımı, 2007-2008

Şekil 5.116



Kaynak: İstanbul Tarım İl Müdürlüğü

#### 5.4.2. Bitkisel Üretim

Türkiye ve İstanbul'da tahıllar ve diğer bitkisel mamullerin üretimi yıllar içerisinde dalgalanmalar göstermesine rağmen, son 10 yıl içerisinde sebze ve meyve üretiminde İstanbul'da bir azalma görülmektedir.

Bölgenin mutlak tarım alanının yaklaşık %84,5'ini tarla bitkileri, %3,5'ini meyveler, %5,53'ünü sebzeler ve kalan kısmını seracılık, süs bitkileri ve boş alanlar oluşturmaktadır.

Tarım alanları % 85 oranla en fazla Çatalca, Silivri, Büyükçekmece, Küçükçekmece gibi ilçelerin yer aldığı I. alt bölgede bulunmaktadır. Bunu sırayla %9,4 oranla Şile, Beykoz gibi ilçelerin yer aldığı IV. alt bölge, %3,8'lik bir oranla Eyüp, Gaziosmanpaşa, Sarıyer'in yer aldığı II. alt bölge ve %1,6 oranla III. alt bölge izlemektedir.

Kullanım şekilleri itibarıyla tarla ve sebze bitkileri ekilişlerinde I. alt bölge birinci sırada yer alırken, meyve alanlarının yaklaşık %91,4'lük kısmını Beykoz ve Şile ilçelerinin önde geldiği IV. alt bölge oluşturmaktadır.

## Yıllara Göre Türkiye – İstanbul Bitkisel Üretim Karşılaştırması

Tablo 5.48

Ton / Yıl	Tahıllar ve Diğer Bitkisel Ürünler TR Türkiye	Tahıllar ve Diğer Bitkisel Ürünler TR10 İstanbul	Sebzeler TR Türkiye	Sebzeler TR10 İstanbul	Meyveler TR Türkiye	Meyveler TR10 İstanbul	Örtü Altı TR Türkiye	Örtü Altı TR10 İstanbul	Organik Tarım TR Türkiye	Organik Tarım TR10 İstanbul
2000	66.482.240	300.508	24.638.162	103.071	14.227.378	10.306	3.732.089	675	-	-
2001	57.437.239	388.399	24.163.562	115.425	13.120.486	9.969	3.725.316	2.286	-	-
2002	63.748.349	241.262	25.823.567	127.123	14.158.050	9.367	4.271.264	3.677	-	-
2003	59.880.112	212.343	25.866.617	109.991	14.082.670	7.788	4.527.627	8.284	-	-
2004	70.475.367	342.140	25.339.562	106.312	14.133.450	8.782	4.354.230	5.680	278.677	228
2005	75.461.494	322.287	26.472.162	107.824	15.982.679	8.026	4.465.343	9.385	289.083	999
2006	77.175.976	288.527	25.851.612	86.542	16.186.193	7.211	4.716.862	7.788	309.521	45
2007	70.286.396	281.398	25.675.748	96.615	15.555.593	6.639	5.067.406	8.232	432.403	159

Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

## Ekim Şablonu

Tablo 5.49

Üretim	Alan (ha)	Üretim (Ton)
Tarla Bitkileri	69.546,2 (2008)	370.155 (2008)
Meyve	2.819,9 (2008)	7.391,158 (2008)
Sebze	4.416,7 (2008)	94.223,682 (2008)
Seracılık	1.267,45 (2007)	7.949,87 (2007)
Süs Bitkileri	102,7 (2008)	-

Kaynak: İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2007-2008

Önemli bir miktarda ekim ve imalat potansiyeli olmayan İstanbul Bölgesi'nin, bitkisel üretimde bazı mamullerde ortalama verim değerleri incelendiğinde, söz konusu mamullerin Türkiye ortalamasının üzerinde olduğu görülmektedir.

Türkiye'de 2.101 kg/ha olan buğday ortalama verimi, İstanbul Bölgesi'nde 3.435 kg/ha'dır. İstanbul ortalama verimi ile Türkiye ortalama verimi arasında %39'luk bir verim farkı söz konusudur. Bölgede arpa verimi (3.354 kg/ha), yulaf verimi (3.415 kg/ha)

ve ayçiçeği verimi (1.872 kg/ha), Türkiye ortalamasının oldukça üzerindedir. İstanbul, hektara ortalama verim bakımından özellikle nohut üretiminde, %85'lik bir farkla Türkiye ortalamasının çok üzerindedir.

Türkiye'deki imalat kaynaklı problemler, pazarlama kanalları ve dış ticaret ile alakalı problemler, İstanbul Bölgesi için de geçerli olmakla

beraber, Bölgenin tarımsal pazarlama ile alakalı problemleri kendine has yapısından dolayı biraz daha farklılık göstermektedir. İstanbul'da tarımsal mamuller özel ve kamu kanalları vasıtasıyla pazarlanmakta ve buğday ve şeker pancarı devlet tarafından tespit edilen fiyatlardan satın alınmaktadır. Tahıl-hububatta ana alıcılar Toprak Mahsulleri Ofisi, yerel tüccarlar ve özel sektörlerdir. Köy seviyesindeki satışlar ise araçlar kanalı ile yapılmaktadır (İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2004).

Türkiye, İstanbul ve İstanbul Alt bölgelerinde Tarım Arazilerinin Dağılımı, (ha)

Tablo 5.50

Tarım Alanlarının Kullanım Şekli	Alt bölgeler					
	I. Alt Bölge	II. Alt Bölge	III. Alt Bölge	IV. Alt Bölge	İstanbul	Türkiye
Tarla Bitkileri Alanı	75.349	2.762	12.87	1.938	81.336	17.764.396
Sebze-Süs Bitkileri Alanı	3.559	777,3	199,4	1.767,3	6.263	831.255
Bağ Alanı	22,4	-	-	-	22,4	559.525
Meyve -Narenciye Alanı	160	34	18	2.264	2.476	1.450.000
Zeytinlik	-	-	-	-	-	575.000
Diğer (Kavaklık -Nadas-Boş)	-	-	6	2.818	2.824	5.399.042
<b>Toplam Tarım Alanı</b>	<b>79.090,4</b>	<b>3.573,3</b>	<b>1.510,4</b>	<b>8.787,3</b>	<b>92.921,4</b>	<b>26.579.218</b>

Kaynak: İstanbul Tarım İl Müdürlüğü Tarım Master Planı, 2004

İstanbul ve Türkiye'de Yetiştirilen Bazı Ürünlerin Verim Değerleri

Tablo 5.51

Ürünler	Ortalama Verim (Kg / Ha )		Verim Farkı (%)
	İstanbul	Türkiye	
Buğday	3.435	2.101	39
Arpa	3.354	2.307	31
Yulaf	3.415	1.887	44
Ayçiçeği	1.872	1.551	17
Kuru Yonca	10.824	6.538	40
Kuru Soğan	23.866	22.778	4
Nohut	1.838	991	85

Kaynak: İstanbul Tarım İl Müdürlüğü Tarım Master Planı, 2004



### 5.4.3. Organik Tarım

Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı organik tarımı; “üretimde kimyasal girdi kullanmadan, üretimden tüketime kadar her aşaması kontrollü ve sertifikalı tarımsal üretim biçimidir. Organik tarımın amacı; toprak ve su membarları ile havayı kirletmeden, çevre, nebatat, hayvan ve insan sağlığını korumaktır” şeklinde tanımlamaktadır (Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, 2010).

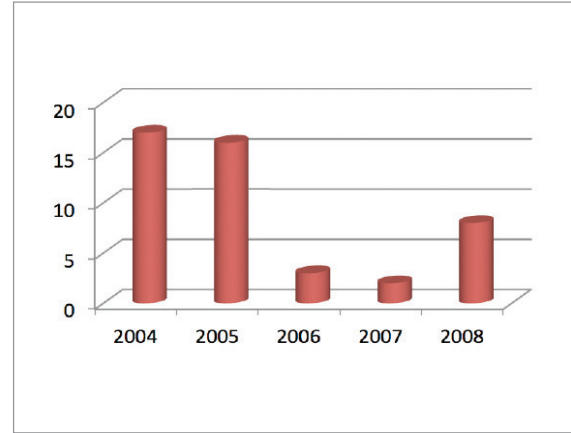
Son yirmi yıllık bir dönemde büyüyerek dünyada yaklaşık 46 milyar dolara ulaşan organik tarım pazarının oluşturduğu talep, organik tarım yapılan alanların çoğalmasına yol açmış, bu şekilde organik tarım alanları toplam tarım alanlarının %0,8’ini oluşturmayı başarmıştır (Research Institute of Organic Agriculture FIBL, 2010).

Şekil 5.117’de İstanbul Bölgesi’nde yıllara göre organik tarım üretimi gösterilmektedir. Organik tarım sektörü açısından İstanbul’un rekabet edebilirliği hızlı kentleşme ve sanayileşme yüzünden yok gibidir.

Şekil 5.118’e bakıldığında İstanbul’da organik tarım ile uğraşan çiftçi sayısının 20’yi geçmediği görülmektedir. Şekil 5.119 ise ekilen organik tarım alanını göstermektedir. Çiftçi sayısı ile doğru orantılı olarak ekilen alanın da artıp azaldığı görülmektedir.

### Organik Tarım Çiftçisi

Şekil 5.118

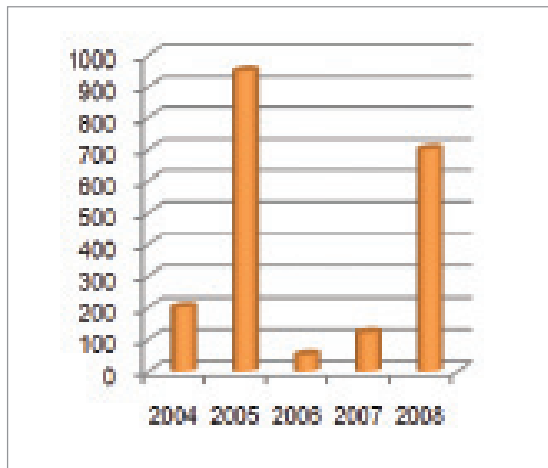


Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

**İstanbul’da organik tarım ile uğraşan çiftçi sayısının 20’yi geçmediği görülmektedir**

### Organik Tarım Üretim, (ton)

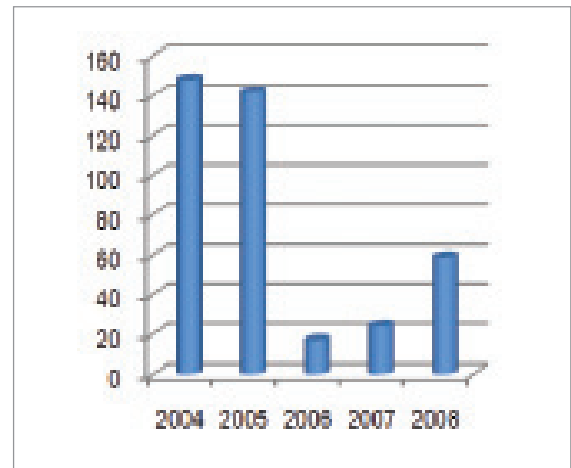
Şekil 5.117



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

### Organik Tarım Ekilen Alan, (ha)

Şekil 5.119



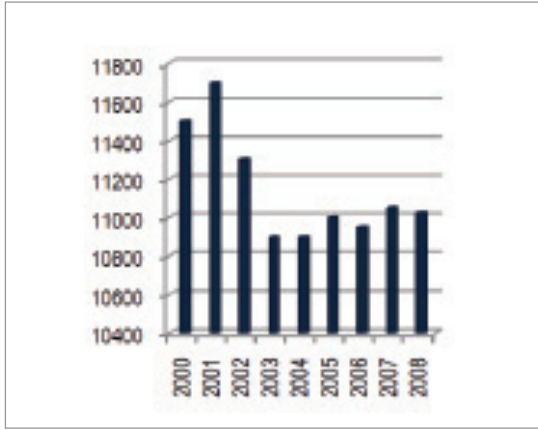
Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

#### 5.4.4. Tarımsal Mekanizasyon

İstanbul Bölgesi'ndeki tarım arazilerinin parçalı olmasından dolayı tarımsal mekanizasyon düşük seviyededir. Bazı tarımsal alet ve makinelerin yıllara göre sayıları aşağıdaki şekillerde gösterilmiştir.

Pulluk Sayısı

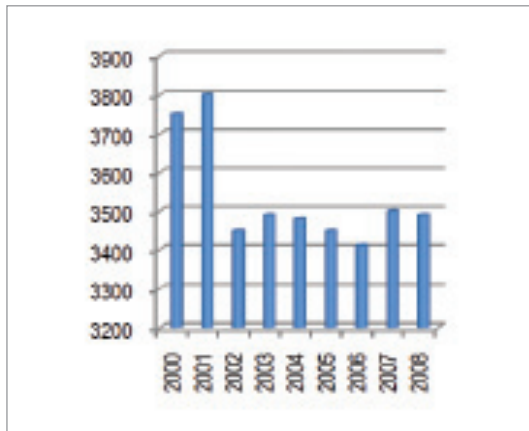
Şekil 5.120



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

Ekim Makinesi Sayısı

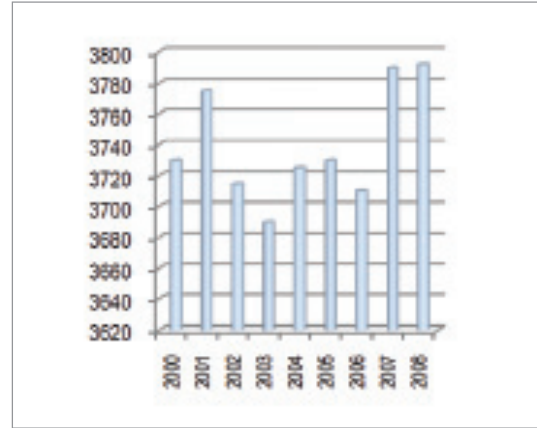
Şekil 5.121



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

Gübre Dağıtma Makinesi

Şekil 5.122



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

Pulluk, ekim makinesi ve gübre dağıtma makinesi sayılarını gösteren 5.120, 5.121 ve 5.122 sayılı şekiller incelendiğinde gübre dağıtma makinesi hariç diğer alet ve makinelerde düşüş olduğu görülmektedir.

#### 5.4.5. Hayvancılık

İstanbul Bölgesi'nde Tarım İl Müdürlüğü verilerine göre hayvancılık faaliyetleri Avrupa Yakası'nda, Çatalca, Silivri, Büyükçekmece, Gaziosmanpaşa ve Eyüp ilçelerinde, Anadolu Yakası'nda ise Şile, Beykoz, Kartal, Pendik ilçeleri kırsalında sürdürülmektedir. Türkiye'nin en kalabalık nüfusuna sahip İstanbul Bölgesi'nin gıda maddesi açığının kapatılmasında önemli olan küçükbaş hayvancılık, diğer bölgelere göre çok yetersiz bir durumdadır.

İstanbul Bölgesi'ndeki mevcut arazilerin rantının yüksek olmasından dolayı kesif ve kaba yem için ekilecek veya biçilecek mera ve arazinin bulunmaması yüzünden İstanbul'daki mevcut canlı hayvan sayısı bölge için yeterli değildir. Henüz kurulu bir hayvansal mamul-yem fiyatı muvazenesinin olmaması, hayvansal mamullere olan tahkimatın kısıtlı ve yetersiz kalması, hayvancılığa yönelik kredi kaynaklarının rasyonel

tevzisinin ve usulünün yapılmayı ve hayvansal mamul fiyatlarının düşüklüğü gibi sebepler, yetiştiricilerin hayvansal imalat faaliyetlerini terk etmelerine neden olmakta ve bu da hayvan sayısında düşüşe sebep olmaktadır. Hayvancılığın gelişmesini engelleyen bir diğer sebep de İstanbul'da imalatçı teşkilatının yeterli ve aktif olmamasıdır Bölgede hayvancılık faaliyetleri ekseriyetle küçük ölçekli, nebati ve hayvansal imalatın birlikte yapıldığı karışık şirketlerde yapılmakta ve bu da hayvan başına girdi maliyetlerinin yükselmesine ve mamulün daha pahalı olmasına yol açmaktadır (İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2004).

Şekil 5.123'de yıllara göre kırmızı et üretimi gösterilmiştir. Genel olarak bakıldığında İstanbul Bölgesi'nde kırmızı et üretiminin düştüğü görülmektedir. Özellikle 2010 yılında baş gösteren kırmızı et arzı krizi üzerine hükümet et ithalatına izin vermiştir. Azalan hayvan sayısına bağlı olarak inek sütü üretiminde de azalış olduğu görülmektedir.

Siğir, keçi, oğlak, koyun ve kuzu gibi büyük ve küçükbaş hayvanlardan elde edilen ve dericilik sektörünün hammaddesi olan deri üretiminde 2001 ve 2007 yıllarında bir artış gözükse de üretim yıllık ortalama olarak 400.000 adet civarında seyretmektedir.

İstanbul Bölgesi'nde bal imalatında son yıllarda bir artış olduğu görülmektedir (bkz. Şekil 5.126). İmalatta kullanılan ilaç, yem ve işgücü gibi faktörlerin maliyetlerinin yüksek olmasından dolayı et, süt, deri gibi hayvansal mamuller maliyetlerinin üzerinde pazarlanamamaktadır. Ayrıca, İstanbul'da kanalizasyon ve sanayi atıklarından dolayı mevcut meralar ve sular hızla kirlenmekte ve Bölgede küçükbaş hayvan yetiştiriciliğindeki kalifiye bakıcı ve personel sayısı da hızla azalmaktadır (İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2004).

**İstanbul Bölgesi'nde hayvancılık faaliyetleri Avrupa Yakası'nda, Çatalca, Silivri, Büyükçekmece, Gaziosmanpaşa ve Eyüp ilçelerinde, Anadolu Yakası'nda ise Şile, Beykoz, Kartal, Pendik ilçeleri kırsalında sürdürülmektedir.**

Hayvan Mevcudu ve Sayısal Tevzisi

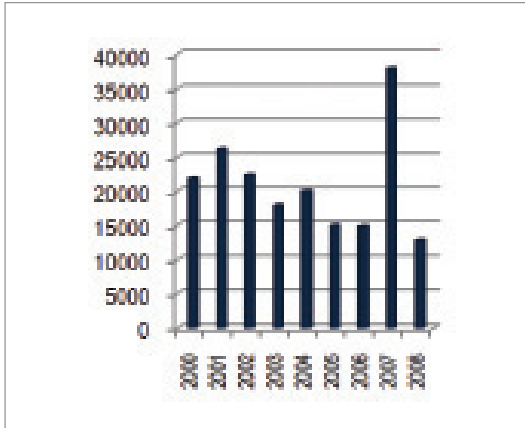
Tablo 5.52

Cinsi	Miktarı	
Siğir	Saf Kültür Irkı	10.891
	Kültür Melezi	41.013
	Yerli Irk	4.825
	<b>Toplam</b>	<b>56.729</b>
Manda	4.434	
Koyun	Merinos	1.300
	Yerli	60.518
	<b>Toplam</b>	<b>61.818</b>
Kıl Keçisi	5.584	
At	2.186	
Eşek	58	
Katır	13	
Deve	27	
Tavuk	Yumurtacı	561.990
	Etlik	724.220
	<b>Toplam</b>	<b>1.286.210</b>
Hindi	1.261	
Ördek	1.728	
Kaz	2.484	
Arı Kovanı	Eski Tip Kovan	1.779
	Yeni Tip Kovan	41.757
	<b>Toplam</b>	<b>43.536</b>

Kaynak: İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2007

Kırmızı Et İmalatı, (Ton)

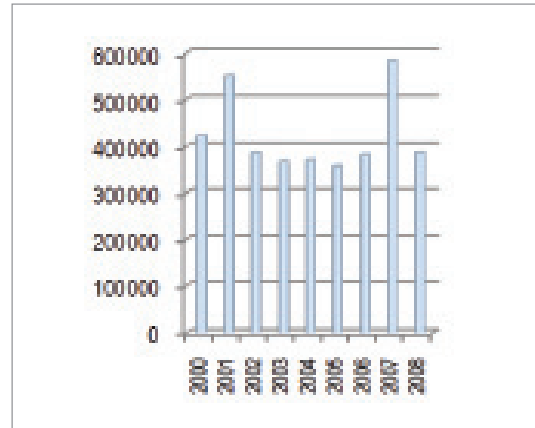
Şekil 5.123



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

Deri İmalatı, (Adet)

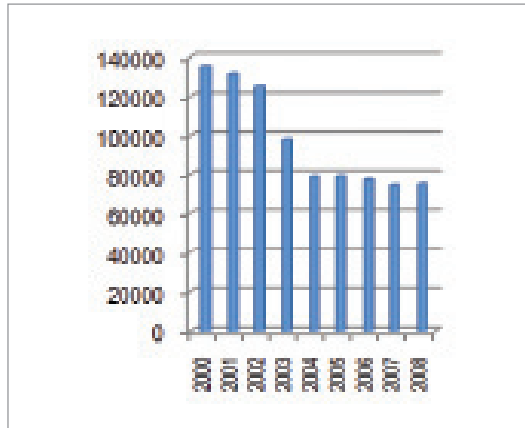
Şekil 5.125



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

İnek Sütü İmalatı, (Ton)

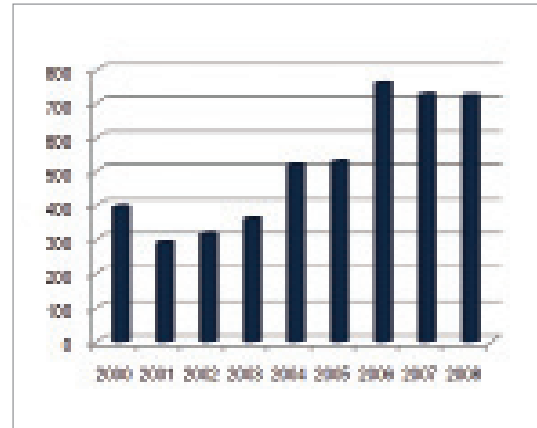
Şekil 5.124



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

Bal İmalatı, (Ton)

Şekil 5.126



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

#### 5.4.6. Küçükbaş Hayvancılık

İstanbul Bölgesi'nde, damızlıkçı-kuluçkacı şirketler tarafından yurtdışından satın alınan kuluçkalık yumurtalar büyütülüp çiftleştirildikten sonra kuluçkahanelerde elde edilen civcivlerin bayiler kanalıyla üretici ticari firmalara satılmasıyla piliç eti ve yemeklik yumurta üretimi gerçekleşmektedir. Bölge, başta mısır ve soya olmak üzere çeşitli yem hammaddelerinden ve damızlık materyallerden mahrum olduğu için bunların temininde ithalat yoluna başvurulmaktadır (İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2004).

Şekil 5.127'de yıllara göre kümes hayvanı sayısı gösterilmiştir. Yıllar içinde dalgalanmalar olmasına rağmen genel olarak bir artış olduğu görülmektedir. Yıllara göre tavuk yumurta sayısı ve beyaz et imalatına (2002-2005 yıllarına ait veri elde edilememiştir) bakıldığında; kümes hayvanı sayısına bağlı olarak bir artış göze çarpmaktadır.

Sâri (bulaşıcı) hastalıklar, piliç eti ve yumurta imalatında kayıplara yol açmaktadır. Koruyucu hekimlik tatbikatının geliştirilmesi ile sâri hastalıklara bağlı olarak şekillenen bu imalat kayıpları en aza indirilebilecektir. Ayrıca yumurta imalatındaki arz-talep dengesizliklerinden kaynaklanan yumurta fiyatlarındaki istikrarsızlık, imalatçıları çoğu kez ya maliyetin altında mamul satmak zorunda bırakmakta ya da imalat yapmaktan vazgeçirtmektedir. Bu problemlere bölgede yetişmiş teknik personel eksikliğinden kaynaklanan ekonomik kayıplar ve artan çarpık binalaşmadan dolayı imalat tesislerinin teşekkülünde ve faaliyetlerin devamlılığında tesis yeri ve hukuki anlaşmazlıklarla ilgili problemler eklendiğinde imalat maliyetleri önemli bir ölçüde artmakta ve dolayısıyla imalat düşmektedir (İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2004). Fakat Şekil 5.129'da son yıllardaki beyaz et imalatına bakıldığında bu problemlerin yavaş yavaş aşıldığı görülmektedir.

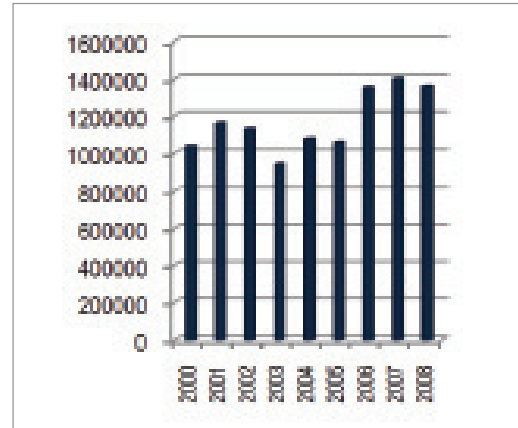
Bölgedeki küçük ve müteferrik hayvan şirketlerinin mevcudu, büyük imalat şirketlerinin çoğunun konusunda ihtisas sahibi olmaması, uzun pazarlama zinciri ve yeterince teşkilatlanmamış imalatçıları, pazarlama prodüktivitesinin düşmesine ve dolayısıyla pazarlama maliyetlerinin yükselmesine sebep olmaktadır. Hayvan yetiştiricilerinin tam rekabet şartlarına yakın bir tarzda kasaplık hayvanı arz etmelerine rağmen, araçlar eksik rekabet şartları altında malı satın alarak müşterilere satmaktadırlar. Genel olarak hayvan mevcudunda meydana gelen azalma ve kaçak kesimlerin

artışıyla, hayvan borsasına intikal eden kasaplık hayvan arzında azalma meydana gelmektedir. Kasaplık hayvanların halen mühim bir kısmı, her türlü teknolojik imkânlardan uzak ve sıhhi olmayan, küçük mezhalalarda kesilmektedir (İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2004).

İstanbul Bölgesi'nin pazar olarak büyük bir potansiyele sahip olmasına rağmen hayvan yetiştiriciliği yeterli olmadığı için Bölgeye diğer illerden et ve canlı hayvan nakilleri yoğun olarak yapılmaktadır. Yetiştiriciler, İstanbul Canlı Hayvan ve Et Şubesi'nde tescilli yapılmış hayvanlarını entegre tesislere vermektedirler. Son yıllarda kesik et miktarında bir artış olmasına rağmen bölgeye nakledilen canlı hayvan sayısında bir düşüş olduğu görülmektedir. Diğer illerden İstanbul Bölgesi'ne nakledilen canlı hayvanların nakil sırasındaki kötü bakım-beslenme şartları, nakliye masraflarının yüksek olmasının maliyetleri artırması bu düşüşün sebepleri olarak açıklanabilir. Canlı hayvan yerine kesik et naklinin daha tercih edilir olmasının sebepleri arasında, daha düşük nakliye masrafları, kayıtdışı faaliyet yapılabilmesi ve müşteriye daha kısa yoldan ulaşılması gösterilebilir (İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2004).

Kümes Hayvanı Sayısı, (Baş)

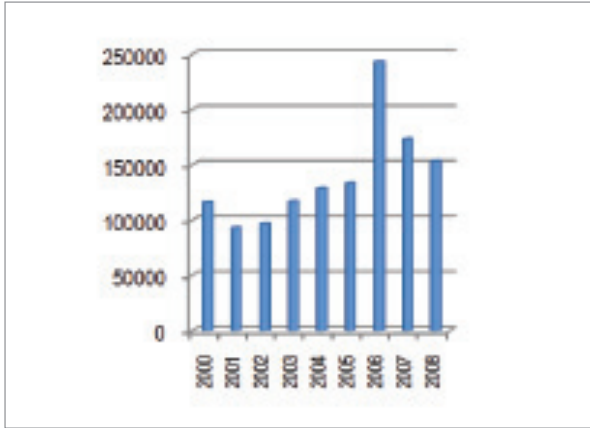
Şekil 5.127



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

#### Tavuk Yumurta Sayısı (Bin)

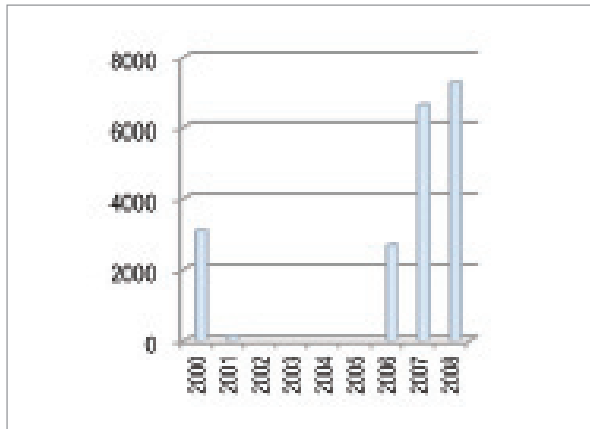
Şekil 5.128



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

#### Beyaz Et İmalatı (Ton)

Şekil 5.129



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Göstergeler 2008, TR10 İstanbul

#### 5.4.7. Su Mamulleri ve Balıkçılık

8.333 km'lik bir kıyı şeridine, su mamulleri alanı olarak kullanılabilen 178.000 km<sup>2</sup> tabii göllere ve 3.442 km<sup>2</sup> baraj göllerine sahip bulunan Türkiye, dünyadaki konumu sebebiyle zengin bir su mamulleri potansiyeline sahiptir. Balık cinsi açısından son derece zengin olan ülke denizleri, verimlilik bakımından verimli denizler sınıfı içerisinde yer almaktadır. Karadeniz'de 247, Marmara Denizi'nde 200, Ege Denizi'nde 30, Akdeniz'de 500 balık türü bulunmaktadır (İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2004).

İstanbul Bölgesi'ndeki Marmara Denizi'nde ve Boğazda, Karadeniz'den Marmara ve Ege Denizi'ne, Ege Denizi'nden Marmara ve Karadeniz'e doğru suların ekolojik karakterlerine göre çok muntazam balık göçlerinin bulunduğu görülmektedir. Bu imalat potansiyeli ile yıllık İstanbul su mamulleri üretimi kıyaslandığında İstanbul Bölgesi imalatı arzulanan seviyenin çok altında olduğu görülmektedir.

Bölgede su mamulleri üretiminin istenen seviyenin altında gerçekleşmesinin sebepleri arasında, su mamulleri sektöründeki pazarlama ve imalatla alakalı tahkikatın yetersiz olması gösterilebilir.

İstanbul Bölgesi'nde 2007 yılındaki su mamulleri çeşidi ve ilçelerin balık hallerinde satılan miktarları incelendiğinde, tatlı su balıklarından çapak ve sazan üretiminin toplam üretimin yaklaşık %62'lik bölümünü oluşturduğu görülmektedir. Deniz balıkları arasında en çok avcılığı yapılan balık ise hamsidir.

2007 yılında İstanbul balıkçıları tarafından avlanan hamsinin miktarı 17.069.757 kg olup toplam deniz balığı imalatının yaklaşık %43'lük kısmını oluşturmaktadır. Yüksek miktarlarda avlanan diğer önemli balıkların ise istavrit (kroça), mezgit, levrek ve çipura olduğu tespit edilmiştir. Diğer su ürünleri olarak, kültür balıkçılığında alabalık ve deniz balıkçılığında karides en çok yetiştirilen ve avlanan su ürünleri çeşididir.

**Bölgede su mamulleri üretiminin istenen seviyenin altında gerçekleşmesinin sebepleri arasında, su mamulleri sektöründeki pazarlama ve imalatla alakalı tahkikatın yetersiz olması gösterilebilir.**

## Yıllara Göre Su Mamulleri Üretimi, (kg)

Tablo 5.53

	İstanbul			
	1999	2000	2001	2007
Deniz Balıkları Üretimi	24.713.000	25.209.000	37.852.000	38.825.247
Tatlı Su Ürünleri	60.000	55.000	52.000	72.858
Diğer Deniz Ürünleri	398.000	557.000	368.000	688.948
Kültür Balıkları	250.000	294.000	160.000	384.910
<b>Toplam</b>	<b>25.421.000</b>	<b>26.115.000</b>	<b>38.432.000</b>	<b>39.971.963</b>

Kaynak: İstanbul Tarım İl Müdürlüğü

## Tatlı Su Mamulleri Üretimi (Balık Hali ve İlçeler)

Tablo 5.54

Çeşitleri	Satılan Miktar (kg)
Çapak	30.575
Sazan	14.806
Yayın	765
Yılan	144
Turna	2.268
Kerevit	11.048
Diğerleri	13.252
<b>Toplam</b>	<b>72.858</b>

Kaynak: İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2007

İstanbul'da balıkçılık sektöründe diğer sektörlerde olduğu gibi en önemli mesele pazarlamadır. İstanbul Su Ürünleri Hali'nde pazarlanan balıkların çoğunluğunu palamut, sardalye, mezigit, istavrit ve hamsi balıkları oluşturmaktadır.

Bölgede balık ve diğer su ürünleri pazarlama ünitelerinin mühim bir kısmının mülkiyetinin belediyelere ait olduğu yapılan tahkikatlarda görülmektedir. Ortalama 96 tür balık cinsinin satıldığı 27.000 m<sup>2</sup> alan üzerine kurulu Su Ürünleri Hali bunların en mühimidir. Halde 2008 yılında toplam 40.270 kg su mamulleri satılmış ve 6.013.593 TL gelir elde edilmiştir (İBB, 2010). Su ürünleri pazarlamasında yer alan araçlar; tüccar araçlar, fonksiyonel araçlar, spekülasyon araçları ve gördükleri hizmetlerin karşılığında ya komisyon ya da önceden kararlaştırılmış belli bir ücreti alan kolaylaştırıcı teşkilatlar olarak tevzi edilmiştir. İstanbul Balık Hali ve Borsalar, bu teşkilatlara örnek olarak verilebilir (İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2004).

İstanbul'da avlanan tüm su mamullerinin, %10'luk kısmı kooperatif, birlikler ve fabrikalar tarafından değerlendirilmekte ve %2'lik bir kısmı da doğrudan müşterilere pazarlanmakta iken %84'lük gibi büyük

## Kültür Balıkları Üretimi (Balık Hali ve İlçeler)

Tablo 5.55

Çeşit	Satılan Miktar (kg)
Alabalık	384.910

Kaynak: İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2007

Cinsi	Satılan (Avlanan) kg	Cinsi	Satılan (Avlanan) kg
Akya	18.791	Gelincik	2.692
Barbunya	75.186	Gümüş	38.177
Çinekop	1.121.335	Hamsi	17.069.757
Çipura	1.898.886	Hani	45.170
Dil – Pisi	49.051	İskorpit	6.388
Dülger	13.507	İsparoz	8.900
İstavrit (Kroça)	8.175.888	Kayabalığı	2.042
İstavrit (Karagöz)	103.362	Kefal	217.009
İşkine	1.391	Kılıç	38.799
İzmarit	67.944	Kırlangıç	5.179
Kalkan	331.436	Kolyoz	243.615
Karagöz	2.846	Köpek	10.824
Kupez	48.589	Orkinos	86.916
Levrek	1.992.814	Palamut	462.425
Lipsöz	8.996	Sardalya	241.311
Lüfer	944.243	Sarıağız	1.335
Mercan	14.221	Sarpa	4.716
Mezgit	2.071.693	Sinagrit	4.196
Mirmir	15.483	Tekir	594.862
Minekop	4.391	Tirsi	117.963
Orfoz	2.121	Torik	217.303
Vatoz	33.157	Uskumru	151.789
Diğer	2.216.959	Zargana	41.589
		<b>Genel Toplam</b>	<b>38.825.247</b>

Kaynak: İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2007



## Diğer Su Mamulleri Üretimi (Balık Hali ve İlçeler)

Tablo 5.57

Çeşitleri	Satılan Miktar (kg)
Ahtapot	32.353
Ayna	45
Böcek	4.594
İstakoz	1.008
Kalamar	109.325
Karides	517.306
Pavurya	2.881
Diğerleri	21.436
<b>Toplam</b>	<b>688.948</b>

Kaynak: İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2007

bir kısmından komisyoncu, kabızmal ve tüccarlar faydalanmaktadır (İstanbul Tarım İl Müdürlüğü, 2004).

**Dünyanın sayılı maden zengini ülkelerinden biri olan Türkiye’de 3500’e yakın metalik ve 2000 civarında endüstriyel hammadde yatakları, 600’ün üzerinde sıcak su kaynağı ve 140’ın üzerinde jeotermal enerji alanına sahiptir.**

## 5 5 Madencilik

## 5.5.1. Genel Bakış

Ülke ekonomilerinin önemli sektörlerinden biri olan madencilik, sosyo-ekonomik kalkınma için gerekli olan enerji ve sanayinin temel hammaddelerini sağlayan tüm faaliyetleri kapsamaktadır. Türkiye maden rezervleri Tablo 5.58’de gösterilmiştir.

Üzerinde bulunduğu jeolojik zeminin bir sonucu olarak geniş bir maden çeşitliliğine sahip olan Türkiye, dünyada kendi hammadde ihtiyacının büyük bir kısmını karşılayabilen nadir ülkelerden biridir. Dünyada imal edilen maden çeşitliliği bakımından 10. sırada yer alan ve dünya genelinde ticareti yapılan 90 çeşit madenden bugüne kadar sadece 13’ünün tespit edilemediği ülke, toplam maden imalatı itibarı ile de 28. sıradadır. 50 çeşit maden açısından zengin ya da çok zengin olan Türkiye, 27 çeşit maden bakımından ise yetersiz kaynaklara sahiptir (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2010).

Bor, trona, bentonit, mermer, feldspat, manyezit, alçıtaşı, pomza, perlit, stronsiyum ve kalsit başta olmak üzere Türkiye, rezerv açısından dünyanın sayılı zengin ülkelerinden birisi konumundadır. Topraklarında bilinen 3.500’e yakın metalik ve 2.000 civarında endüstriyel hammadde yatak ve zuhurları bulunan Türkiye ayrıca, 600’ün üzerinde sıcak su kaynağına ve 140’ın üzerinde tespit edilmiş jeotermal enerji alanına sahip bulunmaktadır (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2010).

2000 yılında 7,1 milyon dolar olan ham petrol ve doğalgaz dahil madencilik sektörünün toplam ithalatı devamlı bir artış göstererek 2007 yılında 25,3 milyon dolara, 2008 yılında da 35,7 milyon dolara ulaşmıştır. 2000 yılında yüzde 13,02 olan sektörün toplam ithalat içindeki payı, 2008 yılında yüzde 17,65 olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılında 5177 sayılı Kanunun tatbiki konmasından sonra sektörde oluşan hareketlenmeyle birlikte maden ihracatında da önemli bir artış olmuş, madencilik ihracatı 2002 öncesindeki hareketsizliğine karşılık, bu yıldan itibaren hızlı bir artış sürecine girmiştir. 2002-2008 yılları arasında sektör ihracatı 387 milyon dolardan 2.155 milyon dolara yükselerek yaklaşık 4,57 kat artış göstermiştir (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2010). Tablo 5.59’a bakıldığında 2000-2008 yılları arasında madencilik sektörünün toplam sanayi sektörü içindeki payının devamlı artış göstererek cari fiyatlarla yüzde 4,32’den 7,02’ye yükseldiği görülmektedir. GSYİH içindeki payı ise yüzde 0,99’dan 1,37’ye çıkmıştır.

Maden Rezervleri	Miktar	Maden Rezervleri	Miktar
Altın	328	Kuarsit	2.460.735.184
Alünit	3.974.860	Kükürt	625.700
Antimuan	99.306	Linyit	12.000.000.000
Asbest	29.646.379	Lületaşı	1.483.670
Asfaltit	82.000.000	Manganez	3.200.000
Bakır	1.462.580	Manyezit	106.673.833
Barit	34.222.792	Mermer	5.137.342.751
Bentonit	241.519.504	Molibden	372.657
Bitümlü Şist	1.641.381.000	Nikel	39.500.000
Boksit	68.910.000		179.000
Bor	3.052.568.000	Olivin+Dunit	190.000.000
Civa	3.820	Perlit	5.688.021.716
Çinko	1.659.502	Pomza	1.397.786.725
Demir	113.252.000	Profillit	6.644.000
Diatomit	44.001.040	Sepiyolit	13.535.374
Disten	3.840.000	Sodyum Sülfat	11.050.467
Dolomit	19.817.124.196	Stronsiyum (Sölestin)	347.101
Feldspat	372.790.701	Talk	427.574
Fosfat	70.500.000	Taşkömürü	1.126.548.000
Fluorit	2.530.694		161.348.413
Grafit	86.736	Titan	5.131.969
Gümüş	5.740	Toryum	380.000
Kaya Tuzu	5.157.036.177	Trona	836.283.891
Kaolen+ İllit+Halloysit Kil (Ser+Ref)	420.647.806	Uranyum	9.129
Krom	26.637.873	Vanadyum	41.346
	198.100.000	Volfram	36.719
Kurşun	795.201	Vollastonit	31.500.000
Kuars Kumu	1.884.208.585	Zeolit	344.217.073
		Zimpara	3.607.564

Kaynak: MTA, 2010

Üretim	Birim	2000	2005	2006	2007	2008
Madencilik Sektörü Üretimi	Milyon TL	1.658	7.629	8.952	10.537	13.030
Sanayi İçindeki Pay	%	4,32	5,80	5,86	6,28	7,02
GSYH İçindeki Pay	%	0,99	1,18	1,18	1,23	1,37
<b>DIŞ TİCARET</b>						
Madencilik İthalatı	Milyon dolar	7.097	16.321	22.034	25.311	35.650
İthalat İçindeki Pay	%	13,02	13,98	15,79	14,88	17,65
Madencilik İhracatı	Milyon dolar	400	810	1.146	1.661	2.155
İhracat İçindeki Pay	%	1,82	2,10	2,40	2,60	1,63
<b>YATIRIM</b>						
Toplam Madencilik Yatırımları	Milyon TL	324	1.757	2.131	2.485	2.783
Kamu Yatırımları	Milyon TL	100	369	547	669	834
Özel Sektör Yatırımları	Milyon TL	224	1.388	1.584	1.817	1.949
Toplam Yatırımlar İçinde Madencilik Sektörünün Payı	%	1,62	2,40	2,29	2,33	2,29

Kaynak: Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2010

Sektör 2000 yılı sonrasında ciddi bir artış trendi yakalamış, 2000-2008 döneminde toplam yatırımlar 7,6 kat artmıştır. Madencilik yatırımları 2000 yılında yalnızca 324 milyon TL iken, 2008 yılında toplamda 2.783 milyon TL olarak gerçekleşmiştir. Bu yatırımların 834 milyon TL'si kamu sektörü yatırımlarına, 1.949 milyon TL'si ise yüzde 70'lik pay ile özel sektör yatırımlarına aittir (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2010).

### 5.5.2. İstanbul Bölgesi'nde Madencilik

İstanbul Bölgesi maden sektörü bakımından zengin bir tabii kaynak potansiyeline sahip bulunmaktadır. Cam kumu, döküm kumu, seramik kumu, seramik kili ve bentonit gibi bazı endüstriyel hammaddeler Türkiye genelindeki sanayi kuruluşları tarafından sarf edilmekte ve zaman zaman yurt dışına ihraç edilmekte iken mevcudun kalan kısmı da doğrudan kentin ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Trakya Bölgesi'nin enerji ihtiyacını halen Şile-Karaburun arasındaki sahil koridoru boyunca farklı noktalarda

çıkartılan linyit kömürü karşılamaktadır (Çevre ve Orman Bakanlığı İstanbul İl Müdürlüğü, 2009).

İstanbul Bölgesi hududu dâhilinde verilen ruhsat tür ve sayılarına ve ocaklara dair rakamsal bilgiler Tablo 5.60 ve 5.61'de verilmiştir. Bilhassa endüstriyel hammadde kaynakları bakımından mühim bir potansiyele sahip olan İstanbul Bölgesi'nde tespit edilen tek metalik maden teşkili geçmiş yıllarda işletilen % 30-32 Mn tenörlü Çatalca Binkılıç-İnceğiz sahası olup, 300.000 ton görünür ve muhtemel rezerv tespit edilmiştir. Zeytinburnu - Halkalı - İkitelli çimento hammaddesi sahasında 35.200.000 ton kireçtaşı ve 15.000.000

**İstanbul Bölgesi maden sektörü bakımından zengin bir tabii kaynak potansiyeline sahiptir.**

## Hammadde Türü ve Ruhsat Sayıları

Tablo 5.60

Hammadde Türü	Ruhsat Sayısı
Kömür	36
Doğalgaz	2
Kuvars Kumu	55
Kuvarsit	13
Kil	33
Bentonit	5
Alüminyum	4
Mermer	50
Kum-Çakıl	30
<b>Toplam Ruhsat</b>	<b>228</b>

Kaynak: Çevre Düzeni Planı, IMP 2005

ton killi şist rezervi ve Şile - Ağva dolomit sahasında %15 -19 MgO, %31-38 CaO içerikli 11.682.000 ton görünür ve muhtemel rezerv mevcuttur. Eskiden işletilen bir grafit sahası olan Çatalca – Kalfaköy – Domuzderesi sahasında %30 C (Domuzderesi) %0.29 C (Kalfaköy sahası) içerikli grafit teşkili tespit edilmiş, ancak rezerv çalışmaları yapılmamıştır. Bugün iskân alanının altında kalmış bir saha olan Arnavutköy - Aktoprak kaolen sahası, %23-25 Al<sub>2</sub>O<sub>3</sub> tenör ve 95.925 ton görünür ve muhtemel rezerve sahiptir. Bir kısmı üniversitelere tahsis edilmiş, büyük bir kısmı iskân alanları altında kalmış olan %33-60 Al<sub>2</sub>O<sub>3</sub> tenörlü ve 22 532.470 ton görünür ve muhtemel rezerve sahip Kilyos - Kanlıbostan sırtı - Kısırkaya, Demirciköy, Uskumru ve Ağlamışkaya seramik kili sahasının bir kısmı da seramik şirketlerince satın alınmıştır. Kömür ile birlikte bulunan Eyüp Çiftalan – Kısırmandıra kil sahasında %25.6 – 41 Al<sub>2</sub>O<sub>3</sub> ve %1-5 Fe<sub>2</sub>O<sub>3</sub> tenörlü 1.120.130 ton görünür ve 5.102.265 ton muhtemel rezerv sahaslarının büyük bir kısmı kömür şirketleri tarafından pasaya atılmıştır. Kalan 80–120 metre derinlikteki kil rezervlerinde ise ekonomik işletmecilik yapmak mümkün değildir (MTA Genel Müdürlüğü, 2010).

Seramik kili ve silis kumu bakımından Türkiye'nin seramik ve döküm sanayisinin hammadde kalbi, Boğazın doğusunda Ömerli köyü

ile Şile arasındaki, istifin en altında bulunan kaba taneli kumların yıkılarak inşaat kumu olarak İstanbul'a sunulduğu mevkidir. Şile – Karakiraz – Avcıkoru – Üveyli seramik kili sahasında %26 – 40 Al<sub>2</sub>O<sub>3</sub> ve %1.4 – 6.19 Fe<sub>2</sub>O<sub>3</sub> tenörlü 193.942.435 ton görünür, 85.564.166 ton muhtemel ve 57.789.393 ton mümkün rezerv mevcuttur. Yerleşim altında kalan Kartal, Paşaköy, Samandıra, Sultanbeyli sahasında %93.19 – 93.98 SiO<sub>2</sub>, %2,2 – 3,3 Al<sub>2</sub>O<sub>3</sub> ve %1.8 – 2.6 Fe<sub>2</sub>O<sub>3</sub> tenörlü 16.465.884 ton görünür ve 31.881.768 ton muhtemel rezerve sahip kuvarsitler vardır. Bunların dışında Ömerli, Büyükdere ve Sarıyer sahaslarında da iyi kalitede 15.175.000 ton jeolojik rezerve sahip tuğla-kiremit toprağı tespit edilmiştir (MTA Genel Müdürlüğü, 2010).

MTA Genel Müdürlüğü'nün 1919-2001 döneminde İstanbul Bölgesi içerisinde yaptığı çalışmalar sonucunda Silivri-Sinekli, Kemerburgaz-Ağaçlı ve Şile-Kirazlıyataktepe-Avcıkoru-Üvezli linyit sahaslarında kömür ortaya çıkarılmıştır. Silivri-Sinekli sahasındaki kömür rezervi, 114.000.000 ton görünür ve 76.000.000 ton muhtemel olmak üzere toplam 190.000.000 ton olarak tespit edilmiştir. Teshin ve

## Ocaklara İlişkin Sayısal Bilgiler

Tablo 5.61

Ocak Türü	İşletilen Ocak Sayısı	Çalışan Kişi Sayısı	Yıllık Üretim (1000 Ton)
Kırmataş	38	1767	55900
Yapıtışı	1	15	12
Kum-Çakıl	25	350	15415
Tuğla Kili	2	38	600
Çimento Kili	1	15	300
Bentonit	1	22	15
Seramik Kili	15	256	2520
Kuvars Kumu	24	386	961
Kuvarsit	5	80	800
Tras	2	24	500
Kömür	17	720	1000
<b>Toplam</b>	<b>131</b>	<b>3673</b>	<b>78023</b>

Kaynak: Çevre Düzeni Planı, IMP 2005

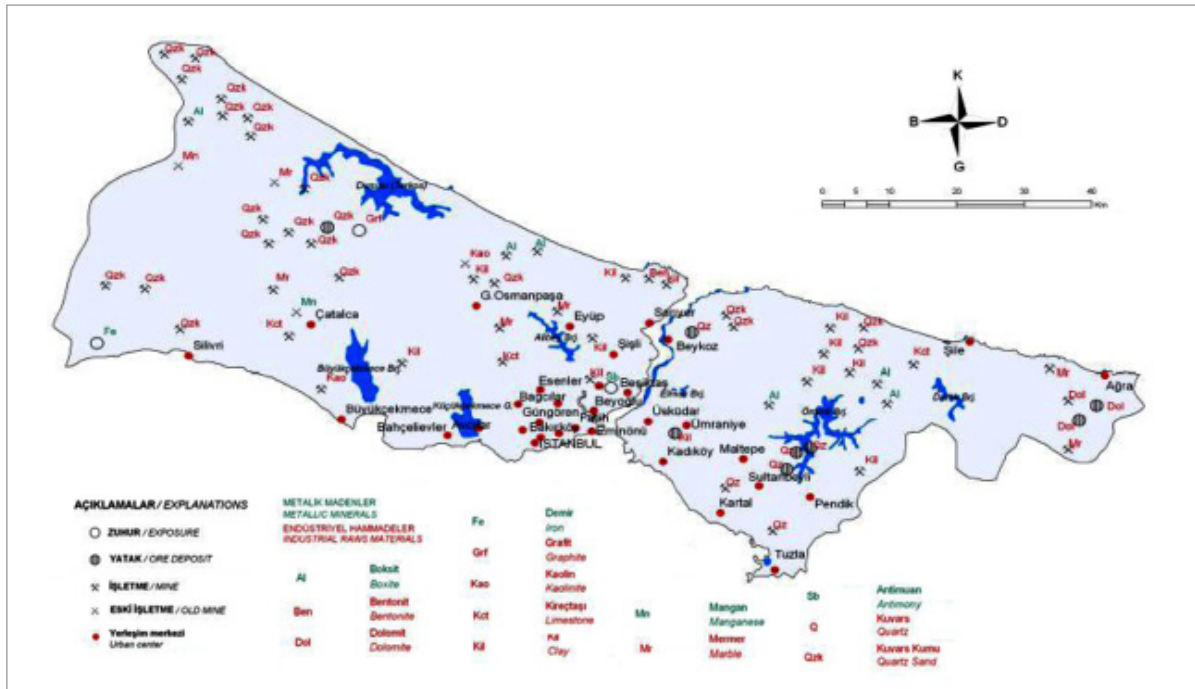
termik santrallerde kullanılabilen kömür, kapalı işletme yönetimi ile işletilebilir ancak imalat yapılmamaktadır. Açık işletme usulü ile işletilen Kemberburgaz-Ağaçlı linyit sahasındaki kömürün alt ısı değeri 3200 Kcal/kg'dır. Şile-Kirazlıyataktepe-Avcıkoru-Üvezli linyit sahalarında alt ısı değeri 2915 Kcal/Kg olan orijinal kömür sahalarının toplam rezervi 12.273.000 ton görünür ve muhtemel olarak tespit edilmiştir (MTA Genel Müdürlüğü, 2010).

İstanbul'da madencilik faaliyetlerinin %91,7 gibi büyük bir kısmı ormanlık alanda gerçekleştirilmekte ve faaliyetler tamamlandıktan sonra işletme sahası genellikle ağaçlandırılmadan terk edildiğinden, geride tahrip edilmiş orman alanı ve kötü bir manzara kalmaktadır. Taş ocağı, endüstriyel hammadde ve enerji hammaddesi gibi tabii kaynaklar ocaklarda imal edildikten sonra sarfiyat noktalarına getirilene kadar, Bölgenin trafik yoğunluğunu artırmaktadır. Maden ocaklarındaki kırma, eleme ve ocak işi taşıma sırasında, toz ve gürültü problemleri yaşanmaktadır. Ocak faaliyetlerinin

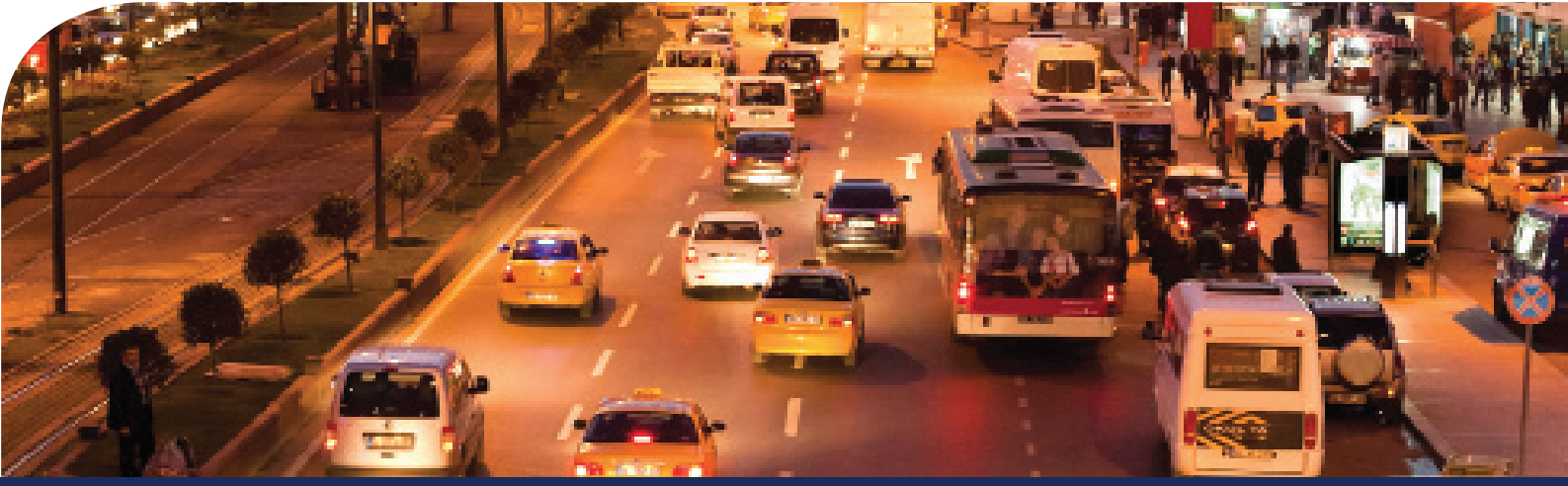
küçük alanlarda sürdürüldüğü Cebeci gibi yoğun imalatın olduğu bölgelerde, düzenli ve entegre işletmeler oluşturulamamaktadır. Batı yakasının kırmataş ve agrega malzemesinin çok önemli bir kısmı, Alibeyköy Barajı'nın muhafaza alanı içinde kalan Cebeci ve bir kısmının Büyükçekmece Su Havzası'nın muhafaza alanı içinde kaldığı Çatalca ocaklarından karşılanmaktadır. Ömerli Havzası içinde kalan ocaklar için de geçerli olan bu durum, yağış sonucu oluşan sathi akışla sürüklenebilecek fiziksel kirlilik ve kimyasal kirlilik riskine yol açmaktadır. Şev zaviyelerinin malzeme özelliklerine uygun seçilmediği kömür ve kil ocaklarında, heyelan ve kayma türü problemler yaşanmaktadır. Bölge genelinin %11,7'sini oluşturan ve Bölgenin geleceği bakımından mühim olan malzeme rezervleri, mutlak muhafaza edilmesi gereken alanlardır. Mutlak muhafaza edilmesi gereken alanların etrafında ise Bölge genelinin %12,2'sini oluşturan asıl korunması gereken alanlar bulunmaktadır (Çevre ve Orman Bakanlığı İstanbul İl Müdürlüğü, 2009).

#### İstanbul Maden Haritası

Harita 5.13



Kaynak: Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü internet sitesi, 2010



# 6

## ULAŞIM SİSTEMİ

### 6 1 Genel Bakış

Ulaşım geniş bir kapsama sahip olmakla birlikte, en genel şekliyle malların ve insanların bir yerden başka bir yere taşınması olarak ifade edilebilir. Bu tanım kapsamında, yolcu taşımacılığı bu bölümde ele alınmış, yük taşımacılığı ise ana bölümlerden biri olan “Ekonomik Yapı” altında “Hizmetler Sektörü” çerçevesinde “Lojistik Sektörü” başlığı altında incelenmiştir. Farklı bölümlerde incelenmekle birlikte, yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin altyapının birçok yerde aynı olması nedeniyle her iki bölümde de diğerine ilişkin bilgi ve değerlendirmeler yer alabilmektedir. Bu bölümde, öncelikle, İstanbul’da yolcu taşımacılığına ilişkin ulaşım sisteminin genel özellikleri incelenmiş sonrasında ise, şehirlerarası ve kent içi yolcu taşımacılığına ilişkin bilgilere yer verilmiştir. Daha sonra, söz konusu ulaşım sistemi ile ilgili ulusal ve yerel plan ve stratejilerin yanı sıra mevcut yatırım ve çalışmalara yer verilmiş ve son olarak ulaşım sistemi genel olarak değerlendirilmiştir.

İstanbul ve içerisinde bulunduğu Marmara Bölgesi’ni diğer bölgelerden ayıran önemli özelliklerinden bir tanesi ülkenin çeşitli kesimleri ile Türkiye’yi diğer ülkelere bağlayan başlıca kara, deniz ve hava yollarının kesiştiği stratejik bir konuma sahip olmasıdır. Bölge bir yandan Avrupa ile Asya kıtalarını en kısa kara ve deniz yolları birbirine bağlamakta diğer yandan Karadeniz ülkelerini Akdeniz’e bağlayan deniz yollarına en hâkim konumda bulunmaktadır. Avrupa Birliği tarafından geliştirilen 10 temel ulaşım aksından biri olan ve Dresden’den başlayan 4. Pan Avrupa Koridoru İstanbul’da sona ermektedir. Yine Avrupa Birliği tarafından tarihi İpek Yolu’nu yeniden canlandırmak amacıyla 1993 yılından itibaren geliştirilmeye

başlanan ve Avrupa’dan Çin ve Uzakdoğu’ya kadar uzanan TRASECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru) Programı kapsamında İstanbul üzerinden karayolu ve demiryolu bağlantıları sağlanmaktadır. Türkiye’nin en önemli ithalat limanı olan Haydarpaşa Limanı ile ulusal ve uluslararası düzeyde ülkenin başlıca hava ulaşım merkezi olan Atatürk Havalimanı İstanbul’da yer almaktadır. Ayrıca, Kapıkule Sınır Kapısı’ndan Türkiye topraklarına giren Edirne-İstanbul kara ve demiryolu Avrupa ile bağlantıyı sağlarken İstanbul’un bölge ve ülkesi içerisindeki önemini de güçlendirmektedir.

Önemli ulaşım güzergâhları üzerindeki stratejik konumu İstanbul’un gelişimine katkıda bulunacak, burada yer alan ekonomik faaliyetlerin verimliliğini ve rekabet gücünü etkileyecek en önemli faktörler arasında yer almaktadır. Bununla birlikte, İstanbul ile ilgili temel sorunların başında yine ulaşım gelmektedir. Karayolu ağırlıklı olarak gelişen dengesiz ve yetersiz ulaşım altyapısı bir yandan ulaşım imkânlarını kısıtlamakta diğer yandan trafikteki zaman kaybı, çevresel etkileri, enerji sarfiyatı ve trafik kazaları ile şehirdeki yaşam kalitesini düşürmekte ve ekonomik faaliyetlerin verimliliğini ve rekabet düzeyini azaltmaktadır.

İstanbul’un ulaşım sistemi gerek bulunduğu bölgenin jeostratejik konumu, coğrafi ve topografik özellikleri gerekse ülke içerisinde üstlendiği rollere bağlı olarak gelişen ekonomik ve sosyal yapısı ile büyük bir karmaşıklık arz etmektedir. Buna bağlı olarak İstanbul’un tarihi gelişimi içerisinde ulaşım sistemi ile etkileşim içerisinde bulunan önemli temel unsurların yanı sıra yine bu unsurlardan etkilenen ve mevcut ulaşım sisteminin şekillendirdiği kentsel hareketlilik kavramı İstanbul’un ulaşım sistemine ilişkin önemli bilgiler vermektedir.



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

## 6 2 İstanbul Ulaşımına İlişkin Genel Veriler

### 6.2.1. İstanbul Ulaşımını Etkileyen Temel Faktörler

**Coğrafi Konum ve Coğrafi Özellikler:** İstanbul'un coğrafi konumu önemli avantajlarından birini teşkil etmektedir. Bununla birlikte coğrafi özelliklerinden kaynaklanan çeşitli dezavantajları da mevcuttur. Örneğin, İstanbul Boğazı, Karadeniz'i Marmara Denizi'yle birleştirirken aynı zamanda kenti de ikiye bölerek iki yaka arasındaki özellikle kent içi ulaşım açısından önemli sorunlar yaratmaktadır. Benzer şekilde Avrupa Yakası'ndaki yerleşimler ise Haliç, Büyükçekmece ve Küçükçekmece gölleri tarafından bölünmüştür. Bunun yanı sıra kentin genişlemesi kuzeyde yer alan önemli su havzaları ve ormanlık alanlar ve güneyde yer alan Marmara Denizi tarafından sınırlandırılmıştır. Bu nedenle yerleşim doğu-batı yönünde ve Marmara Denizi kıyılarına paralel geniş bir alana dağılık bir şekilde yayılarak gelişmiştir. Bu durum Boğaz köprülerini içeren çevreyolu güzergâhları ve bağlantı yollarını İstanbul'un temel ulaşım aksları haline getirmiştir. Bunların yanı sıra İstanbul'un engebeli topografik yapısı başta raylı sistemler olmak üzere toplu taşımaya

ilişkin ulaşım altyapısının geliştirilmesi ve entegre edilmesinde büyük dezavantajlar yaratmaktadır.

**Nüfus ve Ekonomik Faaliyetlerin Yoğunluğu:** Türkiye nüfusunun önemli bir kısmının yanı sıra ekonomi ve ticari faaliyetlerin de İstanbul ve Marmara Bölgesi'nde bulunan yakın çevresindeki illerde yoğunlaşması gerek şehiriçi gerekse şehirlerarası ulaşım talebini artırmakta karayolu ağırlıklı olarak gelişmiş ulaşım altyapısı üzerinde büyük baskılar yaratmaktadır. Ulaşım talebi gerek Türkiye gerekse dünyanın geri kalan birçok şehrine oranla oldukça yüksek ve karmaşık bir hal almıştır.

**Diğer Şehir ve Bölgelerle Yoğun İlişkiler:** İstanbul Marmara Bölgesi içerisinde yer alan ve Türkiye'nin en hızlı gelişen illerinden olan başta Kocaeli ve Tekirdağ olmak üzere Balıkesir, Bursa, Bilecik, Çanakkale, Edirne, Kırklareli, Sakarya, ve Yalova gibi illerle yakın ekonomik ilişkiler içerisinde. Birçok sanayi ve hizmet sektörünün bu bölgede kümelenmesinde ve ülkenin diğer bölgelerinden sürekli göç almasında ulaşım yolları üzerindeki stratejik konumu önemli rol oynamaktadır. İstanbul'un bu bölgeler ile giderek artan ve çeşitlenen ilişkileri ise büyük ulaşım talepleri yaratmaktadır.

<b>Nüfus</b>	12.915.158 (2009)
<b>Günlük Yolculuk</b>	20.924.134 adet (2006)
<b>Karayolu</b>	%88,8 (2009)
<b>Raylı Sistemler</b>	%8,3 (2009)
<b>Denizyolu</b>	%2,9 (2009)
<b>Toplam Araç Sayısı</b>	2.721.203 (2009)
<b>Toplam Otomobil Sayısı</b>	1.775.335 (2009)
<b>Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayısı</b>	137 (2009)
<b>Ortalama Yolculuk Süresi</b>	48,9 (2006)
<b>İki Kıta Arasındaki Günlük Yolculuk</b>	1.097.020 (2006)
<b>Özel Araçla Yapılan Yolculuk Oranı</b>	%29 (2006)
<b>Toplu Taşımayla Yapılan Yolculuk Oranı</b>	%71 (2006)

Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, İstanbul Ulaşım Ana Planı Hane Halkı Araştırması Raporu ve TÜİK verileri kullanılmıştır.

**Arazi Kullanım Yapısı:** Hızla artan nüfus ve ekonomik büyüme yerleşim alanlarının yanı sıra şehrin ekonomik, ticari, sosyal ve kültürel fonksiyonlarının çeşitlenerek plansız bir şekilde daha büyük bir alana yayılmasına neden olmuştur. İstanbul ve çevresindeki bölge Türkiye'nin endüstriyel üretim merkezi olarak gelişmiş aynı zamanda eğitim, kültür ve turizm, sağlık ve finans gibi birçok hizmet sektörünün yoğunlaştığı bir alan olmuştur. İstanbul ayrıca Türkiye'nin ana ithalat ve ihracat kapısı haline gelmiştir. İstanbul'un birçok farklı fonksiyonu barındıran arazi kullanım yapısı ulaşım açısından çeşitli sorunları beraberinde getirmiştir. Ekonomik faaliyetlerin daha çok Avrupa Yakası'nda belirli merkezlerde yoğunlaşması dağınık bir şekilde geniş bir mekana yayılan yerleşim alanlarından zirve saatlerde bu merkezlere giden belli başlı ulaşım aksları üzerinde büyük sıkıntılar yaratmaktadır. Özellikle zirve saatlerde Boğaz köprülerinde yaşanan yoğunluk bunun en iyi örneklerinden birini teşkil etmektedir. Bu çerçevede, arazi kullanım kararlarının ulaşım etkileri ile birlikte değerlendirilememesi ve her ölçekte ulaşım planlarının hazırlanıp uygulanamaması kent içi ulaşım ile ilgili mevcut sıkıntılara yol açan en büyük unsurlardandır.

**Ulaşım İlişkin Kurumsal Yapı:** İstanbul'da ulaşım ile ilgili planlama, uygulama, yönetim ve denetim süreçlerinde yaşanan otorite

boşlukları ve dağınıklığı, ilgili kurumlar arasında gerekli eşgüdümün eksikliği yaşanan ulaşım sıkıntılarını etkileyen en önemli faktörlerin başında gelmektedir. Merkezi yönetim ve Büyükşehir Belediyesi, Büyükşehir Belediyesi ve ilçe belediyeleri arasındaki yetki ve sorumlulukların açık bir şekilde ortaya konmayışının yanı sıra ilgili kurumlar arasında eşgüdümünü sağlayacak etkin mekanizmaların yokluğu şehrin arazi kullanım yapısının kontrolsüz bir şekilde gelişerek ulaşım altyapısı üzerinde, ulaşım sistemlerinin birbirinden kopuk ve verimsiz bir şekilde gelişmesine neden olmaktadır. Bunların yanı sıra ilgili kurumların kurumsal kapasitesinin yetersizliği hizmet alanlarına ilişkin etkin çözümler üretme ve uygulama kapasitelerini etkilemektedir.

**Dengesiz Ulaşım Altyapısı:** Dengesiz ve kontrolsüz bir şekilde

**Türkiye'de kayıtlı her dört motorlu araçtan biri ve her beş otomobilden biri İstanbul'da yer almaktadır.**



gelişen arazi kullanım yapısı ve şehirselleşme fonksiyonları ise ulaşım ihtiyaçlarının çeşitlenerek hızla artmasına neden olmuştur. Buna karşın İstanbul'un ulaşım sistemi 1950'lerden itibaren karayolu ağırlıklı olarak gelişmiştir. 1950'lerde İstanbul'un kent içi ulaşımında önemli bir yere sahip olan raylı sistemler 1990'larda yapılmaya başlanan yatırımlarla yeniden önem kazanmaya başlamıştır. Benzeri bir gelişme deniz taşımacılığında yaşansa da deniz yolu İstanbul ulaşımında ağırlığı en düşük olan taşıma sistemlerindedir.

İstanbul ulaşımının temel unsuru haline gelmiş olan karayolu üzerinde meydana gelen trafiğin çok büyük bir bölümünü özel araçlar oluşturmaktadır. Bununla birlikte yoğun olarak yapılan günlük yolculukların büyük bir bölümünün toplu taşımayla gerçekleştirildiği görülmektedir. Karayoluna dayalı bu sistem, her geçen gün artan büyüme eğilimiyle, gelecekte sorunların daha da kalıcı ve çözülemez hale geleceğini göstermektedir. Her gün trafiğe yeni çıkan 800'den fazla araç, hızlı kentleşmenin getirdiği günlük yolculuk taleplerinin daha da artması, karayolunun çevre ve insan sağlığına vermiş olduğu olumsuzluklar, trafik güvenliği konusundaki eksiklikler İstanbul ulaşımındaki önemli sorunların başında gelmektedir.

TÜİK verilerine göre İstanbul'da trafiğe kayıtlı motorlu araç sayısı son altı yılda önemli bir artış kaydederek 2009 yılı sonu itibarıyla 2.721.203 adete ulaşmıştır. Aynı dönem içerisinde trafiğe kayıtlı özel otomobil sayısı da benzer bir artış eğilimi takip ederek 2009 yılı sonunda 1.775.335'e ulaşmıştır. İstanbul genelinde kayıtlı motorlu araçlar ve otomobiller arasındaki oran son altı yıl içerisinde düşüş kaydetmekle birlikte önemini korumaktadır. Türkiye'de kayıtlı her dört otomobilden biri ve her beş motorlu araçtan biri İstanbul'da yer almaktadır.

TÜİK verilerine göre İstanbul'da her gün ortalama 500'e yakını otomobil olmak üzere 800'den fazla yeni araç trafiğe kaydedilmektedir. Bununla birlikte, trafikten kayıtlı düşenler dikkate alındığında, günlük toplam araç artış sayısı 700, otomobil artış hızı ise 427 olarak gerçekleşmektedir. Otomobil sahipliği oranına bakıldığında ise İstanbul'un 1.000 kişiye düşen 137 otomobil oranıyla dünyanın belli başlı büyük şehirlerinin oldukça gerisinde olduğu görülmektedir (bkz. Şekil 6.3). Bununla yanı sıra, otomobil sahipliğinin Türkiye genelinde ve İstanbul'da önemli oranda artış kaydetmekte olduğu gözlenmektedir. Hızla artan otomobil sahipliği ile beraber karayoluna dayalı yetersiz ulaşım altyapısı üzerinde çok daha büyük baskılar meydana gelecektir.

Türkiye genelinde olduğu gibi İstanbul'da da trafiğe kayıtlı araç sayısı ve otomobil sahipliğindeki artış ile birlikte trafik kazalarındaki artış dikkat çekmektedir. Teknolojik gelişmeler sayesinde trafik kazalarındaki artışa rağmen ölü sayısı sabit kalmakla beraber yaralı sayısında trafik kazalarına paralel önemli bir artış gözlenmektedir (bkz. Şekil 6.4). TÜİK verilerine göre 2008 yılında Türkiye'de bir milyon nüfusta trafik kaza sayısı 1457, İstanbul'da ise 977'dir (TÜİK, 2009). Bir milyon nüfusta trafik kazasında ölen ve yaralanan sayıları ise 2008 yılında Bölge'de sırasıyla 24 ve 1.490 olarak gerçekleşmiş olup 59 ve 2.579 olan Türkiye ortalamalarının oldukça altındadır.

Mevcut haliyle ulaşım sistemi İstanbul'da çevre kirliliğine neden olan önemli unsurlar arasında yer almaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı ve 9 Eylül Üniversitesi tarafından yürütülen ve Avrupa Birliği tarafından desteklenen bir proje çerçevesinde elde edilen verilerine göre, İstanbul'da trafik NOx emisyonlarının %89'u, CO emisyonlarının %68'i, PM10 emisyonlarının %20'si ve SO<sub>2</sub> emisyonlarının %1'inden sorumludur.<sup>71</sup>

## İstanbul Motorlu Araç İstatistikleri

Tablo 6.2

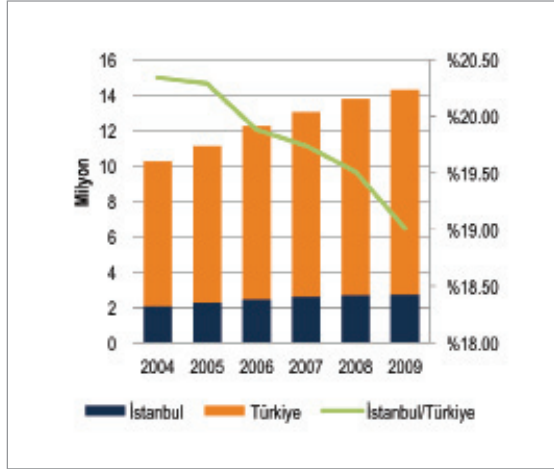
Otomobil Sayısı / Sahipliği	Değer/Skala
Trafiğe Kayıtlı Araç Sayısı	2.721.203
Trafiğe Kayıtlı Otomobil Sayısı	1.775.335
Günlük Araç Artış Sayısı	700
Günlük Otomobil Artış Sayısı	427
Otomobil Sahipliği (1/1000 kişi)	137

Kaynak: TÜİK Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri (2009)

<sup>71</sup> <http://www.ibb.gov.tr/sites/airqualistanbul/Documents/pdf/actionplan.pdf>, erişim: 27 Eylül 2010.

İstanbul ve Türkiye’de Trafığe Kayıtlı Motorlu Araç Sayısı

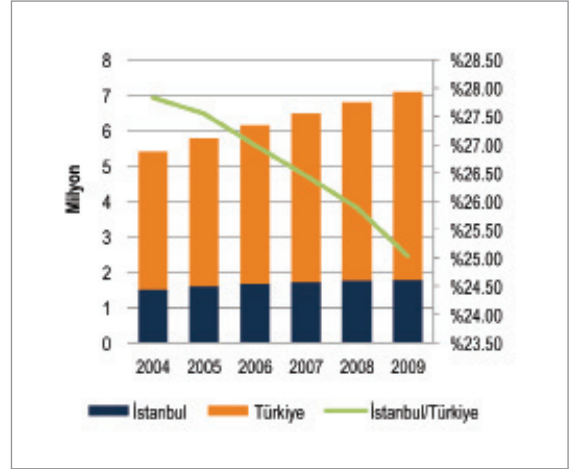
Şekil 6.1



Kaynak: TÜİK Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri (2009)

İstanbul ve Türkiye’de Trafığe Kayıtlı Otomobil Sayısı

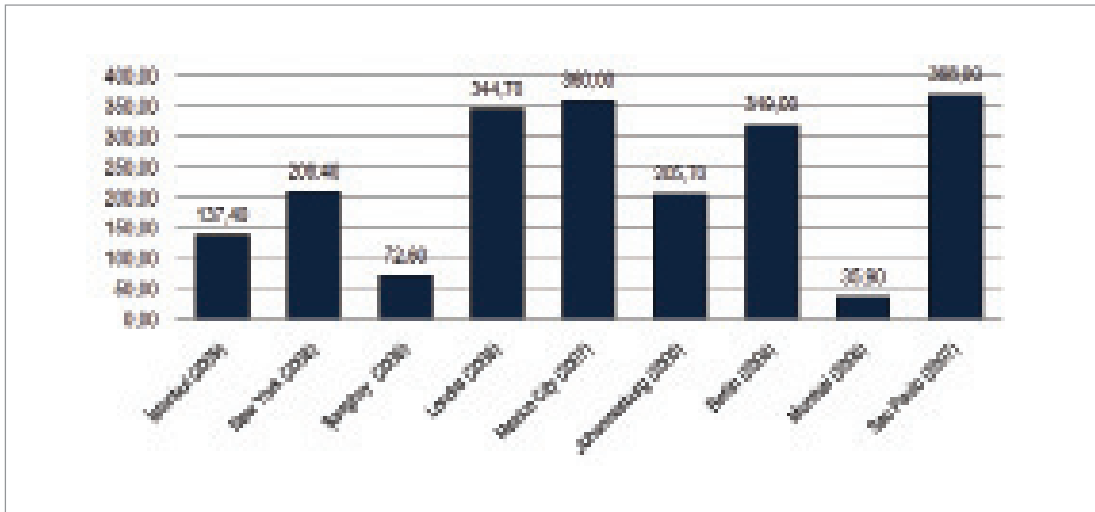
Şekil 6.2



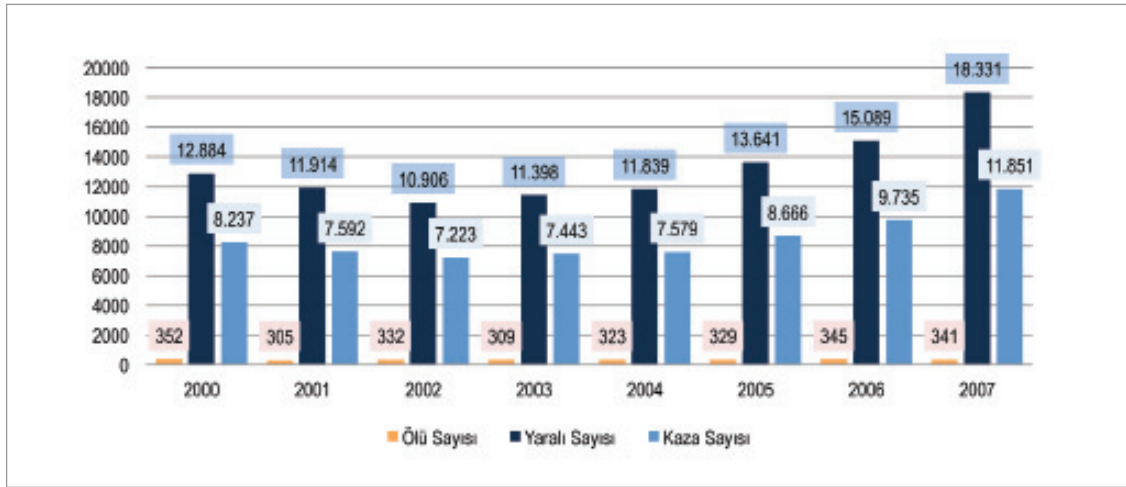
Kaynak: TÜİK Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri (2009)

İstanbul ve Dünya’nın Bazı Kentlerinde Otomobil Sahipliliği, (1/1000 Kişi)

Şekil 6.3



Kaynak: Urban Age İstanbul Konferansı Kent Verileri (2000-2009)



Kaynak: TÜİK Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri (2009)

### 6.2.2. Kentsel Hareketlilik <sup>72</sup>

Yolculuk üretim katsayısı veya mobilite olarak da adlandırılan kentsel hareketlilik kavramı her bir kentli tarafından yapılan ortalama yolculuk sayısını göstermekte olup, kentin gelişmişlik düzeyi ve hayat kalitesine ilişkin önemli göstergelerden birini oluşturmaktadır. Bu anlamda, 1950'lerden itibaren yaşanan hızlı bir kentleşme süreci sonucu Türkiye nüfusunun büyük bir bölümünün artık kentlerde yaşadığı günümüzde kentsel hareketlilik kavramı, kentlilerin yaşadıkları şehrin ekonomik, sosyal ve kültürel faaliyetlerine katılımını da iyi bir şekilde yansıtmaktadır. Kentsel hareketlilik düzeyi gelişmiş Batı Avrupa ülkelerindeki kentlerde oldukça yüksek olup, araçlı yolculuklarda 2,50 - 3,00 arasındadır.

İstanbul'da ise motorlu araçlarla yapılan kişi başı günlük yolculuk sayısı son yirmi yılda önceleri kısmi olarak artış kaydetmiş sonrasında ise yine 1987 yılındaki oran olan 0,87'ye gerilemiştir. Yaya olarak yapılan yolculuklar dâhil edildiğinde kişi başı günlük yolculuk sayısı 1,74'e çıkmaktadır. Yaya yolculuk sayısında son yirmi yılda dikkate değer bir artış vardır. Bu çerçevede, yaya yolculukların toplam yolculuklara oranı ise önce azalmış fakat sonrasında önemli bir artış kaydederek 2006 yılında %49 olarak gerçekleşmiştir.

İstanbul'da kişi başına yapılan günlük yolculuk sayısının düşük olmasının çeşitli nedenleri arasında özellikle ailede çalışan kişilerin

azlığı, sosyal ve kültürel faaliyetlere katılımın zayıflığı, ulaşım harcamalarının hane gelirine oranının önemli yer tutmasının yanı sıra ulaşım ve trafikte yaşanan zorluklar ön planda yer almaktadır. Ulaşım masrafının yüksek olması pek çok kentliyi seyahat etmekten alıkoyarken daha iyi maddi duruma sahip olanlar ise yetersiz ve konforsuz toplu taşımada hizmetleri veya trafik sıkışıklığı nedeniyle yolculuklarını sınırlı düzeyde tutmaktadırlar.

İstanbul'da yaya dâhil yapılan yolculuklarda ortalama yolculuk süresi 1987 yılında 38 dakikayken, 1996 yılında 34,3 dakikaya, 2006 yılında ise 32,2 dakikaya gerilemiştir. Yolculuk amaçlarına göre ortalama yolculuk sürelerine bakıldığında ise evden okula ve evden diğer yerlere yapılan yolculuk sürelerinde düzenli bir azalma görülürken, evden işe ve ev uçuşu olmayan yolculuk sürelerinde ise 1996 yılı sonrasında bir artış görülmektedir (bkz. Tablo 6.4).

**Avrupa ve Anadolu yakaları arasında yapılan yolculuklar her iki yaka içerisinde yapılan yolculuklardan çok daha uzun sürmektedir**

<sup>72</sup> 1987, 1996 ve 2006 yıllarında yapılan İstanbul Ulaşım Ana Planı (IUAP) çalışmaları sırasında gerçekleştirilen anket bulgularına göre kentsel hareketlilikteki değişim ve gelişimler gösterilmiştir.

Yolculuk Türleri	1987	1996	2006
Motorlu Araçlarla	0,87(adet)	1(adet)	0,88(adet)
Yaya Dahil	1,44(adet)	1,54 (adet)	1,74 (adet)
Yaya Yolculuk Oranı	40(%)	35 (%)	49,3(%)

Kaynak: İstanbul Ulaşım Ana Planı Hane Halkı Araştırması Raporu (1987-1996-2006)

Sadece motorlu araçlarla yapılan yolculuklar dikkate alındığında ise yolculuk süresi dikkate değer biçimde artış göstermiş ve 2006 yılı itibarıyla ortalama olarak 48,9 dakika olarak gerçekleşmiştir. Aynı oran evden işe yapılan yolculuklarda 51,95 dakika, evden okula yapılan yolculuklarda 49,83 dakika, evden diğer yerlere yapılan yolculuklarda ise 52,01 dakika olarak gerçekleşmektedir (bkz. Tablo 6.5). 1987 yılında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün hizmete girmesi ve tamamlanan raylı sistem projeleri ile birlikte araçlı yolculuklarda ortalama yolculuk sürelerinde azalma meydana gelmiş, sonrasında ise artan yolculuk talepleri ile birlikte 2006 yılına gelindiğinde ortalama yolculuk süreleri önemli oranda artmıştır (İBB, 2006, s.105).

Avrupa ve Asya yakaları içerisinde ve bu iki yaka arasındaki yolculuk sürelerine bakıldığında ise genel olarak Avrupa Yakası'nda yapılan yolculukların Asya yakasında yapılan yolculuklardan daha uzun sürdüğü görülmektedir. İki yaka arasında yapılan yolculuklar ise her iki yaka içerisinde yapılan yolculuklardan çok daha uzun sürmektedir (bkz. Tablo 6.6).

Motorlu araçlarla yapılan yolculuklarda kat edilen ortalama mesafe ise 1996 yılından 2006 yılına kadar evden işe ve okula yapılan

yolculuklarda fazla bir değişim göstermemiş olup 2006 yılında 12,7 km ve 9,2 km olarak gerçekleşmiştir. Bununla birlikte evden diğer yerlere yapılan yolculuklarda ve ev uçlu olmayan yolculuklarda dikkate değer bir azalma yaşanarak 2006 yılında sırasıyla 9,9 km ve 10,5 km olarak gerçekleşmiştir (bkz. Tablo 6.7).

Gerçekleştirilen yolculukların 2006 itibarıyla amaçlarına göre dağılımına bakıldığında İstanbul genelinde yapılan günlük yolculukların %32,3'ünün evden işe, %21,4'ünün evden okula, %37,2'sinin evden diğer yerlere yapıldığı ve geri kalan %9,1'lik kısmının ise ev uçlu olmayan yolculuklar olduğu görülmektedir. Bu dağılımın 1996'dan itibaren gelişimine bakıldığında yapılan toplam yolculuklar içerisinde evden işe yolculuk oranlarında düşüş kaydedilirken evden okula ve diğer yerlere yapılan yolculuklarda önemli bir artış gözlenmektedir (bkz. Tablo 6.8)

İstanbul'da yapılan günlük yolculukların toplu ve özel taşıma arasındaki dağılımına bakıldığında yolculukların büyük oranda toplu taşıma araçları ile yapılmakta olduğu görülmektedir. 2006 yılında yolculukların %71'i toplu taşıma araçları ile geri kalan %29'u ise özel araçlar ile gerçekleştirilmiştir. 1996 yılından sonra yapılan yolculuklar içinde toplu taşımanın oranının arttığı görülmektedir (bkz. Tablo 6.9).

Yolculuk Amaçları	1987	1996	2006
Ev - İş	45,4(dk)	37,9 (dk)	41,9 (dk)
Ev - Okul	28,8(dk)	26,2 (dk)	23,3 (dk)
Ev - Diğer	36,5(dk)	34,4 (dk)	27,8 (dk)
Ev Uçlu Olmayan	35(dk)	31,3 (dk)	36,5 (dk)
<b>Toplam</b>	<b>38(dk)</b>	<b>34,3 (dk)</b>	<b>32,2 (dk)</b>

Kaynak: İstanbul Ulaşım Ana Planı Hane Halkı Araştırması Raporu (1987-1996-2006)

## Motorlu Araçlarda Ortalama Yolculuk Süresi

Tablo 6.5

Yolculuk Amaçları	1987	1996	2006
Ev - İş	55,6 (dk)	43 (dk)	52 (dk)
Ev - Okul	50,9 (dk)	37,4 (dk)	48,5 (dk)
Ev - Diğer	51,2 (dk)	41,9 (dk)	49,8 (dk)
Ev Uçlu Olmayan	44,6 (dk)	34 (dk)	52 (dk)
<b>Toplam</b>	<b>52,8 (dk)</b>	<b>40,7 (dk)</b>	<b>48,9 (dk)</b>

Kaynak: İstanbul Ulaşım Ana Planı Hane Halkı Araştırması Raporu (1987-1996-2006)

## Asya ve Avrupa Yakalarında Ortalama Yolculuk Süreleri

Tablo 6.6

Yolculuk Türleri	Asya Yakası	Avrupa Yakası	Yaka Geçişleri
Yaya	14,6(dk)	14,54(dk)	-
Motorlu Araç	38,15(dk)	42,92(dk)	72,67(dk)
Özel Otomobil	27,54(dk)	33,19(dk)	65,24(dk)
Toplu Taşıma	43,51(dk)	47,16(dk)	76,54(dk)
<b>Toplam</b>	<b>25,81(dk)</b>	<b>27,17(dk)</b>	<b>71,51(dk)</b>

Kaynak: İstanbul Ulaşım Ana Planı Hane Halkı Araştırması Raporu (2006)

## Motorlu Araçlarda Ortalama Yolculuk Uzunluğu, (km)

Tablo 6.7

Yolculuk Amaçları	1996	2006
Ev - İş	13,2	12,7
Ev - Okul	9,7	9,2
Ev - Diğer	12,7	9,9
Ev Uçlu Olmayan	14,8	10,5
<b>Toplam</b>	<b>12,8</b>	<b>11,2</b>

Kaynak: İstanbul Ulaşım Ana Planı Hane Halkı Araştırması Raporu (1996-2006)

Yolculuk Amaçları	1987	1996	2006
Ev - İş	53 (%)	55,00 (%)	32,3 (%)
Ev - Okul	16 (%)	14,5 (%)	21,4 (%)
Ev - Diğer	19 (%)	18,3 (%)	37,2 (%)
Ev Uçlu Olmayan	12 (%)	12,2 (%)	9,1 (%)
<b>Toplam</b>	<b>100 (%)</b>	<b>100 (%)</b>	<b>100 (%)</b>

Kaynak: İBB 2009 Yılı Faaliyet Raporu

Türel Dağılım	1987	1996	2006
Özel Taşıma	30 (%)	40 (%)	29 (%)
Toplu Taşıma	70 (%)	60 (%)	71 (%)
<b>Toplam</b>	<b>100 (%)</b>	<b>100 (%)</b>	<b>100 (%)</b>

Kaynak: İstanbul Ulaşım Ana Planı Hane Halkı Araştırması Raporu (1987-1996-2006)

## 6.3 Şehirlerarası, Bölgesel ve Uluslararası Ulaşım

İstanbul'un Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Asya, Ortadoğu ve Kuzey Avrupa'nın yanı sıra Karadeniz ve Akdeniz ülkelerini birbirine bağlayan tarihi geçiş yolları üzerindeki stratejik konumu İstanbul'a ilişkin çeşitli alanlarda geliştirilecek politikalarda dikkate alınması gereken en önemli faktörlerden bir tanesidir. Söz konusu stratejik konum bir yandan İstanbul'un farklı ekonomik sektörlerindeki gelişimi ve rekabet düzeyi için önemli fırsatlar teşkil ederken diğer yandan başta kent içi ulaşım altyapısı olmak üzere bazı alanlarda olumsuz etkilere yol açabilmektedir. Uluslararası transit trafiğin neden olduğu yoğunluk, kent içi trafikte zaten yoğun olarak kullanılan karayolu taşımacılığının payını daha da arttırmaktadır. Bu nedenle bir yandan kent içi ulaşım politikaları geliştirilirken, İstanbul'un içinde bulunduğu uluslararası transit trafiğinin dikkate

alınması diğer taraftan ulusal ve uluslararası ölçekte geliştirilen ulaşım politikalarının İstanbul'un kent içi ulaşım yapısı üzerindeki etkilerinin dikkate alınmasının sağlanması gerekmektedir.

### 6.3.1. Karayolları

İstanbul, konumu itibarıyla Avrupa ve Asya kıtaları arasında bir köprü özelliği taşıması nedeniyle uluslararası transit taşımacılığı içinde önemli bir yere sahiptir. Karayolları İstanbul'un şehirlerarası ulaşımında da ağırlıklı bir paya sahiptir.

Karayolları 1.Bölge Müdürlüğü'nün İstanbul il sınırları içerisindeki sorumluluk alanında toplam 399 km yol bulunmaktadır. Bu yolların 324 km'si Devlet Yolu, 75 km'si ise İl yoludur. Bu yolların 306 km'si bitümlü sıcak karışım, 93 km'si sathi kaplamalı yollardır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun gereği olarak karayolları ağında

olan 612 km yol Büyükşehir Belediyesine devredilmiştir. Otoyollar 2004 yılında Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nün sorumluluğuna devredilmiş olup, İstanbul sınırları içerisinde bağlantılar ve yan yollar ile birlikte toplam 311 km otoyol bulunmaktadır (bkz. Tablo 6.10).

5216 sayılı yasanın yürürlüğünden itibaren İstanbul'da orman köyü niteliğini taşıyanlar dışında köy tüzel kişilikleri kaldırılmış, köy yollarının yapım, bakım ve onarım hizmetleri İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yürütülmeye başlanılmıştır. İstanbul'da 1.223 km'lik köy yolunun 722 km'si asfalt kaplama, 97,6 km'si stabilize yol, 23 km'si tesviye yol, 380,7 km'si ise sathi kaplamadır (bkz. Tablo 6.11).

İstanbul Avrupa Yakası'nda Bayrampaşa-Esenler, Anadolu Yakası'nda Üsküdar-Harem Otogarları yurtiçi ve yurtdışı ulaşım bağlantılarının sağlandığı otogarlardır.

Bayrampaşa-Esenler otogar alanı 242.000 m<sup>2</sup> alana kurulu olup, 110.000 m<sup>2</sup> taban alanı ve 290.000 m<sup>2</sup> kullanım alanı bulunmaktadır. Otogar hafif metro sistemi ile kentin raylı sistem ağına entegre edilmiştir. Otogarda 324 adet otobüs işletmesi 168 adet yazıhane/peronda hizmet vermektedir. Otogarın günlük kapasitesi, 15.000

araç/gün olup günlük ortalama 1.650 otobüs giriş-çıkış yapmaktadır. Bunun yanı sıra, günde ortalama 26.000 araç giriş-çıkış yapmaktadır. Yolcu kapasitesi ise 600.000 kişi/ gün'dür. Günde ortalama gelen/giden yolcu sayısı 90.000 olup 120.000 insan giriş/çıkış yapmaktadır. Günlük satılan ortalama bilet sayısı ise 53.000 adettir (bkz. Tablo 6.12).

Harem Otogarı ise 70.640 m<sup>2</sup> alana kurulu olup, otogar alanının kapasitesi, yaz aylarında 850 araç/gün, kış aylarında 600 araç/gün'dür. Günlük ortalama 400-450 otobüs giriş-çıkış yapmaktadır.<sup>73</sup> Harem Otogarı'na özel otomobillerin giriş-çıkış yapmaları yasaklanmıştır.

Otogar alanları mevcut durum itibarıyla değerlendirildiğinde, Esenler Otogarı işletim sistemi itibarıyla tam kapasite kullanılmamaktadır. Harem Otogarı ise hizmet ettiği alan ölçeği düşünüldüğünde oldukça küçüktür ve gelişme imkânı bulunmayan bir alanda yer almaktadır. Kent ölçeğinde, özellikle Anadolu Yakası'nda yeni bir otogar alanı ihtiyacı bulunmaktadır.

#### Sath Cinslerine Göre Yol Ağı, (km)

Tablo 6.10

Yol Ağı (km)	Asfalt Beton	Sathi Kaplama	Toplam
Devlet Yolu	276	48	324
İl Yolu	30	45	75
Otoyol	-	-	311
<b>Toplam</b>	<b>306</b>	<b>93</b>	<b>710</b>

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü ve İstanbul Valiliği (İstanbul İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü) verileri kullanılmıştır.

#### Köy Yol Ağı, (km)

Tablo 6.11

Yol ağı (km)	Asfalt	Stabilize	Tesfiye	Sathi Kaplama	Toplam
Köy Yolu	722	97,6	23	380,7	1.223

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü ve İstanbul Valiliği (İstanbul İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü) verileri kullanılmıştır.

<sup>73</sup> Üsküdar Belediye Başkanlığı verileri kullanılmıştır.

<b>Tahsis Edilen Alan</b>	242.000 m <sup>2</sup>
<b>Taban Alanı</b>	110.000 m <sup>2</sup>
<b>Kullanım Alanı</b>	290.000 m <sup>2</sup>
<b>Otobüs İşletmesi Sayısı</b>	324 adet
<b>Yazıhane / Peron Sayısı</b>	168 adet
<b>Otobüs Giriş Çıkış Kapasitesi</b>	15.000 araç / gün
<b>Otobüs Çıkış Sayısı</b>	1.650 araç / gün
<b>Diğer Mot. Araçlar Giriş ve Çıkış Sayısı</b>	26.000 araç / gün
<b>Yolcu Kapasitesi</b>	600.000 kişi / gün
<b>İnsan Hareketi</b>	120.000 / gün
<b>Yolcu Gelen /Giden</b>	90.000 kişi / gün
<b>Bilet Satışı</b>	53.000 adet / gün

Kaynak: UATOD Otobüschüler Derneği verileri kullanılmıştır. <http://www.otogarikanbul.com/>

### 6.3.2. Demiryolları

İstanbul genelinde Avrupa ve Asya yakalarına hizmet veren iki farklı demiryolu sistemi Haydarpaşa-Gebze ve Sirkeci-Halkalı banliyö hatları ve iki adet gar; Haydarpaşa ve Sirkeci Garları bulunmaktadır. Haydarpaşa Garı yalnızca İstanbul metropoliten alanında değil, ülke ölçeğinde hizmet vermektedir. Haydarpaşa-Gebze banliyö hattının uzunluğu 45 km'dir. Ayrıca Haydarpaşa Garı'ndan Anadolu'da; İzmit, Adapazarı, Bilecik, Eskişehir, Ankara, Kütahya, Balıkesir, Manisa, İzmir, Afyon, Konya, Adana, Gaziantep, Denizli, Kayseri, Sivas, Malatya, Tatvan, Diyarbakır, Batman, Siirt, Erzurum, Kars gibi il merkezlerine düzenli seferler yapılmaktadır (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı).

Sirkeci-Halkalı banliyö hattının uzunluğu 27 km'dir. Sirkeci Garı, Avrupa Yakası'nda hem yurtiçi hem de yurtdışı tren ulaşımının son durak noktasıdır. Sirkeci Garı'ndan Avrupa ile bağlantılı olarak; Balkan Ekspresi (İstanbul-Budapeşte-İstanbul), Bükreş-İstanbul Ekspresi ve "Optima Tours" olarak adlandırılan Avusturya Parndorf-İstanbul-Parndorf tarifeli seferleri mevcuttur. Ayrıca Trakya kesiminde İstanbul ile Edirne (Uzunköprü) arasında (günde yaklaşık 8-10 civarında) karşılıklı düzenli seferler yapılmaktadır (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı).

Sahip olduğu mevcut sistem düşünüldüğünde oldukça önemli bir altyapı olanağına sahip olan banliyö hatlarının genel olarak mevcut kapasitelerinin, standartlarının ve işletme sistemlerinin yeniden düzenlenerek iyileştirilmesi gerekmektedir.



### 6.3.3. Denizyolu

Karadeniz ile Akdeniz ülkelerini birbirine bağlayan tek deniz yolu geçişi olan İstanbul Boğazı oldukça yoğun trafiğe sahiptir. Dünyadaki ve bölge içerisindeki siyasi ve ekonomik gelişmelere bağlı olarak boğaz trafiğinde sürekli bir artış gözlenmektedir (bkz. Şekil 6.5). Bu artışın önemli bir kısmını ise tehlikeli madde taşıyan tanker geçişindeki artış oluşturmaktadır.

Sürekli artan bu geçişler sonucu oluşan gemi kazaları kent için oldukça tehlikeli boyutlara ulaşmaktadır. Bu durum nedeniyle, geçişlerin güvenliğinin artırılması ve sınırlandırılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. İstanbul'un, uluslararası merkezlerle deniz yolu bağlantıları olmasına rağmen yeterli değildir.

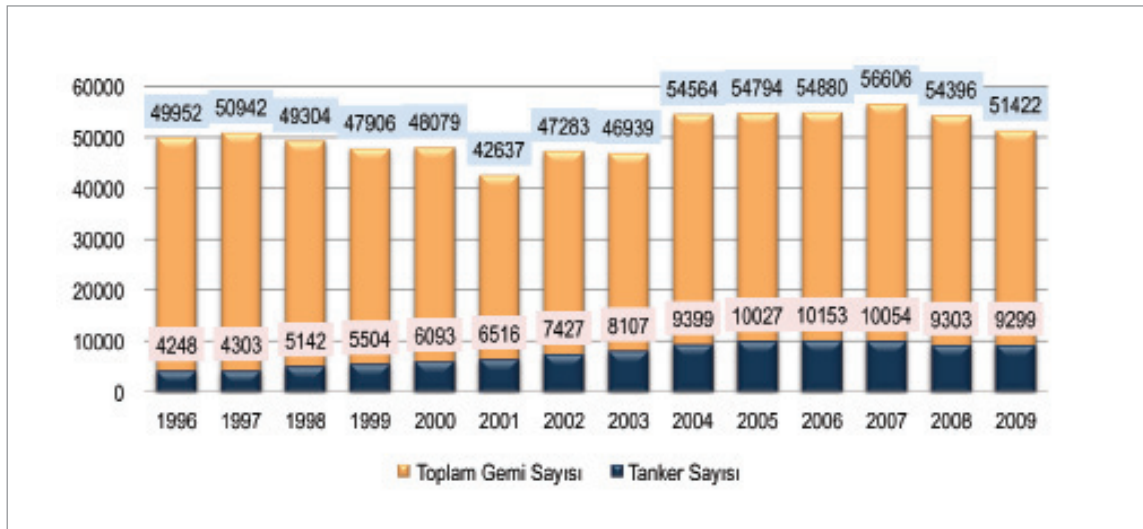
İstanbul'a deniz yolu ile yapılan ulaşımda turizm amaçlı kruvaziyer gemilerinin uğrak noktası olan Salıpazarı-Karaköy Limanı ön plana çıkmaktadır. TDİ tarafından işletilmekte olan Salıpazarı-Karaköy Limanı'nın 5250 adet gemi kabul kapasitesi bulunmaktadır. Salıpazarı-Karaköy Limanı'nın rıhtım uzunluğu 1.150 m olup yılda ortalama 327 turist gemisi ve 130.406 turiste hizmet vermektedir (bkz. Tablo 6.13).

Kabotaj sınırları çerçevesinde, İstanbul ile Karadeniz, Marmara ve Ege kıyıları arasında deniz yolu ile düzenli olarak ulaşım bağlantısı yapılmaktadır. Deniz yolu ile yapılan şehirlerarası yolcu taşımacılığında ayrıca İDO tarafından Marmara Denizi'nde çeşitli güzergâhlarda yapılan deniz taşımacılığı da önemli bir rol oynamaktadır. İDO tarafından İstanbul'da yer alan Yenikapı başta olmak üzere, Kabataş, Kadıköy, Bostancı, Kartal ve Pendik iskeleleri ile Marmara Denizi'nde yer alan Marmara Adası, Avşa Adası, Bandırma, Bursa, Gemlik, Kumla, Armutlu, Esenköy, Çınarcık, Yalova arasında özellikle yazın yoğun olarak düzenli yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.

**İstanbul Sirkeci Garı, Avrupa Yakası'nda hem yurtiçi hem de yurtdışı tren ulaşımının son durağıdır.**

#### İstanbul Boğazı Gemi Geçişleri

Şekil 6.5



Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

<b>Salıpzarı-Karaköy Rıhtımının Uzunluğu</b>	1.150 m.
<b>Rıhtım Sayısı</b>	9 adet
<b>Yolcu Gemi Sayısı</b>	239
<b>Gelen Yolcu Sayısı</b>	13.587
<b>Giden Yolcu Sayısı</b>	15.313
<b>Transit Yolcu Sayısı</b>	361.373
<b>Turist Gemi Sayısı</b>	327
<b>Turist Sayısı</b>	130.406 kişi
<b>Aylık Ortalama Gelen Gemi Sayısı</b>	47 adet
<b>Maksimum Su Derinliği (Karaköy)</b>	7 - 8 m
<b>Maksimum Su Derinliği (Salıpzarı)</b>	9 - 19 m
<b>Toplam Depolama Kapasitesi (Açık)</b>	30.175 m <sup>2</sup>
<b>Toplam Depolama Kapasitesi (Kapalı)</b>	89.292 m <sup>2</sup>

Kaynak: İstanbul Valiliği (İstanbul İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü)

#### 6.3.4. Havalimanları

Asya ve Avrupa arasında çok stratejik bir noktada bulunan İstanbul havayolu taşımacılığı alanında da uluslararası bir hub olmak için yüksek potansiyele sahiptir. Uluslararası ve şehirlerarası ulaşım sisteminin en önemli türü olan havayolu ulaşımında İstanbul, yalnızca bölge ölçeğinde değil, ülke ölçeğinde stratejik bir konumda bulunmakta ve önemli bir yükü üstlenmektedir. İstanbul'un küresel ölçekte jeopolitik konumu, dünyanın diğer bölgeleri ile ekonomik ve sosyal ilişkileri ve kültürel özellikleri, doğal güzellikleri ve tarihi zenginlikleri dolayısıyla edinmiş olduğu turistik değeri nedeniyle, hem yurt içi hem de uluslararası havayolu taşımacılığında büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle, İstanbul'da yer alan havalimanları hem iş amaçlı yolculuklar hem de turistik amaçlı yolculuklar açısından duyulacak ihtiyaçların karşılanmasında hem de kargo taşımacılığında da çok önemli roller üstlenmektedir.

TR10 İstanbul Bölgesi sınırları içerisinde yer alan Yeşilköy'deki Atatürk Havalimanı ve Kurtköy'deki Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan Türkiye'nin hava ulaşımında önemli bir konuma sahip olup şehirlerarası ve uluslararası uçuşlar için hizmet vermektedir.

Bunların yanı sıra, Yeşilyurt'ta, ufak çapta uçakların iniş kalkışına müsait askeri bir havaalanı ve keşif uçakları ile helikopterler hizmeti veren Soğanlı, Yalova ve Ümraniye'deki askeri alanlarda pistler mevcuttur. TR10 İstanbul Bölgesi sınırları içerisinde yer almamakla birlikte, İstanbul'un yakın çevresinde yer alan Çorlu Havalimanı da TR10 İstanbul Bölgesi'ne yönelik hizmet verebilmektedir.

Yeşilköy Atatürk Havalimanı kapasitesinin üzerinde, Kurtköy Sabiha Gökçen Havalimanı ise mevcut kapasitesinin altında hizmet vermektedir. Sabiha Gökçen Havalimanı'nın kent içi ve şehirlerarası ulaşım sistemleri ile bağlantılarının geliştirilmesi yoluyla daha efektif kullanımının artırılması gerekmektedir.

**Yeşilköy Atatürk Havalimanı kapasitesinin üzerinde, Kurtköy Sabiha Gökçen Havalimanı ise mevcut kapasitesinin altında hizmet vermektedir.**

## Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanları

Harita 6.2



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

## İstanbul ve Yakın Çevresinde Yer Alan Havalimanlarının Kapasite ve Yolculuk Değerleri

Tablo 6.14

	Yolcu Kapasitesi	Yolcu Sayısı (2009)
Atatürk Havalimanı	27.5 milyon yolcu/yıl	29.812.888
Sabiha Gökçen Havalimanı	20 milyon yolcu/yıl	6.517.486
Çorlu Havalimanı	600.000 yolcu/yıl	40.778

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü

### 6.3.4.1. Atatürk Havalimanı

1912 yılında askeri amaçla açılan Yeşilköy Havalimanı 1953 yılında da uluslararası hava trafiğine açılarak ülkemizin dış dünyaya açılan ilk kapısı olmuştur. Yeşilköy Havalimanı'nın adı 1985 yılında Atatürk Havalimanı olarak değiştirilmiştir. Atatürk Havalimanı, şehir merkezine 24 km uzaklıkta batı istikametinde kurulmuş olup, havaalanına ulaşım otobüs, servis, taksi ve hafif metro ile sağlanmaktadır.

Toplam 9.470.554 m<sup>2</sup>'lik alana kurulu bulunan havalimanı 62.500 m<sup>2</sup>'lik iç hatlar terminali, 264.000 m<sup>2</sup>'lik dış hatlar terminali olmak üzere toplam 326.500 m<sup>2</sup>'lik terminal alanı ve toplam 27,5 milyon yıllık yolcu kapasitesi ile Türkiye'de bulunan hava meydanlarının en büyüğüdür. Havalimanında beton kaplamalı iki adet 3000x45 metre ebadında ve bir adeti 2300x60 metre ebadında olmak üzere üç adet pist bulunmaktadır.

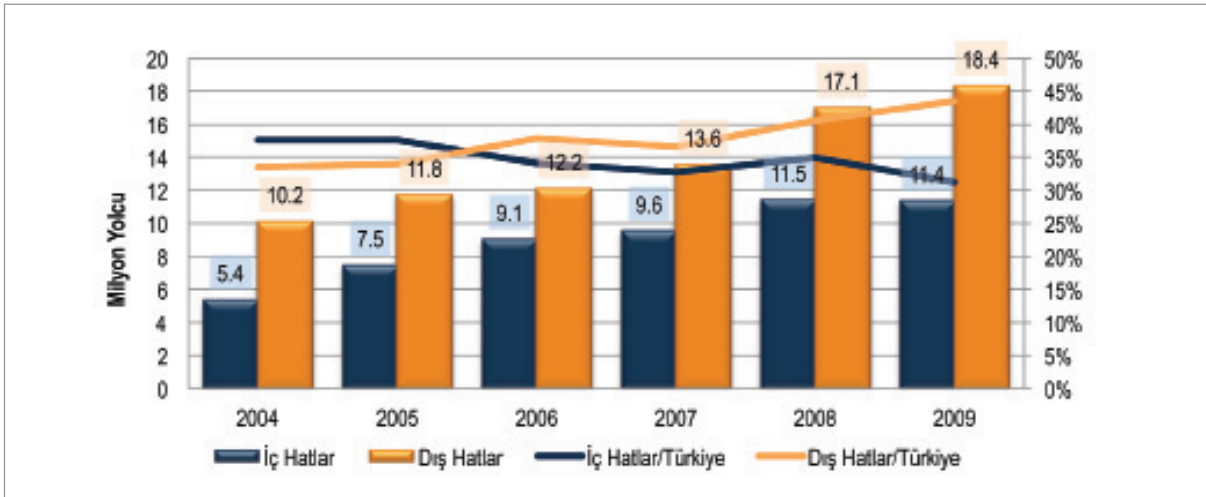
Günde ortalama 650-700 uçağın kullandığı İstanbul Atatürk Havalimanı, her gün yaklaşık 70 bin yolcuya hizmet vermektedir. Dünyanın farklı köşelerinden yaklaşık 300 havayolu şirketine hizmet

veren havalimanında yoğun dönemlerde ise günlük yolcu sayısı 95 - 100 bine, iniş kalkış yapan uçak sayısı ise 900 - 950'e ulaşmaktadır.<sup>74</sup> Atatürk Havalimanı'nda iç hatlarda taşınan yolcu sayısı 2004 yılında 5.430.925'ten 2009 yılında 11.416.838'e ulaşmıştır. Aynı dönem içerisinde dış hatlarda taşınan yolcu sayısı ise 10.169.676'dan 18.396.050'ye ulaşmıştır. Türkiye genelinde taşınan yolcu sayıları ile karşılaştırıldığında ise Atatürk Havalimanı'nın 2004 yılında iç hatlarda %37,64 olan payının 2009 yılında %31,27'ye gerilediği, dış hatlarda ise 2004 yılında %33,50 olan payının 2009 yılında %43,56'ya çıktığı görülmektedir (bkz. Şekil 6.6).

**Günde ortalama 650-700 uçağın kullandığı İstanbul Atatürk Havalimanı, her gün yaklaşık 70.000 yolcuya hizmet vermektedir.**

#### Atatürk Havalimanı Yolcu Trafiği

Şekil 6.6



Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü

<sup>74</sup> <http://www.ataturkairport.com/6.php>, 26.05.2010 tarihinde erişildi.

### 6.3.4.2. Sabiha Gökçen Havalimanı

Sabiha Gökçen Havalimanı İstanbul'un Anadolu Yakası'nda Pendik/Kurtköy'de bulunmaktadır. Havalimanı Kadıköy'e 40 km., Pendik'e 12 km., Taksim'e 50 km., Pendik Deniz Otobüsü İskelesi'ne 4 km. ve Pendik Tren İstasyonu'na 4 km. mesafededir. TEM otoyoluna olan 1,5 km. bağlantısıyla ulaşım açısından da son derece rahat bir trafiğe sahiptir.

546 hektarlık bir alan üzerine kurulu havalimanında yer hizmetleri, akaryakıt, terminal ve antrepo işletmeciliğini faaliyetlerini 1 Mayıs 2008 tarihinden itibaren LİMAK-GMR-Malaysia Airports 3'lü konsorsiyumu tarafından kurulan İSG (İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Yapım Yatırım ve İşletme A.Ş.) HEAŞ'tan devralmıştır.

Havalimanında 06/24 yönünde konumlandırılmış 45 m X 3000 m ebadında beton kaplama pist mevcuttur. Yapılması düşünülen 2. pist master plana dahil edilmiş ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü onayına sunulmuştur. 3500 metre uzunluğundaki pistin mevcut piste uzaklığı 1120 metre olup bağımsız pist operasyonlarına müsait olacaktır. 320 bin m<sup>2</sup>'lik yeni terminal binası 31 Ekim 2009 tarihinde hizmete alınmış olup havalimanının yıllık yolcu kapasitesini 25 milyona çıkarmıştır.<sup>75</sup> Havalimanının yıllık kargo kapasitesi ise 90.000 tondur.

Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan Türkiye'de 21 noktaya, dünyada ise 60 noktaya uçuş gerçekleştirilmekte ve 44 havayolu şirketine hizmet verilmektedir.<sup>76</sup> Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan 2004 yılında iç hatlarda 10.323 olan yolcu sayısı çarpıcı bir büyüme kaydederek

2009 yılında 4.547.673'e ulaşmıştır. Aynı dönemde dış hatlarda taşınan yolcu sayısı ise 235.278'den 2.092.285'e ulaşmıştır. 2009 yılında taşınan toplam yolcu sayısı 6.639.958'dir (bkz. Tablo 6.15). Sabiha Gökçen Havalimanı 2002 – 2008 yılları arasında Avrupa'da en hızlı büyüyen havalimanı olmuştur.<sup>77</sup>

### 6.3.4.3. Çorlu Havalimanı

1998 yılında hizmete giren Tekirdağ Çorlu Havalimanı'nın İstanbul'a uzaklığı yaklaşık 110 km olup, sivil-askeri havalimanı kategorisindedir. 360.000 m<sup>2</sup> alan üzerinde 10.434 m<sup>2</sup> kapalı alana sahip olan havalimanında yer alan pist 3000m x 45m boyutlarında sahip olup beton kaplamadır.

Çorlu Havalimanı ile 2009 yılında iç hatlarda taşınan yolcu sayısı 6.882'dir. Aynı yıl dış hatlarda taşınan yolcu sayısı ise önceki yıla göre %47 artarak 10.149'a çıkmıştır. 2009 yılında taşınan toplam yolcu sayısı ise önceki yıla göre %493 artış sağlayarak 40.778 olmuştur (bkz. Tablo 6.16).

**Sabiha Gökçen Havalimanı'nda 2004'te 10.323 olan iç hat yolcu sayısı 2009'da 4.547.673'e ulaşmıştır. Aynı dönemde dış hatlarda taşınan yolcu sayısı ise 235.278'den 2.092.285'e yükselmiştir.**

#### Sabiha Gökçen Havalimanı Yolcu Trafiği

Tablo 6.15

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
İç Hatlar Yolcu Sayısı	10.323	559.824	2.153.561	2.563.283	2.789.743	4.547.673
Dış Hatlar Yolcu Sayısı	235.278	459.922	762893	1.228.342	1.568.967	2.092.285
<b>Toplam</b>	<b>245.601</b>	<b>1.019.746</b>	<b>2.916.454</b>	<b>3.791.625</b>	<b>4.358.710</b>	<b>6.639.958</b>

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü

<sup>75</sup> [http://www.sabihagokcen.aero/isg\\_hakkinda](http://www.sabihagokcen.aero/isg_hakkinda), 26.05.2010 tarihinde erişildi.

<sup>76</sup> <http://www.ulasimonline.com/HAVA-YOLLARI/17185/Spainair-Sabiha-Gokcenden-havalaniyor.html>, 26.05.2010 tarihinde erişildi.

<sup>77</sup> [http://www.sabihagokcen.aero/isg\\_hakkinda](http://www.sabihagokcen.aero/isg_hakkinda), 26.05.2010 tarihinde erişildi.

	2008	2009	Artış %
İç Hatlar Yolcu Sayısı	-	30.629	-
Dış Hatlar Yolcu Sayısı	6.882	10.149	%47
<b>Toplam</b>	<b>6.882</b>	<b>40.778</b>	<b>%493</b>

Kaynak: DHMİ Genel Müdürlüğü

## 6 4 Kent İçi Ulaşım

İstanbul'da kentiçi ulaşım altyapısının tarihi gelişimi kentin mekânsal gelişimi ve şehir fonksiyonlarının şehir içerisinde dağılımı ile çok yakın bir ilişki içerisinde. 19. yüzyılın başlarına kadar Haliç çevresindeki tarihi yarımada ve Pera'nın yanı sıra Boğaz'da yer alan küçük ve birbirinden kopuk yerleşimlerle sınırlı kalan İstanbul'da ulaşım genellikle yaya olarak yapılmış, bu bölgeler arasındaki ulaşım ise kayıklar ile sağlanmıştır. 1851'de Şirketi Hayriye'nin kurulması ile birlikte kente toplu taşımanın başlangıcı olarak alınabilen vapur taşımacılığı hizmete girmiştir. Vapur taşımacılığı ile beraber İstanbul'da genelde tarihi yarımada ve Pera ile sınırlı kalan yerleşim Boğaz kıyıları boyunca ve Anadolu Yakası'nda genişlemeye başlamıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında geliştirilmeye başlanan tramvay şebekesi ve banliyö hatları bu süreci daha da hızlandırmıştır. 20. yüzyılın ilk yarısında başlatılan otobüs ve dolmuş taşımacılığı ise deniz ve banliyö taşımacılığı ile daha önce Marmara kıyıları ve Boğazın iki yakasında boyunca genişleyen yerleşimlerinin iç kesimlere doğru kaymasını sağlamış olup uzun yıllar boyunca İstanbul trafiğinde en ön planda olan bir ulaşım türü olma özelliğini korumuştur.

1950 yılından itibaren kırsal bölgelerden göçün hızlanarak artması sonucunda ise İstanbul gecekonduların ağırlıklı olduğu plansız ve hızlı bir yayılmaya sürecine girmiştir. Otomotiv sanayinin kurulması ve 1970'lerden itibaren hızla artmaya başlayan otomobil sahipliği bu süreçte rol oynayan en önemli faktörler olmuştur. Mevcut tramvay hatlarının sökülüp tramvay taşımacılığının devreden çıkarılması ile 1960'lı yıllardan itibaren İstanbul'da karayolu ağırlıklı taşıma dönemini başlamıştır. 1973'te hizmete giren Boğaz Köprüsü ve çevre yolu ile 1988 yılında hizmet vermeye başlayan Fatih

Sultan Mehmet Köprüsü ve TEM Otoyolu, İstanbul'da karayolunun ulaşımındaki ağırlığını daha da artırmış ve şehrin gerek iç kesimlere gerekse doğu batı yönünde hızla yayılmasına ivme kazandırmıştır. Deniz otobüslerine ek olarak 1989 yılında hızlı tramvay, 1994 yılında hafif raylı sistemler ve 2000 yılında ise metronun hizmet vermeye başlamasına rağmen, hâlihazırda karayolu ulaşımının diğer ulaşım sistemlerine göre ağırlıkta olduğu görülmektedir. Raylı sistemler ve denizyolu ulaşımının payı ise oldukça düşüktür.

Hâlihazırda İstanbul'da günlük taşınan yolcu sayısının ulaşım türlerine göre dağılımına bakıldığında kara ulaşım sisteminin 10 milyondan fazla yolcu ve genel toplam içerisinde %88,32 oranı ile kent içi ulaşımında temel ulaşım sistemi olduğu görülmektedir. Raylı sistemler ise günde yaklaşık olarak 1 milyon yolcu taşımakta ve genel toplam içerisinde %8,44 orana sahiptir. Deniz ulaşımı ise günde 400.000'ne yakın yolcuya hizmet vermekte ve genel toplam içerisinde %3,24 gibi düşük bir öneme sahip bulunmaktadır.<sup>78</sup>

İstanbul 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı çerçevesinde İstanbul genelinde ulaşım türlerinin farklı hizmet sektörleri ile olan ilişkilerinin, tercihlerin ve eğilimlerin analizi amacıyla 2006 yılı hizmet sektörü anket çalışmasından elde edilen veriler ile 2006 tarihli arazi tespit çalışmasından elde edilen veriler özellikle iş amaçlı yolculuklara dair önemli bilgiler vermektedir. Bu kapsamda elde edilen bulgulara göre işe ulaşımında tercih edilen araç türleri arasında toplu taşıma araçlarının kullanımı görece daha fazladır. Çalışanların %37'si toplu taşımadan faydalanırken; %23'ü servis ve %20'si özel araç ile işyerlerine ulaşmaktadır. Toplu taşıma araçları ile ulaşımında, İETT araçları %70 gibi büyük bir oran ile ağırlıktadır. Çalışanların %19'u minibüs ve dolmuşları, %6'sı raylı sistemleri ve

<sup>78</sup> Bu oranlar İstanbul Valiliği İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı çeşitli kurumlara ait veriler derlenerek elde edilmiş olup, geniş kapsamlı bir ankete dayalı 2006 tarihli İstanbul Ulaşım Ana Planı Hane Halkı Araştırması Raporu verileri ile farklılık arz edebilmektedir.

%5'i deniz yolunu kullanmayı tercih etmektedir.

İstanbul Ulaşım Ana Planı hazırlıkları çerçevesinde 90.000 haneye yönelik olarak gerçekleştirilen hane halkı anketi ve önceki yıllarda hazırlanan Ulaşım Ana Planları çerçevesinde gerçekleştirilen hane halkı anketleri de İstanbul'da farklı ulaşım türlerinin sahip oldukları oranlar ve tarihi gelişimi hakkında önemli bilgiler vermektedir.

Bu çerçevede elde edilen veriler incelendiğinde, özel araçlarla yapılan seyahatlerin toplam seyahatler içerisindeki 1987 yılında %19,3 olan payının dikkat çekici bir şekilde 2007 yılında %26,34'e ulaştığı görülmektedir. Aynı dönem içerisinde taksi ve taksi dolmuşlar ile yapılan seyahatler %10,2'den %4,75'e gerilemiştir.

Yapılan seyahatlerde %10,4 olan servis kullanım oranının ise önemli bir artış sağlayarak 2007 yılında %21,48'e ulaştığı görülmektedir. 1987 yılında %35,2'lik bir oranla toplu taşıma sisteminin bel kemiğini oluşturan otobüs taşımacılığının ise 2007 yılında %24,12'ye gerilediği görülmektedir.

İstanbul'da toplu taşıma sisteminin önemli bir unsuru olan minibüslerin ise 1987 yılında %19 olan toplam içerisindeki payı 2007 yılında %16,71'e gerilemiştir. Raylı sistemlerin ise son yıllarda yapılan büyük yatırımlarla birlikte 1987 yılında %3,8 olan payı 2007 yılında %4,6'ya çıkmıştır. Deniz ulaşımı ise toplam içerisindeki %2'lik payını korumuş fakat artıramamıştır.

Günlük Taşınan Yolcu Sayısı

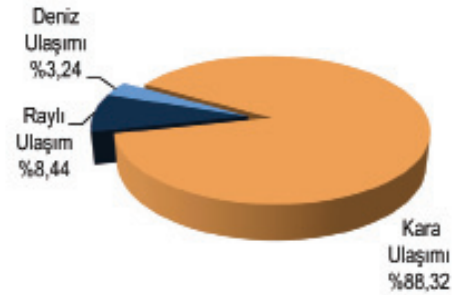
Tablo 6.17

	Günlük Yolcu Sayısı	Oran (%)
Kara Ulaşımı	10.352.000	88,32
Raylı Ulaşım	989.548	8,44
Deniz Ulaşımı	380.000	3,24
<b>Toplam</b>	<b>11.721.548</b>	<b>100</b>

Kaynak: İstanbul Valiliği (İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü) ve İBB verileri kullanılmıştır.

Günlük Taşınan Yolcu Sayısının Ulaşım Türlerine Dağılımı

Şekil 6.7



Ulaşım Türleri Oranları

Tablo 6.18

Ulaşım Türleri	1987	1996	2006
Özel Araç	19,3	19,2	26,34
Taksi-Taksi Dolmuş	10,2	9,4	4,75
Servis	10,4	11,5	21,48
Otobüs	35,2	34,1	24,12
Minibüs	19	19,6	16,71
Raylı Sistemler	3,8	3,6	4,6
Deniz Ulaşımı	2,1	2,6	2

Kaynak: İstanbul Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırması Raporu, 2006.

## 6.4.1. Karayolu Ulaşımı

### 6.4.1.1. Kent İçi Karayolu Ağı

Kent içi ulaşım sisteminin temel unsurunu oluşturan karayolu ağını ekspres ve otoyollar, I.Derece Yollar, II. Derece Yollar, III. Derece Yollar şeklinde sınıflandırmak mümkündür. Bu çerçevede, İstanbul'da ekspres yollar ve otoyollar Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bakım ve onarımından sorumlu olduğu I. ve II. Çevre Yollarını kapsayan iki yakanın ve bölgeler arası gidiş gelişlerin yapıldığı yollardır. Yol kalitesinin ve üzerinde hızların(en yüksek hız 110 km/saat), yüksek olduğu bu yollarda park yapılmamakta ve kesişmeler katlı kavşaklarla sağlanmıştır. Kent karayolu şebekesinin büyük bir bölümünü kapsayan ve bölgelerarası yolculukların yapıldığı I. Derece Yollar ise imar planı olan yerlerde 20 m'lik yol, imar planı olmayan bölgelerde ise ana arterler olarak adlandırılmakta olup İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bakım ve sorumluluğundadır. Konut dokusunu bölgesel toplayıcı yollara bağlayan yerel toplayıcılar olarak değerlendirilebilen II. Derece Yollar, en az 3 şeritli, asfalt ve süreklilik göstermeyen yollardır. Gelişme alanlarında imar planlarının 15 m ya da 17,5 m'lik yollarından oluşturulmuş olup, yapım ve onarımından ilçe belediyeleri sorumludur. III. Derece Yollar ise konut dokusu

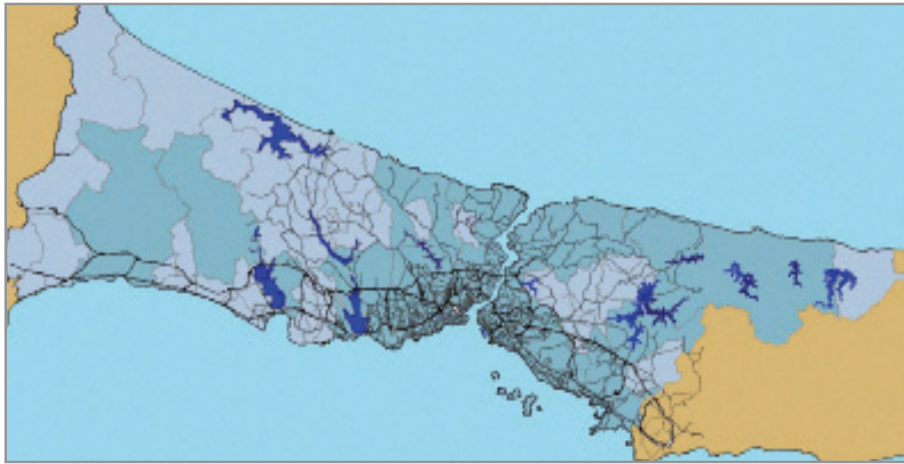
içerisinde genel şebekeye fazla etkisi olmayan, ilçe belediyeleri sorumluluğundaki tali yollardır.

1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda TEM Otoyolu Otoyol-Ekspres Yol, D-100 Karayolu I.Derece Yol, bağlantı yolları ise II. Derece Yol olarak gösterilmiş olup, planda yeni yollar açmak yerine, mevcut ulaşım altyapısının rasyonel şekilde kullanımına öncelik verilmiştir.<sup>79</sup>

İstanbul genelindeki ulaşım ağı, şehrin hızla gelişen ve değişen yapısından kaynaklanan ulaşım taleplerini karşılayamamaktadır. Bölgeler arasındaki köprülerde ve köprülere ulaşan karayolu akslarında aşırı trafik tıkanıklıkları meydana gelmektedir. Özellikle Haliç, Boğaz ve Marmara kıyıları boyunca uzayan yerleşim deniz ulaşımı açısından önemli fırsatlar sunmakla birlikte karayolu ulaşımı için büyük sıkıntılar da yaratmaktadır. Avrupa ve Asya kıtalarını birbirine bağlayan ve karayolu ağının ulusal ölçekte en önemli halkalarından ikisi, 1973 yılında hizmete açılmış olan Boğaziçi Köprüsü ile 1988 yılından beri hizmet vermekte olan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü kent genelinde trafik sıklığının yaşandığı en önemli güzergâhlardandır. Günlük olarak geçiş yapan araç sayısına bakıldığında, Boğaziçi Köprüsü'nden 183.583 adet ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden ise 215.345 adet olmak üzere günde toplam 398.928 aracın geçiş yaptığı görülmektedir.

### İstanbul Karayolu Ağı

### Harita 6.3



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

<sup>79</sup> 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı, s.668.



## Boğaz Köprülerinin Günlük Trafik Yüğü, 2009

Tablo 6.19

	Manuel	OGS	KGS	Toplam
Boğaziçi Köprüsü	-	130.277	53.306	183.583
Fatih Sultan Mehmet Köprüsü	16.686	120.410	78.249	215.345
<b>Toplam</b>	<b>16.686</b>	<b>250.687</b>	<b>131.555</b>	<b>398.928</b>

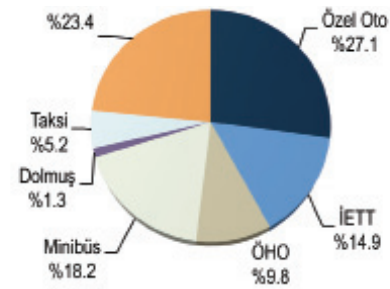
Kaynak: İstanbul Valiliği (İstanbul İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü)

## 6.4.1.2. Karayolu Toplu Taşıma Sistemi

İstanbul'un karayolu toplu taşıma sisteminin temel unsurları İETT otobüsleri, özel halk otobüsleri, servis araçları, minibüsler, dolmuş ve taksiler olarak tanımlanabilir. Sayıları 1.602.730'a<sup>80</sup> ulaşan özel otomobillerin günde ortalama 2.800.000 yolcu taşıdığı tahmin edilmekte olup ve karayolu ulaşımı içerisinde %27 ile en büyük orana sahiptir. Özel otomobilleri %23,4 ile servisler, %18,2 ile minibüsler, %14,9 ile İETT otobüsleri, %9,8 ile özel halk otobüsleri takip etmektedir. Taksi ve dolmuşlar ise sırasıyla %5,2 ve %1,3 oranlarla kent içi ulaşımında daha düşük öneme sahiptirler.

## Türlerine Göre Karayolu Toplu Taşımacılığının Dağılımı

Şekil 6.8



Kaynak: İstanbul Valiliği (İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü) ve İBB verileri kullanılmıştır.

## Türlerine Göre Karayolu Toplu Taşımacılığının Dağılımı

Tablo 6.20

Araç türü	Araç sayısı	Günlük yolcu Sayısı	Oran (%)
Özel Oto	1.602.730	2.800.000	27,1
İETT	2.824	1.538.779	14,9
ÖHO	2059	1.016.000	9,8
Minibüs	6.361	1.882.000	18,2
Dolmuş	590	129.700	1,3
Taksi	17.222	535.000	5,2
Servis	36.902	2.419.000	23,4
<b>Toplam</b>	<b>1.668.131</b>	<b>10.352.000</b>	<b>100</b>

Kaynak: İstanbul Valiliği (İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü) ve İBB verileri kullanılmıştır.

<sup>80</sup> İstanbul'daki otomobil sayılarına ilişkin TÜİK verileri İstanbul Valiliği İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü verilerinden farklılık arz etmektedir.

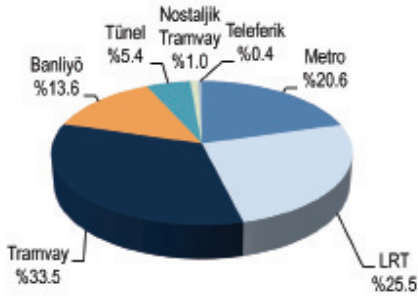
## 6.4.2. Raylı Sistemler

İstanbul'un her iki yakasında Marmara kıyılarına paralel uzanan demiryolu sistemi diğer şehir ve ülkelere ulaşım imkânları sunmaktadır. Elektrikli olan ve sinyalizasyon sistemine sahip bu hatlar üzerinde ayrıca Halkalı- Sirkeci ve Haydarpaşa-Gebze banliyö trenleri hizmet vermektedir. Banliyö hatlarının yanı sıra metro, hafif metro, tramvay, nostaljik tramvay ve tünel/füniküler kent içi toplu taşıma şebekesi içerisinde yer alan diğer raylı sistemlerdir. Banliyö hatlarının da dâhil olduğu kentiçi raylı sistemlerin günde yaklaşık bir milyon yolcuya hizmet verdiği tahmin edilmektedir. Raylı sistem taşımacılığında son yıllarda gerçekleştirilen önemli yatırımlarla birlikte ilk sırayı tramvay almıştır. Tramvayın raylı taşımacılığı

içerisindeki oranı %33'tür. Hafif metro %26'lık oranla ikinci sırayı alırken, %21'lik oranla metro üçüncü sırada gelmektedir. Banliyö taşımacılığı ve tünel/füniküler ile taşınan yolcuların oranı ise sırasıyla %14 ve %5'tir. Toplam 146,5 km uzunluğundaki raylı sistem ağının yarısına yakın bir kısmını mevcut banliyö hatları oluşturmaktadır. Tramvay hatları %23,6'lık payla ile ikincisi, hafif metro hatları %13,2 ile üçüncü, metro hatları ise %9,9'luk payla dördüncü sırada yer almaktadır.

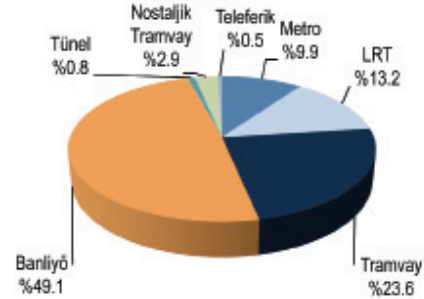
Tramvay, hafif metro ve metro işletmeleri Büyükşehir Belediyesi'nin iştiraki olan İstanbul Ulaşım Sanayi ve Ticaret A.Ş. (ULAŞIM A.Ş.) Genel Müdürlüğü'nce yürütülmektedir. Banliyö hatları TCDD Genel Müdürlüğü tarafından işletilmektedir. Tarihi tramvay ve tünel ise İETT tarafından işletilmektedir.

Raylı Sistem Türlerine Göre Taşınan Yolcu Sayısı Oranları



Kaynak: İstanbul Ulaşım A.Ş., İBB 2009 Faaliyet Raporu ve TCDD verileri kullanılmıştır.

Raylı Sistem Türlerinin Uzunluklarına Göre Oranları



Kaynak: İstanbul Ulaşım A.Ş., İBB 2009 Faaliyet Raporu ve TCDD verileri kullanılmıştır.

Güzergaha Göre Mevcut Raylı Sistem Altyapısı

Tablo 6.21

	Güzergâh Adı	Türü	Uzunluk (km)	Taşınan Yolcu (kişi/gün)	Taşıma Kapasitesi(kişi/saat)
1	Şişhane – Atatürk Oto Sanayi	Metro	14,5	203.895	70.000
2	Aksaray-Havalimanı	LRT	19,3	252.289	35.000
3	Zeytinburnu-Kabataş	Tramvay	14,1	215.484	15.000
4	Topkapı - Habipler	Tramvay	15,3	60.000	15.000
5	Zeytinburnu-Bağcılar	Tramvay	5,2	55.923	15.000

Güzergaha Göre Mevcut Raylı Sistem Altyapısı

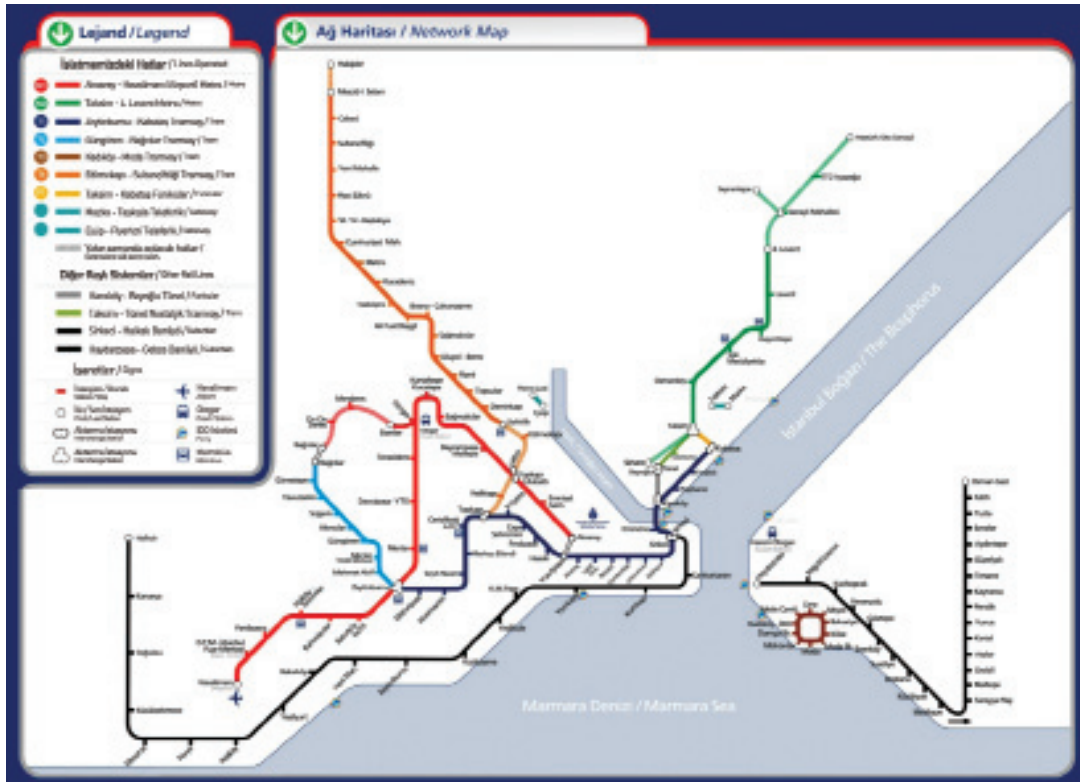
Tablo 6.21

	Güzergâh Adı	Türü	Uzunluk (km)	Taşınan Yolcu (kişi/gün)	Taşıma Kapasitesi(kişi/saat)
6	İstiklal C. (Tünel-Taksim)	Nostaljik	1,6	5.000	1.000
	Kadıköy-Moda	Tramvay	2,6	5.000	1.500
7	Tünel-Karaköy	Füniküler	0,6	14.000	1.500
8	Taksim - Kabataş	Füniküler	0,6	39.193	7.500
9	Sirkeci-Halkalı	Banliyö (TCDD)	27	69.379	250.000
	Harem-Gebze		45	65.285	
10	Maçka-Taşkışla	Teleferik	0,3	2.000	150
	Eyüp-Piyer Loti	Teleferik	0,4	2.100	350
<b>Toplam</b>			<b>146,5</b>	<b>989.548</b>	<b>412.000</b>

Kaynak: İstanbul Ulaşım A.Ş., İBB 2009 Faaliyet Raporu ve TCDD verileri kullanılmıştır.

İstanbul'da Mevcut Raylı Sistemler

Harita 6.4



Kaynak: İstanbul Büyük Şehir Belediyesi 2009 Faaliyet Raporu

### 6.4.3. Deniz Ulaşımı

Yerleşimin 31,5 km'lik Boğaz ve 7,3 km'lik Haliç'in yanı sıra 75 km'lik Marmara kıyı şeridi boyunca uzandığı İstanbul deniz ulaşımı açısından dünyanın birçok şehriyle karşılaştırılamayacak olanaklara sahiptir. Bununla birlikte İstanbul'un tarihi gelişiminde ve şehrin mekânsal büyümesinde çok önemli bir yere sahip olan deniz ulaşımı hâlihazırda eski önemini kaybetmiş olup ulaşım türleri arasında en az kullanılanıdır. Deniz ulaşımına yönelik olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bir iştiraki olan İDO tarafından işletilen şehir hatları

vapurları ve deniz otobüslerinin yanı sıra ve özel sektör tarafından işletilen dolmuş motorlar da hizmet vermekte olup günde yaklaşık 380.000 insanın taşındığı tahmin edilmektedir.

İDO'ya bağlı olarak faaliyet gösteren deniz hatlarında günde ortalama olarak 230.000 yolcu taşınmakta olup İstanbul'da denizyolu ile taşınan toplam yolcu sayısının %60'ını oluşturmaktadır. İDO tarafından düzenlenen deniz otobüsleri seferleri ile ortalama günlük taşınan yolcu sayısı ise yaklaşık 30.000'dir. Deniz motorlarının ise günde ortalama 120.000 yolcuya hizmet verdiği tahmin edilmektedir.

#### İstanbul Denizyolu Sistemindeki İskele ve Terminaler

Harita 6.5



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

Türlerine Göre Denizyolu Ulaşımı Dağılımı

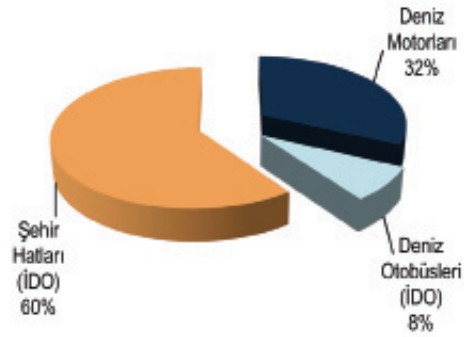
Tablo 6.22

	Araç sayısı	Günlük Yolcu Sayısı	Oran (%)
Şehir Hatları	52	230.000	60
Deniz Otobüsleri	26	30.000	8
Deniz Motorları	236	120.000	32
<b>Toplam</b>	<b>314</b>	<b>380.000</b>	<b>100</b>

Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

Türlerine Göre Denizyolu Ulaşımı Dağılımı

Şekil 6.11



Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

## 6.5 Ulaşım Altyapı Planlaması

### 6.5.1. Ulusal Plan ve Stratejiler

Birçok sektör ve konuda olduğu gibi ulusal planlar gerek şehirlerarası ulaşım gerekse şehir içi ulaşım altyapısına ilişkin en önemli stratejik planlama kaynağıdır. Bu çerçevede 9. Kalkınma Planı, AB üyesi ülkelerde, ulaşımda sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde, kent içi ulaşım sorunlarında kapasite artırıcı çözümler yerine talep ve trafik yönetim uygulamaları ile bilgi teknolojilerinin etkin kullanımının önem kazandığını vurgulamıştır. Hızlı ve plansız kentleşme, büyük kentlerde yaşanan yüksek nüfus artışı ve motorlu taşıt sahipliğindeki artışın kent içi ulaşımda yaşanan fazla yakıt tüketiminin, çevre kirlenmesi, kazalar ve trafik tıkanıklığı problemlerinin artarak devam etmesine sebep olduğuna dikkat çekilmiştir. Ayrıca yerleşimin yoğun olduğu büyük kentlerde altyapı yapım maliyetlerinin yüksekliği ve mali kaynakların yetersizliği nedenleriyle gerekli yatırımların yeterli ölçüde yapılamadığı ve toplu taşıma hizmetinin iyileştirilemediği belirtilmiştir. Plan döneminde İstanbul ve diğer büyük şehirlerdeki raylı sistem çalışmalarından bahsedilmiştir. Bu çerçevede, 9. Kalkınma Planı çerçevesinde kent içi ulaşımına ilişkin olarak aşağıda yer alan önlemler ortaya konmuştur.<sup>81</sup>

- Enerji, çevre, ekonomi, konut, arsa ve arazi politikaları ile tutarlı, sürdürülebilir, kamu kesimini bağlayıcı, özel sektörü yönlendirici geniş kapsamlı bir ulusal kent içi ulaşım stratejisinin oluşturulması,
- Toplumun tüm kesimlerine eşit fırsatlar sunan, katılımcı, kamu yararını gözetilen, yurt içi kaynakların kullanımına özen göstererek dışa bağımlılığı en aza indiren, çevreye duyarlı, ekonomik açıdan verimli, güvenli ve sürekli yaya hareketinin sağlanmasını esas alan kent içi ulaşım planlamasının yapılması,
- Arazi kullanım kararlarının her ölçekte ulaşım etkileri ile birlikte değerlendirilmesi ve her ölçüğün gerektirdiği kent içi ulaşım planlarının hazırlanmasının sağlanması,

**Yerleşimin yoğun olduğu büyük kentlerde altyapı yapım maliyetlerinin yüksekliği ve mali kaynakların yetersizliğinden dolayı gerekli yatırımlar yeterli ölçüde yapılamamakta ve toplu taşıma hizmeti iyileştirilememektedir.**

<sup>81</sup> 9. Kalkınma Planı'nın ulaşım sektörüne ilişkin önerilerine, ulaşım ile ilgili ulusal ölçekteki önemli bazı plan ve raporlara 'Hizmetler Sektörü' bölümünde 'Lojistik Sektörü' altında ayrıca yer verilmiştir.

- Her kentin özgün yapısı, dinamikleri ve potansiyelleri göz önüne alınarak, kentiçi ulaşım türlerinde çeşitlilik ve bütünleşmenin sağlanması,
- Ulaştırma etüdlerine temel oluşturması açısından, kentlerdeki mevcut ulaşım sistemi ile yolculuk talebine ilişkin verilerin toplandığı ve düzenli olarak güncellenen Kent Bilgi Sistemlerinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması, bu sistemlerin vatandaşların bilgi talebini karşılayacak şekilde geliştirilmesi,
- AB'ye uyum sürecinde sürdürülebilir bir kentiçi ulaşım sistemi oluşturmaya yönelik yaya ve bisiklet ulaşımı ile toplu taşımaya öncelik verilmesi ve bu türlerin kullanımının özendirilmesi,
- Toplu taşıma ile bireysel ulaşım türlerinin birbirleriyle ve kendi içlerinde rekabet etmeyen bir sistem olarak çalışmasını sağlanması,
- Raylı sistem projelerinin, alternatif toplu taşım sistemlerinin yetersiz kaldığı, öngörülen yıl için doruk saat yolculuk talebinin tek yönde asgari 15.000 yolcu/saat düzeyinde gerçekleşmesi beklenen koridorlarda planlanması,
- Kentiçi ulaşım projelerinin finansmanında dışa bağımlılığı en aza indiren, ulusal üretim, istihdam ve finansman imkânlarından azami ölçüde yararlanan modeller kullanılması
- Dış finansman sağlanması düşünülen kentiçi ulaşım projelerinin seçiminde; proje maliyetleri ile iç-dış finansman kompozisyonunun belediyelerin mali yapıları ile uyumlu olması şartının aranması,
- Ulusal ve yerel düzeyde kentiçi ulaşım karar, politika, uygulama ve denetiminden sorumlu birimlerin görev, yetki ve sorumluluklarını tanımlayan gerekli düzenlemelerin yapılması.

Kentiçi ulaşımına ilişkin ulusal bir strateji henüz geliştirilememiştir. Bununla birlikte, 4-7 Mayıs 2009 tarihlerinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı koordinasyonunda gerçekleştirilen Kentleşme Şurası kapsamında hazırlanan Kentsel Teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu raporunda sürdürülebilir bir kentsel ulaşım politikasının çerçevesinin oluşturulması hedeflenmiş, bu amaçla kapsamlı politika önerilerinde bulunulmuş, strateji, eylem planları ve bunların uygulanışına ilişkin göstergeler geliştirilmiştir. Raporun önerileri arasında, kentsel ulaşım yasası ve yönetmeliklerinin hazırlanması; kentsel ulaşım stratejisinin hazırlanması ve yerel yönetimler için bağlayıcı hale getirilmesi; kent planları ile uyumlu ulaşım planlarının hazırlanması ve uygulanmasını sağlayacak yasal düzenlemeler

yapılması; imar mevzuatında yasal değişiklikler yapılarak yaşanabilirlik ilkelerini gözeterek, karma arazi kullanımıyla motorlu taşıt trafiğini azaltan, toplu taşıma, yaya ve bisiklet ulaşımının geliştirilmesini hedefleyen kentsel gelişme modellerini destekleyen planlama ilke ve standartlarının içerilmesinin sağlanması; plan değişiklikleri ve mevzi imar planlarıyla getirilen yeni gelişme alanı önerilerinin ulaşım sistemi bütününe etkileri ile 'Trafik Etki Analizleri'nin yapılması ve olumsuz etkilerin kabul edilebilir sınırlar içinde olması için gerekli önlemlerin alınmasını zorunlu kılabilecek yasal düzenlemeler yapılması; kentlilerin ulaşımına ilişkin konularda karar alma süreçlerine katılımına ilişkin düzenlemeler yapılması; ulaşım ve trafik güvenliği ile ilgili mevzuatın da gözden geçirilerek güvenlikle ilgili unsurların yaşanabilirlik ve çağdaş normlar gözetilerek yenilenmesi yer almaktadır.

Ulusal İklim Değişikliği Stratejisi (2010-2020) ise ulaşım sektörüne ilişkin orta ve uzun vadeli stratejiler ortaya koymuş ve genel olarak ulaşım türlerinin dengeli kullanımı ve sürdürülebilir çevre dostu ulaşım planlama yaklaşımlarının önemi üzerinde durmuştur. Bu kapsamda, orta vadede yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu, denizyolu ve havayolunun payının ve kapasite kullanım oranlarının artırılması için planlar geliştirilmesi; kombine taşımacılığın geliştirilmesi ile ilgili potansiyel analiz çalışması yapılması; kısa mesafeli deniz ve göl taşımacılığının desteklenmesi; şehirlerde bisiklet gibi çevre dostu ulaşım araçlarının kullanımının yaygınlaştırılmasına ve yaya ulaşımına imkan verecek düzenlemelerin özendirilmesi; büyük şehirlerde metro ve hafif raylı sistemler ile toplu taşıma sistemlerinin yaygınlaştırılması; kentlerde kullanılan toplu taşıma araçlarında alternatif yakıt ve temiz araç teknolojilerinin kullanımının yaygınlaştırılması; yol ağının geometrik ve fiziki standartlarının daha az yakıt sarfiyatı sağlamak amacıyla yükseltilmesine yönelik Ar-Ge çalışmaları yapılması; akıllı ulaşım sistemi uygulamalarının geliştirilmesi; ulaşımında enerji verimliliğini arttıracak uygulamaların geliştirilmesi öngörülmüştür. Uzun vadede ise demiryolu ve denizyolu taşımalarının payının artırılması ve

**İstanbul Ulaşım Ana Planı (İUAP) kapsamında; toplu taşıma hizmetlerinin geliştirilerek özel otomobil bağımlılığının azaltılması ile kent içinde hareketliliğin ve erişilebilirliğin artırılması amaçlanmaktadır.**

havayolu taşımacılığının desteklenmesi; alternatif yakıt, CO2 ve NOX emisyonlarını en aza indirebilen yeni teknoloji ürünü motorların ve hibrit gibi çevre dostu ulaşım araçlarının kullanımının yaygınlaştırılması temel stratejiler olarak belirlenmiştir.

### 6.5.2. Bölgesel ve Yerel Plan ve Stratejiler

İstanbul'un şehirlerarası ve kentiçi ulaşım altyapısına ilişkin yerel ölçekli planların başında önceki yıllarda hazırlanan fakat tam olarak uygulanamayan ulaşım ana planları gelmektedir. İstanbul metropoliten alanı için 1997 yılında hazırlanan Ulaşım Ana Planı'nın zamanla kentin gelişim ve değişim süreci içerisinde güncelliğini kaybetmiş olması, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırlarının değişmesi, mevcut nazım planlar ile uyumlu ulaşım ana planının kapsamının yeterli olmaması; aynı zamanda 1999 yılında gerçekleşen Marmara Bölgesi depremi sonrasında ilgili yasa gereğince revize edilmesi gereken tüm arazi kullanım planlarına bağlı olarak değişebilecek arazi kullanım kararları ile uyumlu bir ulaşım ana planının hazırlanmasının zorunluluk haline gelmiş olması sebepleri ile 2023 yılını hedef alan yeni bir ulaşım ana planı hazırlanmasına ilişkin çalışmalar JICA (Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı) ile yapılan uluslararası teknik işbirliği anlaşmasının çerçevesinde yürütülmektedir.

Bu doğrultuda proje için gerekli bilgilerin toplanması, derlenmesi, modellenmesi ve ulaşım ana planının hazırlanması için gerekli tüm hazırlıkların yapılması yönünde Mayıs 2006'da İstanbul Ulaşım Ana Planı 1. Etap Analitik Etüt ve Model Kalibrasyonu çalışmasına başlanmış ve bu çalışmaların devamı niteliğinde JICA ile düzenlenen teknik işbirliği protokolü çerçevesinde yürütülmekte olan adı geçen plan çalışmasının ikinci aşamasını oluşturan Ulaşım Ana Planı 2. Etap "İstanbul Metropoliten Alanı Entegre Kentsel Ulaşım Ana Planı Destek Projesi Alımı" işi 2007-2008 yılı içerisinde Büyükşehir Belediyesince sürdürülmüş olup, 2009 yılında tamamlanmış ve revizyon çalışmaları devam etmektedir.

İstanbul Metropoliten Alanı Entegre Kentsel Ulaşım Ana Planı çalışması (İUAP) kapsamında şu anda 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'ndan gelen veriler doğrultusunda 2023 yılı için karayolu ve raylı sistem projelerinin fizibilite çalışmaları yapılmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İUAP çalışması için kendi proje ekibini oluşturmuş ve bu ekip ile JICA uzmanları çalışmayı ortak yürütmüştür. Üniversitelerden dört öğretim üyesi danışma grubu olarak proje ekibine dâhil edilmiştir. Ayrıca İstanbul Büyükşehir Belediyesi, çalışma yapısında ilgili birim ve kurum temsilcilerinden

oluşan bir izleme kurulu düzenlemiştir. Bu kurul, çalışmanın sürecini izlemiş ve planlama sürecindeki detayları eleştirel olarak gözden geçirmiştir.

Çalışmanın hedefleri İstanbul kenti için kısa (2013 hedef yılı), orta (2018 hedef yılı) ve uzun (2023 hedef yılı) dönemli planların hazırlanmasını ve bu üç dönem için bir uygulama planının oluşturulmasını kapsayan bir kentsel ulaşım ana planının hazırlanmasıdır. Bu kapsamda hazırlanacak ulaşım ana planının alt hedefleri 3 alt başlıkta tanımlanmaktadır:

- Toplu taşıma hizmetlerinin geliştirilerek özel otomobil bağımlılığının azaltılması, bu şekilde kent içinde hareketliliğin ve erişilebilirliğin artırılmasına katkıda bulunulması ve daha yaşanabilir bir kentsel çevrenin oluşturulması,
- Kısa dönemde artan araç trafiği ile başa çıkmak için karayolu ağının iyileştirilerek geliştirilmesi, uzun dönemde kentin gelecekteki uygun mekânsal büyümesinin şekillendirilmesi,
- Trafik yönetim politikaları çerçevesinde trafik kurallarının sıkılaştırılması, mevcut yolların etkin kullanımının sağlanması, trafik sinyalizasyon sisteminin iyileştirilmesi, trafik bilgi sisteminin geliştirilmesi, yasal olmayan parklanmalar için sıkı yaptırımlar, yaya çevresinin iyileştirilmesi, otopark kontrolünün sağlanması, trafik güvenliğinin sağlanması.

İstanbul'un mevcut sorunlarının çözümünü, mekânsal gelişiminin ve kalkınmasının sürdürülebilir bir şekilde sağlanmasını ve yaşam kalitesinin artırılmasını amaçlayan 2009 yılında onaylanan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda ulaşım, önemli başlıklardan birini oluşturmaktadır.

Planda öngörülen raylı sistem bağlantıları ve cep otogarı ile ilgili uygulamaların İBB Ulaşım Daire Başkanlığı tarafından yapılan ve yapılmakta olan çalışmalar kapsamında kesinleştirileceği ifade edilmektedir. Ulaştırma Bakanlığı, DLHİ (Demiryolları, Limanlar Hava Meydanları İnşaatı) Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmekte olan Marmaray Projesi'nin kentin ulaşımında etkin olarak yararlanılması için diğer ulaşım sistemleri ile gerekli entegrasyonların sağlanması gerektiği vurgulanmaktadır.

Toplu taşımayı teşvik etmek için intermodal taşımacılık sisteminin kurulması ve etkin bir biçimde çalışmasının sağlanmasının yanı sıra toplu taşıma açısından stratejik odaklarda otopark alanlarının tasarlanması planlanmaktadır. Özel otomobillerin kentin merkez bölgelerine girişlerinin azaltılması ve kent merkezlerinde yaya

akslarının oluşturulmasına ek olarak merkez bölgelerin dışında ve özellikle raylı sistem istasyonları yakınında “park and ride” sistemi ile otomobil kullanıcılarının raylı sisteme aktarma yapmalarının kolaylaştırılması planlanmaktadır.

Deniz ulaşımına ilişkin olarak yeni hatlarla ve küçük kapasiteli, yanaşma ve manevra süreleri daha kısa ve hızla gemilerle deniz ulaşımının payının artırılması; İDO ve diğer ilgili kurumların işbirliğiyle, Marmara Denizi’nde yer alan merkezlerin iskelelerinin günlük deniz ulaşımı bağlantılarına dahil edilmesi önerilmektedir.

Gümüşyaka’da önerilen limanın kamu özel sektör ortaklığı (yap-işlet-devret vb. modeller) ile gerçekleştirilebileceği bunun yanı sıra yatırımcı destekleme kredileri, ulusal ve uluslararası fonlar vb. kaynaklardan yararlanılabileceği vurgulanmıştır. Marmara Bölgesi limanları arasında denizyolu üzerinden yük akışının etkinleştirilmesi ve bölgesel lojistik istasyonların geliştirilmesi için, bölgesel ölçekte bir entegre ulaşım ve lojistik merkezler planının bölge kentleri ve merkezi hükümet birimleri ile ortaklaşa hazırlanması altı çizilen konular arasındadır. Diğer vurgulanan hususlar arasında başta deprem olmak üzere acil durumlara yönelik ulaşım önlemlerinin saptanması ve ulaşım sorununun çözülmesi konusunda yerel yönetimlerin bütçe imkânlarının artırılması yer almaktadır.

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nın çeşitli uygulama etapları ile hayata geçirilmesi öngörülmüştür. Buna göre I. Etap; planın uygulamaya girmesiyle beraber 1 ile 10 yıl arasındaki zaman diliminde yapılması gereken eylemleri ortaya koymaktadır. II. Etap; 11 ve 15 yıllar arasındaki dönemi kapsamaktadır. İlk iki etapta gerçekleştirilmesi öngörülmesine rağmen çeşitli nedenlerle gerçekleştirilemeyen kararların uygulanacağı aşamadır. Bu etapta ayrıca, “kapasite plan” niteliğinde hazırlanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı ilk iki etapta dönemsel olarak değerlendirilerek, gerek duyulması halinde plan bütünlüğünü ve ilkelerini bozmayacak gerekli değişiklikler yapılabilecektir. Bu etapta, ilk iki etapta bir sonraki bölümde açıklanan “plan izleme değerlendirme yaklaşımı” doğrultusunda yapılacak değerlendirmeler de göz önünde bulundurularak; Plan’ın ne oranda başarıya ulaşmış olup olmadığı nedenleriyle birlikte ortaya konularak alınması gerekli önlemler belirlenecektir. Bu çerçevede Plan’da ulaşım sistemi ve lojistik altyapısına ilişkin tedbirler Tablo 6.23’te gösterilmiştir.

2007 tarihli 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı da arazi kullanım kararları ile ulaşım planlama kararlarının uyumunu sağlayarak yeni ulaşım arz ve talebinin dengelenmesini hedeflemiştir. Ulaşım kararlarının bu şekilde şehrin gelecekteki makro formunun

oluşmasında da önemli bir rol oynaması, toplumsal ve çevresel sürdürülebilirliğin yanı sıra ekonomik gelişme ve dönüşüm amaçlarına da hizmet etmesi hedeflenmiştir.

Plan, kentsel ulaşım yatırımlarında raylı sistemlere ağırlık veren ve daha çok ve farklı ulaşım türlerinin entegre edilerek birbirlerini besledikleri aktarma merkezlerine odaklanan bir yapı önermektedir. Bu çerçevede, Avrupa ve Asya kıtalarını demiryolu ile bağlayacak Marmaray’ın önemli bir rol üstlenmesi öngörülmüştür. Buna ek olarak doğu-batı ekseninde TEM ve E5’e paralel uzanacak hızlı ve yüksek kapasiteye sahip hatların raylı sistemlerinin ana omurgasını oluşturarak öngörülen merkez kademelenmesi doğrultusunda doğu ve batıdaki çekim merkezlerini, sanayi alanlarını birbirlerine ve MİA’ya bağlamaları amaçlanmıştır.

Planlanan raylı sistemlerin karayolları üzerindeki yoğunluk ve baskıyı önemli ölçüde azaltacağı öngörülmüştür. Bu nedenle mevcut karayollarına çok gerekli kısımlar dışında eklemeler yapılmaması bunun yerine mevcut karayolu altyapısının rasyonel kullanımına yönelik çözümlerin geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Plan deniz kıyısındaki transfer merkezleri ve raylı sistemlerin denize ulaştığı her noktada o bölgenin yoğunluğuna göre iskeleler önerilmiştir. Bakırköy Deniz Otobüsleri İskelesi’nin, Ambarlı Limanı’nın, Büyükkçekmece Deniz Otobüsleri İskelesi’nin raylı sistem bağlantılarının yapılması öngörülmektedir.

**İstanbul Ulaşım Ana Planı (İUAP), İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı JICA uzmanlarının ortak yürüttükleri bir çalışmadır.**



	ETAP (1-10 Yıl)	ETAP (11-15 Yıl)
KARAYOLU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ulaşım akslarının başta deprem olmak üzere tüm acil durumlar dikkate alınarak iyileştirilmesi.</li> <li>Toplu taşımayı teşvik etmek üzere, toplu taşıma açısından stratejik odaklarda otopark alanlarının oluşturulması.</li> <li>Cep otoparklarının projelerinin hazırlanması ve uygulamalarının tamamlanması.</li> </ul>	
DEMİRYOLU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marmaray Tüp Geçiş Projesi'nin tamamlanması.</li> <li>Plan ile önerilen raylı sistem güzergahlarının, önerilen merkezler göz önünde bulundurularak metro, hafif raylı sistemler, banliyö hattı vb. olarak detaylandırılması, uygulama projelerinin elde edilmesi ve inşaatlarına başlanması.</li> <li>Marmaray'la bağlantılı olarak, Kazlıçeşme'de "aktarma merkezi" oluşturularak; denizyolu ve demiryolu entegrasyonunun sağlanması.</li> <li>Merkez bölgelerin dışında ve özellikle raylı sistem istasyonları yakınında "park and ride" sistemi ile otomobil kullanıcılarının raylı sisteme aktarma yapmalarının kolaylaştırılması.</li> <li>DLH önderliğinde yürütülmekte olan ve yapım ihalesi aşamasına gelmiş bulunan Ankara-İstanbul Hızlı Demiryolu Projesi'nin devamı niteliğindeki Halkalı-Bulgaristan Hızlı Tren Hattı Projesi'nin tamamlanması.</li> <li>Halkalı-Avrupa Hızlı Tren Hattı'nın işletmeye açılması ile Halkalı-Çerkezköy arasındaki mevcut bölgesel demiryolu hattının DLH önderliğinde çift hatlı ve 110 km/saat hız kapasitesine sahip geometrik standartlarda banliyöye dönüştürülme projesinin hazırlanması ve uygulamaya başlanması.</li> <li>Ambarlı Limanı'nın, Marmaray Projesi kapsamında iyileştirilecek olan mevcut bölgesel demiryolu ağına entegre olacak raylı sistemler ve yeni oluşturulacak karayolu ve TIR kamyon parklarıyla desteklenmesi.</li> <li>Hadımköy'de önerilen lojistik bölgenin Ambarlı Limanı ile ulaşım bağlantılarının (Ambarlı-Esenyurt-İspartakule- Hadımköy raylı sistem hattı) sağlanması.</li> <li>Pendik Limanı ile Orhanlı lojistik bölge arasındaki raylı sistem hattının gerçekleştirilmesi.</li> <li>Yük taşımacılığında liman, lojistik bölge ve sanayi alanlarının raylı sistemlerle bağlantısının kurulması suretiyle; Ro-Ro ve Ro-La sistemlerinin intermodal şekilde çalışmaya başlaması.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan ile önerilen raylı sistem güzergahlarının detaylandırılması, uygulama projelerinin elde edilmesi ve inşaatlarının gerçekleştirilmesi çalışmalarının tamamlanması.</li> <li>Halkalı-Avrupa Hızlı Tren Hattı'nın işletmeye açılması ile Halkalı-Çerkezköy arasındaki mevcut bölgesel demiryolu hattının DLH önderliğinde çift hatlı ve 110 km/saat hız kapasitesine sahip geometrik standartlarda banliyöye dönüştürülme projesinin uygulanmasının tamamlanması.</li> </ul>
DENİZYOLU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Şehir içi ve şehirlerarası deniz ulaşımının, diğer ulaşım sistemleri ve odakları ile eşgüdümlü çalışabilecek şekilde düzenlenmesi.</li> <li>Denizyolu ulaşımıyla ilgili olarak iskelelerinin fiziksel standartlarının ve kapasitelerinin iyileştirilmesi.</li> <li>Ambarlı Limanı'nın orta vadede İstanbul'un yük taşımacılığında etkin olarak kullanımının sağlanması doğrultusunda verilen genişletile kararına ilişkin projelendirme ve uygulamasının tamamlanması.</li> <li>Liman sahaları içerisinde 2872 sayılı Çevre Kanunu uyarınca Deniz Atıkları Yönetimi için yer ayrılması.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Haydarpaşa, Kartal ve Zeytinburnu kruvaziyer liman projelerinin tamamlanması.</li> <li>Büyükçekmece, Silivri ve Riva'da önerilen yat limanlarının tamamlanması.</li> <li>Gümüşyaka'da önerilen limana ilişkin proje çalışmalarının başlatılması.</li> </ul>

	ETAP (1-10 Yıl)	ETAP (11-15 Yıl)
DENİZYOLU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Salıpazarı'ndaki mevcut kruvaziyer limanın iyileştirilmesi; Haydarpaşa, Kartal ve Zeytinburnu'nda önerilen kruvaziyer limanların projelendirilmesi ve uygulamalarına başlanması.</li> <li>Mevcut yat limanlarının rehabilite edilmesi; Kartal ve Pendik'te önerilen yat limanlarının tamamlanması.</li> <li>Mevcut balıkçı barınaklarının rehabilite edilmesi.</li> <li>Tarihi Yarımada ile Bakırköy arası sahil şeridinde yer alan iskele ve balıkçı barınaklarının olası afet anında ilk yardım hizmet ve tahliye amaçlı kullanılması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marmara Bölgesi limanları arasında denizyolu üzerinden yük akışının etkinleştirilmesi ve bölgesel lojistik istasyonların geliştirilmesi için hazırlanan bölgesel ölçekli entegre ulaşım ve lojistik merkezler planı doğrultusunda gerekli çalışmalara devam edilmesi</li> </ul>
HAVAYOLU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sabiha Gökçen Havalimanı'nın tam kapasite kullanımına ve genişleme alanına ilişkin proje çalışmalarının (proje üretim, yönetim organizasyon, etaplama vb.) yapılması ve uygulamanın tamamlanması.</li> <li>Atatürk Havalimanı'nın kapasitesinin artırılması amacıyla 06-24 olarak adlandırılan 2400 uzunluğundaki lodos-poyraz pistinin uzatılması.</li> <li>Silivri-Gazitepe'de önerilen havaalanı için gerekli projelendirme çalışmalarının ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından başlatılması.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Silivri-Gazitepe havaalanı çalışmalarının tamamlanması, raylı sistem de dahil ulaşım sistemine entegrasyonunun sağlanması.</li> </ul>
LOJİSTİK BÖLGELER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Orhanlı, Pendik ve Hadımköy'de önerilen lojistik bölgeler için altyapı projelerinin ve ana işlev alanları (TIR-kamyon parkı, gümrük alanları, depo alanları vb.) ile aktarma merkezlerine yönelik uygulamalarının tamamlanması.</li> <li>Gümüşyaka'da önerilen lojistik bölgeye ilişkin proje çalışmalarının başlatılması.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Orhanlı, Pendik ve Hadımköy lojistik bölgelerinde TIR-kamyon parkı, gümrük alanları, depo alanları vb. uygulamalar tamamlandıktan sonra, özel sektörün alana çekilmesiyle detaylı uygulamalar sürdürülerek; lojistik bölgelerin aktif hale getirilmesi.</li> <li>Gümüşyaka'da önerilen lojistik bölge için gerekli çalışmaların tamamlanması.</li> <li>Ambarlı Stratejik Bölgesi'ndeki kullanımların desantralizasyonunun gerçekleşmesi durumunda Ambarlı Limanı'nın geri bölgesinde de lojistik bölge oluşturma çalışmalarına başlanması.</li> </ul>
AMBARLI STRATEJİK BÖLGESİ		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ambarlı Limanı gerisinde bulunan alanda yer alan ve enerji koridorunun/TEİAŞ'ın güvenliği açısından büyük tehdit oluşturan özel sektöre ait 2 adet LPG tankının kaldırılması.</li> </ul>

Kaynak: 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı bilgi ve verilerinden derlenmiştir.

## 6.6. Ulaşım İlişkin Yatırım ve Çalışmalar

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul'un özellikle kentçi ulaşım sistemine ilişkin en önemli aktördür. Diğer taraftan İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 2010-2013 yıllarını kapsayan Stratejik Planı çerçevesinde "Ulaşım Yönetimi", belediyenin odaklandığı sekiz ana hizmet alanından biri olarak belirlenmiştir. Bu doğrultuda, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı öncelikleri ile uyumlu bir şekilde raylı sistemlere öncelik veren toplu taşımacılığın yaygınlaştırılması, deniz taşımacılığının etkinleştirilmesi, uluslararası yük ve yolcu taşımacılığının kentçi ulaşımına etkisini azaltacak şekilde karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolunun birbirlerini tamamladığı entegre bir sistemin kurulması hedeflenmektedir. Bu amaçlar doğrultusunda belediye yatırımları arasında ulaşım ile ilgili projelere ayrılan kaynaklar ilk sırada gelmektedir. Ulaştırma Bakanlığı ise özellikle son yıllarda geliştirdiği Marmaray ve diğer boğaz geçiş projelerinin yanı sıra, yeni havalimanı ve liman projeleri ile şehrin ulaşım altyapısına ilişkin bir diğer önemli aktör haline gelmiştir.

**Metrobüs, kısa sürede İstanbul'un toplu taşıma sistemlerinin önemli bir unsuru haline gelmiştir**

### Karayolu Tünel Projeleri Genel Bilgileri

Tablo 6.24

Durum Adı	Miktar (adet)	Uzunluk (km)
Tamamlanan	1	3,02
İnşaatı Devam Eden	2 <sup>82</sup>	9,25
İhale Aşamasında	5	16,33
Proje Aşamasında	7	55,67
Etüt Aşamasında	18	63,50
<b>Toplam</b>	<b>33</b>	<b>147,77</b>

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009 Faaliyet Raporu

### 6.6.1. Kara Ulaşımı

İstanbul'un karayolu ağının şehrin hızla gelişen ve değişen yapısından kaynaklanan ihtiyaçları karşılayabilecek şekilde iyileştirilmesi, geliştirilmesi ve yenilenmesi amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından çeşitli çalışmalar yürütülmektedir. Bu çerçevede son yıllarda ön plana çıkan çalışmalardan biri trafik sıkışıklığını azaltmak amacıyla bazı güzergâhlarda öngörülen karayolu tünelleridir. Kâğıthane-Bomonti arasında 3,02 km uzunluğunda 1 adet tünelin inşaatı tamamlanmış olup hizmete girmiş, toplam uzunluğu 9,25 km olan 2 tünelin ise inşaatları devam etmektedir. İhale, proje ve etüt aşamasında olan projelerle birlikte toplam tünel sayısının 33'e ve tünel uzunluğun ise 147,77 km'ye ulaştırılması planlanmaktadır (bkz. Tablo 6.24)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından karayolu altyapısının geliştirilmesine yönelik bir diğer çalışma otopark sayısının artırılmasıdır. Bu çerçevede 2004 öncesinde sayıları 1.592 olan otoparklara ek olarak 1.016 yeni otopark yapılmıştır. Hâlihazırda 264.393 araç kapasiteli toplam 2.608 otopark bulunmaktadır. Yürütülen çalışmalarla otopark sayısının 3.291'e araç kapasitenin ise 611.549'a çıkarılması hedeflenmektedir (bkz. Tablo 6.25).

Karayolu ulaşım sistemi içerisinde İETT tarafından hayata geçirilen ve işletilen metrobüs sistemi kısa sürede İstanbul'un toplu taşıma sistemlerinin önemli bir unsuru haline gelmiştir. Son olarak Zincirlikuyu-Söğütlüçeşme (Kadıköy) Metrobüs aşamasının tamamlanması ile birlikte Avcılar - Söğütlüçeşme arası yolculuk süresi 62 dakikaya indirilmiştir. Metrobüs sisteminin bir sonraki aşaması olan Avcılar-Beylikdüzü projesi çalışmaları devam etmektedir.

<sup>82</sup> Piyalepaşa-Kağıthane Tüneli'nin ardından yapımı tamamlanan 2 bin 340 metrelik Dolmabahçe-Bomonti Tüneli de 2010 yılı içerisinde hizmete alınmıştır.

## İstanbul Genel Otopark Bilgileri

Tablo 6.25

Durum Adı	Adet	Kapasite
2004 Öncesi Mevcut Otoparklar	1.592	139.325
2004'ten Sonra İşletmeye Açılan Otoparklar	1.016	125.068
Toplam Mevcut Otopark	2.608	264.393
İnşaat Aşamasında Olan Otoparklar	15	5800
İhalesi Yapılan Otoparklar	21	9.520
Meclis Kararı Alınan Otoparklar	37	12.470
Proje Aşamaları Tamamlanan Otoparklar	22	4.989
Etüt-Plan Aşamasında Olan Otoparklar	352	205.000
Ara Toplam	3.055	502.172
Okul Bahçeleri (Zemin Altı Otoparklar)	165	34.377
Transfer Merkezleri	71	75.000
Genel Toplam	3.291	611.549
Özel İşletmeler (İş Merkezleri, Alışveriş Merkezleri, Hastaneler, Oteller, Restoranlar, Bankalar Vb.)	585	112.523

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009 Faaliyet Raporu

## Bisiklet ve Yaya Yolu Projeleri

Tablo 6.26

	Asya (km)	Avrupa (km)	Toplam (km)
1. Öncelik	27	40	67
2. Öncelik	20	61	81
3. Öncelik	40	98	138
4. Öncelik	276	442	718
<b>Toplam</b>	<b>363</b>	<b>641</b>	<b>1004</b>

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İstanbul Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırma Raporu'nda ortaya konulduğu gibi İstanbul'daki yolculukların yaklaşık yarısı yaya olarak yapılmaktadır. İstanbul'un topografik yapısı ve özel ulaşım yollarının eksikliği nedeniyle şehir içi ulaşımında bisiklet kullanımı ise oldukça düşük düzeylerde kalmıştır.

Hızla artan özel otomobil sahipliliğinin kara ulaşımı açısından yaratacağı büyük riskler karşısında özellikle kısa mesafeli yolculuklarda yaya ve bisiklet ulaşımının özendirilmesi en etkin çözüm yollarından birisi olarak ortaya çıkmaktadır. Trafik sıklığının ve çevre kirliliğinin azaltılmasına büyük katkılar sağlayacak bisiklet ve yaya ulaşımına ilişkin altyapının oluşturulması ve geliştirilmesi doğrultusunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından "İstanbul Genelinde Bisiklet Yolları ve Yaya Yollarının Etüd, Planlama, Projelendirilmesi Çalışması" yapılmıştır. Bu kapsamda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde 630 km uzunluğunda bisiklet ve yaya yollarının geliştirilmesi hedeflenmektedir (bkz. Tablo 6.26)

İlçeler arasındaki bağlantıların ve güzergah devamlılığının sağlanmasına yönelik ara bağlantılar ile birlikte toplam uzunluğunun 1004 km'ye ulaşması hedeflenen bisiklet ve yaya yollarının 2023 yılına kadar tamamlanması planlanmaktadır. 1., 2., 3. ve 4. öncelikli bisiklet yolları olmak üzere 4 gruba ayrılmış olup, bunlardan 1. ve 2. öncelikli olan güzergahlara ait konsept projeler hazırlanmış durumdadır. 1. ve 2. öncelikli güzergahlar arasından yaklaşık 24 km uzunluğundaki Bakırköy İDO İskelesi-Alibeyköy arası, yaklaşık 4,5 km uzunluğundaki Eminönü-Beşiktaş Meydanı arası ve yaklaşık 32,5 km uzunluğundaki Üsküdar-Kartal arası güzergahlar ilk etapta imalatı yapılması düşünülen güzergahlar olarak tespit edilmiştir.<sup>83</sup> Bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması için ayrıca İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından İstanbul'un farklı noktalarında bisiklet parklar hizmete sunulmaya başlanmıştır. 2009 yılında 26 noktada 220 kapasiteli bisiklet park kullanıma açılmış olup sonraki aşamalarda özellikle "Park Et ve Devam Et" noktaları ile İDO duraklarında yapılması planlanmaktadır.<sup>84</sup>

Yaya ulaşımının geliştirilmesi ve özellikle kent merkezlerinin yeniden canlandırılması ve tarihi dokusunun korunmasında kullanılan en önemli yöntemlerden bir tanesi de yayalaştırma projeleridir. Yayalaştırma projeleri ile birlikte söz konusu yollarda ticari faaliyet ve fonksiyonlar çeşitlenerek gelişmekte; erişim kolaylaştırılmakta, yaya güvenliği artırılmakta ve motorlu vasıtaların çevresel etkileri azaltılmakta; kentin sosyal ve fiziksel imajının kamusal alanlar yaratılmaktadır.

İstanbul'un karayolu ulaşım altyapısına ilişkin bir diğer önemli aktör olan Ulaştırma Bakanlığı ise özellikle son yıllarda geliştirilen boğaz geçiş ve otoyol projeleri ile gündeme gelmektedir. Bu kapsamda geliştirilen önemli projelerden bir tanesi "3. Boğaz Geçişi ve Kuzey Marmara Otoyolu" projesidir. Tekirdağ-Kınalı'dan başlayan otoyolun, İstanbul Boğazı'nı 1.275 metre açıklığı olan Garipçe ve Poyrazköy arasında asma köprü ile geçerek Gebze civarında İzmir otoyolu ile birleştirilmesi planlanan 260 kilometrelik otoyolun özellikle mevcut boğaz köprülerini kullanan günde ortalama 50.000 civarındaki ağır vasıta transit trafiğine hizmet etmesi öngörülmektedir.

İstanbul'un iki yakası arasında motorlu araçlarla yapılan özellikle kent içi ulaşımına yönelik diğer proje ise "Lastik Tekerli Araçlar için Boğaz Geçiş Tüneli Projesi"dir. Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı DLH Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan 1,75 Milyar ABD Doları değerindeki projenin Yap-İşlet-Devret Modeli ile 2008 yılı içerisinde ihalesi yapılarak sözleşmesi imzalanmıştır.<sup>85</sup> Proje, Anadolu Yakası'nda İstanbul-Ankara Devlet Yolu (E-5 Karayolu) ile Avrupa Yakası'nda tarihi yarımadadaki Kennedy Caddesi'ni (Sahilyolu) sadece otomobil ve minibüsler gibi hafif araçların kullanabileceği 5,4 km uzunlukta, tek tünelden çift kat, 2 gidiş - 2 geliş olarak tasarlanmıştır.

## 6.6.2. Raylı Sistemler

TCDD Genel Müdürlüğü tarafından işletilen banliyö hatları ile beraber yaklaşık 147 km olan İstanbul'daki mevcut raylı sistem uzunluğunun 628 km'ye çıkarılması hedeflenmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından kent içi toplu taşımanın hızını ve konforunu artırmak amacıyla raylı sistem taşımacılığının yaygınlaştırılmasına yönelik planlama ve uygulama çalışmaları devam etmektedir. Ulaşım Daire Başkanlığı tarafından yürütülen çalışmalar çerçevesinde hâlihazırda 51 km uzunluğundaki raylı sistem projeleri inşaat halindedir. Bunun yanı sıra yaklaşık 84 km uzunluğundaki raylı sistem projelerinin uygulama projesi tamamlanmış olup yapımı ihale aşamasına getirilmiştir. Yaklaşık 24 km uzunluğundaki çeşitli raylı sistemlerin uygulama projeleri devam etmektedir. Toplam uzunluğu 322 km civarında olan raylı sistemler ise henüz etüt aşamasındadır (bkz. Tablo 6.27).

Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürütülen Marmaray projesi ise İstanbul'un tarihi ve kültürel değerlerinin korunmasına yardım edecek, çevreye duyarlı ve sürdürülebilir, toplu taşıma odaklı bir ulaşım sisteminin geliştirilmesinde çok önemli bir adımı teşkil etmektedir. Proje, Avrupa Yakası'nda bulunan Halkalı ile Asya

<sup>83</sup> İstanbul Büyükşehir Belediyesi, [http://www.ibb.gov.tr/TR/kurumsal/Birimler/ulasimPlanlama/Documents/5-WEB\\_SITESL\\_Bisiklet%20ve%20Yaya%20Yollar%C4%B1%20Projeleri.doc](http://www.ibb.gov.tr/TR/kurumsal/Birimler/ulasimPlanlama/Documents/5-WEB_SITESL_Bisiklet%20ve%20Yaya%20Yollar%C4%B1%20Projeleri.doc), 30.06.2010 tarihinde erişildi.

<sup>84</sup> İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009 Yılı Faaliyet Raporu

<sup>85</sup> DLH Genel Müdürlüğü, (20.03.2009) 2008-2009 Yılı Değerlendirmesi, [www.dlh.gov.tr](http://www.dlh.gov.tr), 15.06.2006 tarihinde erişildi.

Hatlar	Uzunluk (km)	Taşıdığı Yolcu Sayısı (Kapasite)
Mevcut Raylı Sistem Ağı	75.33	929.000 yolcu/gün
TCDD Ağı	72	127.875 yolcu/gün
İnşaat Aşamasında	51.45	350.000 yolcu/saat/yön
Uygulama Projesi Biten (Yapımı İhale Aşamasında)	84.5	320.000 yolcu/saat/yön
Uygulama Projesi Devam Eden	23.9	85.000 yolcu/saat/yön
Etüt Aşamasında	321.1	1.402.000-1.594.000 yolcu/saat/yön
<b>Toplam</b>	<b>628.28</b>	-

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009 Faaliyet Raporu

yakasında bulunan Gebze'yi kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir banliyö demiryolu sistemiyle bağlamak amacıyla İstanbul'daki banliyö demiryolu sisteminin iyileştirilmesi ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi inşasına dayanmaktadır. Güvenilir ve konforlu bir ulaşım imkânı sunmayı hedefleyen proje yaklaşık 76 km uzunluğundaki bir güzergâhta ana yapılar ve sistemler, batırma tüp tüneller, delme tüneller, aç-kapa tüneller, hemzemin yapılar, 3 yeni yeraltı istasyonu, 36 yerüstü istasyonu (yenileme ve iyileştirme), işletim kontrol merkezi, sahalar, atölyeler, bakım tesisleri, yerüstüne inşa edilecek olan yeni bir üçüncü hat dâhil olmak üzere, mevcut hatların iyileştirilmesi, tamamen yeni elektrikli ve mekanik sistemler ve temin edilecek olan modern demiryolu araçlarını kapsayacak olan 4 bölümden oluşacaktır.<sup>86</sup>

**Marmaray ile İstanbul'un iki yakası arasında demiryolu bağlantısı kurularak Asya ile Avrupa arasındaki en önemli ulaşım güzergâhlarından biri üzerinde kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanacaktır.**

- 1- Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri
- 2- BC1 Demiryolu Boğaz Tüp Geçiş İnşaatı
- 3- CR1 Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi ve Elektro-Mekanik İşler
- 4- CR2 Demiryolu Araçları Temini

Marmaray Projesi'nin hizmete girmesi ile Gebze-Halkalı arasında 2-10 dakikada bir sefer yapılacak ve bir yönde saatte 75.000 yolcu taşınabilecek, yolculuk süreleri kısılacak, mevcut boğaz köprülerinin yükü hafifletilecek, iki yakada gelişen iş ve kültür merkezlerine kolay, rahat ve çabuk ulaşım sağlayarak kentin değişik noktalarını birbirlerine yaklaştıracak ve kentin ekonomik yaşamına da canlılık katacaktır.

Sadece İstanbul ölçeğinde değil dünya çapında son yılların en önemli projeleri arasında yer alan Marmaray ile İstanbul'un iki yakası arasında demiryolu bağlantısı kurularak Asya ile Avrupa arasındaki en önemli ulaşım güzergâhlarından biri üzerinde kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlanmış olacaktır. Halkalı-Kapıkule Hızlı Demiryolu Projesi ile Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarına, İstanbul-Ankara Hızlı Demiryolu Anadolu'da geliştirilmekte olan hızlı demiryolu ağına, Kars-Tiflis Demiryolu Projesi ile de Kafkaslar ve Orta Asya'ya ya entegrasyonu sağlayacak olan Marmaray bir yandan İstanbul'un tarihi olarak merkezinde

<sup>86</sup> DLH Genel Müdürlüğü, <http://www.marmaray.com.tr/mr/marmaray-anasayfa>, 25.05.2010 tarihinde erişilmiştir.

bulunduğu geniş bir coğrafyanın çekim merkezi haline gelmesine diğer yandan Türkiye'nin en önemli transit geçiş güzergâhlarından biri olmasına çok büyük katkılarda bulunacaktır.

### 6.6.3. Deniz Ulaşımı

Deniz ulaşımına yönelik olarak "İstanbul Kent İçi Deniz Ulaşım Payının Artırılması ve Kara Entegrasyonu Projesi" kapsamında 4 adet iskele alanı (Küçüksu-Tokmakburnu-Çengelköy-Harem iskeleleri) belirlenmiş, kara taşımacılığında İETT hatları ile entegre edilerek hizmet vermeye başlamıştır. Bu iskelelerde çalışacak deniz motorlarının hat planlamaları yapılarak, deniz motorları geçici çalışma ruhsatnamesi verilmek suretiyle ruhsatlandırma çalışmalarına başlanmıştır. Kent içi ulaşım sistemlerini rahatlatmak amacıyla yapılan metrobüs, raylı sistem ağının genişletilmesi gibi yenilikler ile deniz ulaşımına olan tercihler olumsuz şekilde etkilendiğinden, deniz ulaşım payını yükseltmeyi hedefleyen yeni hat çalışmaları devam etmektedir. Haliç içerisinde yapımı devam eden Yenikapı bağlantılı raylı sistem geçiş köprüsü için Haliç içerisinde deniz araçları ile ilgili trafik düzeni hususunda çalışmalar karar aşamasındadır.

### 6.6.4. Hava Ulaşımı

Atatürk Havalimanı'nda yaşanan hızlı büyüme neticesinde mevcut

kapasitesinin yetersiz kalması, 05/23 pistinin kısıllığı, uçak park alanlarının yetersizliği bu havalimanına ilişkin genel sorunlar arasında yer almakta olup son dönemde sık yaşanan rötarların da başlıca sebeplerindendi. Bu kapsamda, Atatürk Havalimanı'ndaki uçakların sık sık pisten çıkmasıyla gündeme gelen 05/23 pistinin 250 metre uzatılarak 2.650 metreye çıkarılması ve pistteki çatlakların onarılmasına ilişkin DHMİ kontrolündeki çalışmalar 2010 yılı içerisinde tamamlanmıştır. Pistin hizmete girmesiyle birlikte uçak trafiği sayısının 2011 yılında 270,500'e ulaşması beklenmektedir. Atatürk Havalimanı İç ve Dış Hatlar Gelişim Projesi kapsamında iç ve dış hat terminallerinin genişletilmesine ilişkin çalışmalar ile kargo terminal ve tesislerinin (Kargokent) inşaatı ise devam etmektedir.<sup>87</sup>

İstanbul'da Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı'na ek olarak üçüncü bir havalimanının kurulmasına ilişkin etüt ve çalışmalar Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı DLH Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir.<sup>88</sup>

### 6.6.5. Ulaşım Sistemlerinin Entegrasyonu ve Diğer Projeler

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yürütülen önemli çalışmalar arasında raylı sistem, karayolu sistemi ve denizyolu sistemi gibi farklı ulaşım türleri arasında entegrasyon ve organizasyonu sağlayan transfer merkezlerinin kurulması gelmektedir. Metropolitan alan içerisinde toplu taşıma sistemi,

#### Transfer Merkezi Projeleri Genel Bilgileri

Tablo 6.28

Proje Durumu	2009
İnşaat Aşamasında	2
Projesi Tamamlanan	14
Projesi Devam Eden	31
Planlanan (Etüt Aşamasında)	24
<b>Toplam</b>	<b>71</b>

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2009 Yılı Faaliyet Raporu

<sup>87</sup> <http://www.airnewstimes.com/Havaalanlari/388-Ataturk-Havalimanı--kavak-insaati-tamamlandi.html> , erişim: 02.06.2010

<sup>88</sup> DLH Genel Müdürlüğü, 2010 Yılı Yatırım Programı, <http://www.dlh.gov.tr/>,

yolcuların gideceği yerlere daha hızlı ve kolay ulaşmaları, aktarma yapacak yolcuların bir sistemden diğerine geçişlerini sağlayacak transfer merkezleri için mevcut ulaşım olanakları, arazi kullanım kararları, çekim merkezleri, makro-mikro ölçekte ulaşım yatırımları, ulaşım sistemleri entegrasyonu dikkate alınarak planlanmaktadır.

Bu çerçevede İstanbul kenti bütününde 71 noktada transfer merkezi alanı tespit edilmiş olup bunlara ilişkin etüt ve planlama çalışmaları devam etmektedir (bkz. Tablo 6.28). Şişli ve Seyrantepe transfer merkezleri ise ilk uygulama örnekleri olarak inşaat aşamasındadır.

Toplu taşımanın teşvik edilmesi ve karayolu ulaşımının diğer ulaşım türleri ile entegrasyonun sağlanmasına yönelik bir diğer çalışma “park et devam et” otopark projeleridir. Söz konusu otoparkların İstanbul genelinde çeşitli İDO iskeleleri ve metro istasyonları yakınlarına yapılması planlanmaktadır.

Farklı ulaşım türleri arasında entegrasyonun sağlanmasına yönelik önemli gelişmelerden bir tanesi ise İstanbul'da yer alan Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı'nın İstanbul'un şehiriçi ve şehirlerarası raylı sistemler ağına entegre edilmesidir. Bu doğrultuda, devam eden Marmaray projesi kapsamında inşa edilecek raylı sistemler ile Anadolu Yakası'nda Sabiha Gökçen Havalimanı'na 10 km'lik, Avrupa Yakası'nda Atatürk Havalimanı'na ise 3 km'lik bağlantılar yapılması öngörülmektedir. Bu amaçla etüt ve proje işlerinin 2010 yılı içerisinde, altyapı ve üst yapı inşaatlarının ise 2013 yılına kadar tamamlanması hedeflenmektedir.<sup>89</sup>

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ayrıca taksi duraklarının düzenlenmesi ve akıllı taksi yönetimi, heliport projeleri, akıllı ulaşım ve sinyalizasyon çalışmaları, trafik ölçüm sistemleri, trafik denetim sistemleri (EDS) ve trafik bilgilendirme sistemlerinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılmasına ilişkin çeşitli çalışmalar yürütmektedir.

**Sonuç olarak;** İstanbul ve merkezinde bulunduğu bölge en önemli ulaşım güzergâhları üzerinde yer almaktadır. Sahip olduğu stratejik konum bu bölgenin ekonomik gelişimine katkıda bulunacak temel unsurlar arasında yer almaktadır. Bununla birlikte, İstanbul'un en önemli sorunlarının başında ulaşım altyapısının yetersizliği gelmekte olup söz konusu potansiyeli etkin bir şekilde kullanabilmesini engellemektedir. İstanbul'un ulaşım sisteminin, sürdürülebilirlik ilkesi doğrultusunda, kentsel yaşam kalitesini artıran, toplumun tüm kesimleri için yüksek düzeyde erişilebilirlik sağlayan bir sistem olarak geliştirilmesi Bölge'nin en önemli önceliklerinden birini teşkil etmektedir.

Hızlı ve konforlu bir toplu taşıma sistemlerinin yokluğunda, artan özel araç sahipliği İstanbul'un ulaşım altyapısı açısından en büyük risklerden biri olarak ortaya çıkmaktadır. Türkiye geneli ile karşılaştırıldığında yüksek olan özel araç sahipliği gelişmiş Batı ülkeleri ile karşılaştırıldığında oldukça düşük kalmaktadır. Artan özel araç sahipliği bir yandan karayolu taşımacılığının ağırlığını artırmakta diğer yandan mevcut karayolu ağı üzerinde özellikle zirve saatlerde büyük baskılar yaratmaktadır. Hızlı nüfus artışına paralel olarak şehrin kontrolsüz ve dağınık bir şekilde genişlemesi, bunun yanı sıra ekonomik ve ticari faaliyetlerin ise belli alanlarda yoğunlaşması dengesiz ulaşım talepleri doğurmakta, hızla artan araç sahipliği karşısında ise karayolu ağının yaygınlaştırılması en pratik ve kolay çözüm olarak kullanılmaktadır. Bu durum kentte yaşayan insanların yaşam kalitesi başta olmak üzere kentin ekolojik denge ve dokusu, tarihi yapısı, ulaşım altyapısının maliyeti ve etkinliği açısından büyük riskler taşımaktadır.

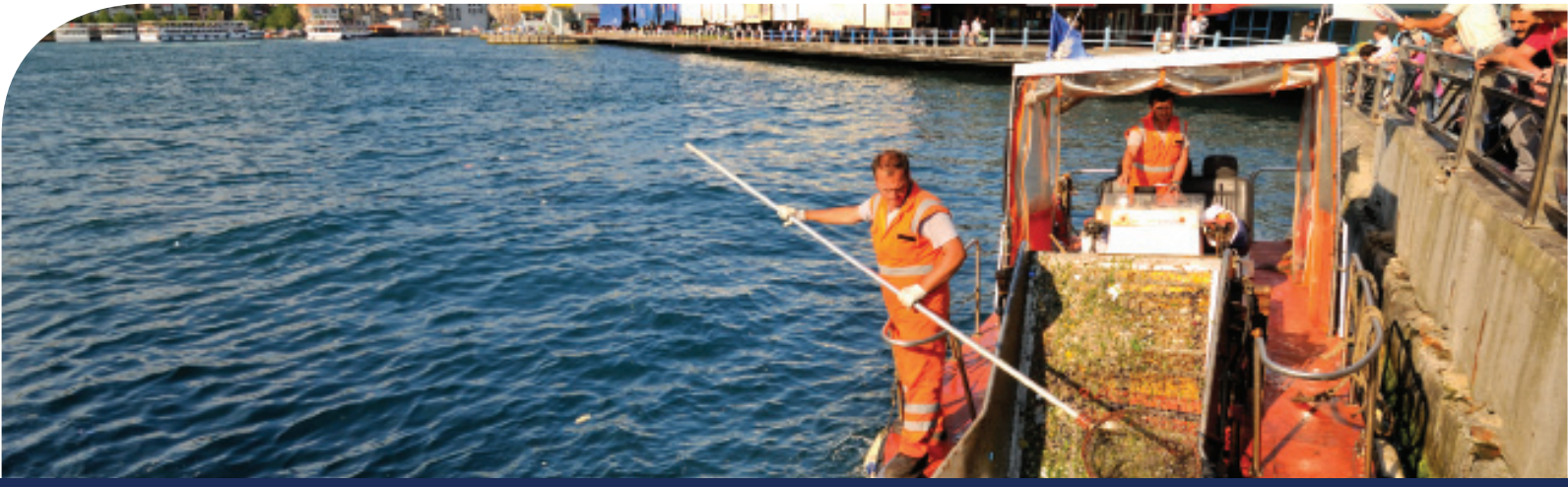
Uzun vadede sürdürülebilir bir ulaşım sisteminin oluşturulması için raylı sistemlerin ağırlıklı olduğu toplu taşımacılığın yaygınlaştırılması, deniz taşımacılığının etkinleştirilmesi, kent içi ve uluslararası yük ve yolcu taşımacılığının kent içi ulaşımına etkisini azaltacak şekilde, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu gibi farklı ulaşım türlerinin etkin bir entegrasyonu gerekmektedir. Bu amaç doğrultusunda, ulaşım arz ve taleplerini dikkate alan dengeli arazi kullanım kararlarının yanı sıra, kentin ulaşım ihtiyaçlarının kapsamlı bir şekilde analiz edilmesi ve kentsel gelişme stratejileri ile uyumlu sürdürülebilir ulaştırma stratejilerin geliştirilmesi ve hayata geçirilmesi en önemli ihtiyaçlardandır. Bu açıdan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı ve hazırlanmakta olan Ulaşım Ana Planı'nın etkin bir şekilde hayata geçirilebilmesi büyük önem arz etmektedir.

Raylı sistemler merkezli toplu taşıma altyapısının geliştirilmesi ile birlikte mevcut karayolu altyapısının genişletilmesi yerine rasyonel bir şekilde kullanımına yönelik çözümlere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu çerçevede, dünyada son yıllarda birçok gelişmiş kentte sıkça kullanılmaya başlanan özel otomobil kullanımının sınırlandırılması, toplu taşıma, yaya ve bisiklet ulaşımını teşvik eden talep yönetimi odaklı yaklaşım ve politikaların hayata geçirilmesi büyük önem arz etmektedir. Bunlar arasında yayalaştırma, yaya ve bisiklet yolları, bisiklet parkları ve kamu bisiklet sistemi, trafik sıkışıklığı ücreti, park ücretlendirmeleri, park et devam et uygulamaları, araba paylaşımı, toplu taşıma öncelikli şeritler gibi uygulamalar önde gelmektedir.

<sup>89</sup> DLH Genel Müdürlüğü, 2010 Yılı Yatırım Programı, <http://www.dlh.gov.tr/>,







# 7

## ÇEVRE

### 7 1 Genel Bakış

Geçtiğimiz yüzyılda dünyada yaşanan hızlı sanayileşme ve kentleşme ile yükselen hayat standartları ve hızla artan nüfus, hem tabii kaynakların şuarsuzca kullanımını hem de tabiata bırakılan atık miktarını artırarak tabiatın ekolojik dengesinde olumsuz neticelere yol açmıştır. Plansız tüketilen tabii kaynaklar ve Meksika Körfezi'nde yaşanan petrol felaketi ve İstanbul'u da etkileyen Macaristan'daki kızıl çamur felaketi gibi tabiatın kirletilmesi neticesinde oluşan çevre problemleri tehlikeli bir seviyeye çıkarak tüm dünya ülkelerini tehdit eder hale gelmiştir. Son yıllarda dünyada artık sık sık gündeme gelen çevresel sürdürülebilirlik ve çevre sorunları, Türkiye ve İstanbul'da da giderek daha çok tartışılmaktadır.

Tablo 7.1'e bakıldığında, son yirmi yıllık süreçte Türkiye'de ormanların kapladığı alanda artış olduğu görülmektedir. 1973 yılında yüzde 26,1 olan toplam orman alanı, 1999 yılında yüzde 26,6, 2005 yılında ise yüzde 27,2'ye yükselmiştir. Orman alanlarındaki bu artışın sebepleri arasında, orman mevcudiyetini gösteren istatistiklerin artık daha sağlıklı bir şekilde yapılıyor olması, hazine arazileri ve diğer ağaçlandırmaya müsait alanlarda yapılan ağaçlandırmaların

orman rejimine dâhil edilmesi ve şehirlere göç eden nüfusun boşalttığı arazilerin tekrar ormanlaştırılması gösterilmektedir (DPT-BM, 2010).

Büyüyen ekonomi, artan enerji talebi ve sanayileşme ile Türkiye'nin kişi başına ve toplam sera gazı emisyon miktarının 1990-2008 yılları arasında arttığı görülmektedir (bkz. Şekil 7.1).

Şekil 7.2'de Ozon tüketen kloroflorokarbon (CFC) tüketiminin son on yıllık dönemde önemli miktarda azaldığı ve 1995'te 3.788 metrik ton olan CFC kullanımının ise 2007 yılında tamamen ortadan kaldırıldığı görülmektedir. Montreal Protokolü'nün 5. maddesindeki ülkelerin birçoğundan önce CFC kullanımını durduran Türkiye, 1997'de UNDP'den üstün başarı ödülü almıştır (DPT-BM,2010).

İlan edilen denizel ve karasal biyolojik çeşitliliği koruma alanlarının toplam yüzölçümü 2008 yılında yaklaşık 4,1 milyon hektara ulaşmıştır. Türkiye'de 1990 yılında yüzde 2,96 olan korunan alanların ülke yüzölçümüne oranı, 2008 yılı sonunda önemli miktarda artarak yüzde 5,05'e yükselmiştir. 2006 yılındaki denizel ve karasal koruma alanlarında düşüşün sebebi, 2005 yılında Yaban Hayatı Koruma Sahalarının

(YHKS) statüsünün Yaban Hayatı Geliştirme Sahası (YHGS) olarak değiştirilmesidir (DPT-BM, 2010).

İyileştirilmiş içme suyu kaynağına erişim konusunda da yıllar içerisinde gelişmeler kaydedilmiş ve sağlıklı suya erişen nüfusun genel nüfusa

oranı 2002 yılında %93,6 iken 2008 yılında %97,8 olmuştur (bkz. Şekil 7.5). Güvenli atık su sistemi kullanan nüfusun oranı %89,5'tir. Kentlerde ve kırsal kesimde bu oran sırasıyla %96,1 ve %74,5'tir (bkz. Şekil 7.4). Güvenli atık su sistemi kullanmayan nüfusun oranı ise 2002 yılına göre %43,5 oranında azalmıştır. (DPT-BM, 2010).

#### Türkiye'de Ormanların Kapladığı Alan

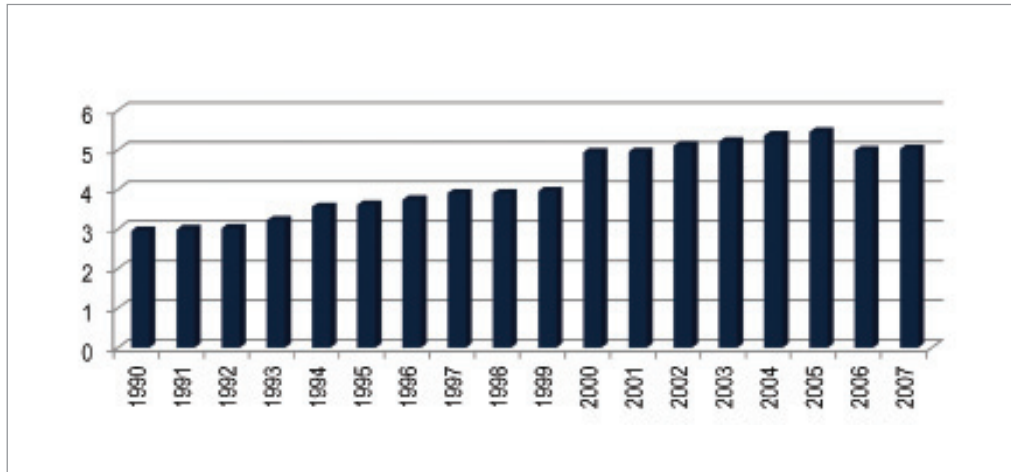
Tablo 7.1

	Toplam Hektar	%	Normal Hektar	%	Bozuk Hektar	%
1973	20.199.296	26,1	8.856.457	11,3	11.342.839	14,6
1999	20.763.248	26,6	10.027.568	12,9	10.735.680	13,8
2005	21.188.747	27,2	10.621.221	13,6	10.567.526	13,6

Kaynak: Binyıl Kalkınma Hedefleri Raporu, 2010, DPT-BM

#### Türkiye'de Bir Kişi Başına Emisyon, (ton/kişi)

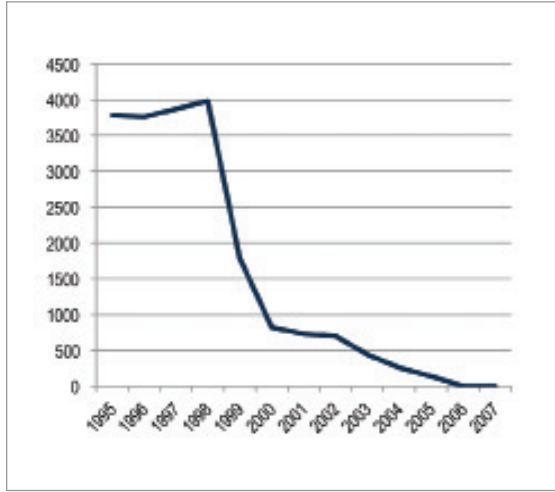
Şekil 7.1



Binyıl Kalkınma Hedefleri Raporu, 2010, DPT-BM

### ODP Metrik Ton Cinsinden Ozon Tüketici CFC'lerin Kullanımı

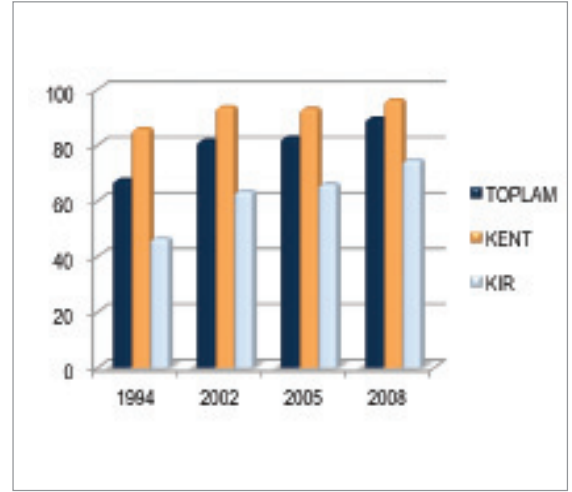
Şekil 7.2



Kaynak: Binyıl Kalkınma Hedefleri Raporu, 2010, DPT-BM

### Güvenli Atık Su Sistemi Kullanan Nüfusun Oranı, (%)

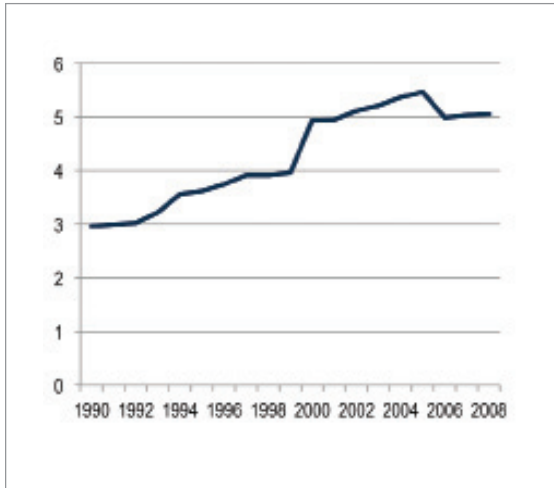
Şekil 7.4



Kaynak: Binyıl Kalkınma Hedefleri Raporu, 2010, DPT-BM

### Denizel ve Karasal Koruma Alanı Oranı, (%)\*

Şekil 7.3

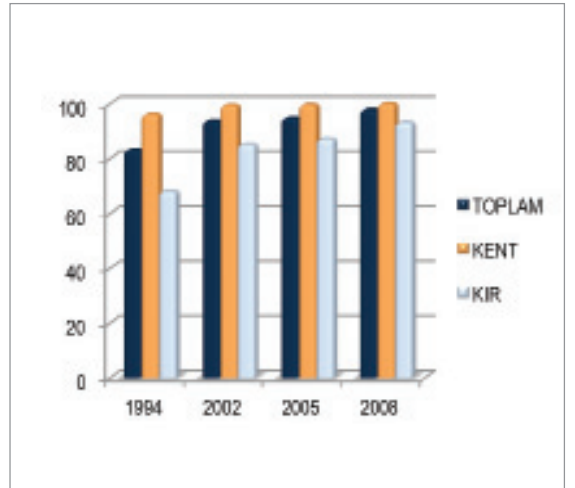


Kaynak: Binyıl Kalkınma Hedefleri Raporu, 2010, DPT-BM

\* Doğal sit alanları ile balkçılığın sınırlandırıldığı alanlar bu orana dahil değildir.

### İyileştirilmiş Su Kaynaklarına Sürdürülebilir Erişimi Sağlanmış Nüfusun Oranı, (%)

Şekil 7.5



Kaynak: Binyıl Kalkınma Hedefleri Raporu, 2010, DPT-BM

OECD 2008 Türkiye Çevresel Performans İnceleme Raporu'na göre, temeli Ulusal Kalkınma Planlarına dayanan güçlü bir milli ekonomi ve kalkınma planlamasının desteğiyle, çevre ile ilgili konular çeşitli sektörlerle dâhil edilerek sürdürülebilir kalkınma uygulamasında Türkiye'de gözle görülür bir ilerleme kaydedilmiştir. OECD ülkeleri arasında en yüksek karayolu yakıt fiyatlarına ve vergilere sahip Türkiye'de, eski motorlu araç filosu kullanılmayıp yenilenmekte ve petrol ve türevlerinin kullanımı azalmaktadır. Türkiye'de artık çevreci uygulamaları teşvik amaçlı tarımsal destekler verilmekte ve enerji elde etmek için kullanıldığında önemli bir kirliliğe yol açan linyit için artık doğrudan destek verilmemektedir. Rapora göre Türkiye, belediye atık üretimi ve suni gübre kullanımı ile ilgili problemleri çözmüş, mevzuatın projelerin çevresel etki değerlendirmesine dair kısmını güçlendirilmiş ve alınan politika ve kararların stratejik çevre değerlendirmesinin başlatılması için önemli adımlar atmıştır. Bu gelişmelere karşın, sürdürülebilir olmayan üretim ve tüketim unsurlarının kullanılmaya devam edilmesinin çevre tehdidini artırdığı belirtilmiştir. Ekonomisinin genel materyal yoğunluğu OECD bölgesinde en yüksek seviyeler arasında olan Türkiye, hala birim GSYİH başına SOx ve NOx emisyonu gibi en yüksek kirlilik yoğunluğu rakamlarını oluşturmaktadır. Çevreye zararlı sübvansiyonların devam ettirildiği enerji sektörü, kirletici faaliyetleri de arttırmaktadır. Yaşadığı ekonomik kalkınmayla birlikte Türkiye'de artan motorlu taşıt sahipliği ve trafik, bunun yanı sıra artan belediye ve sanayi atığı üretiminin atık yönetimi, eskisine kıyasla daha büyük bir toplama ve işleme altyapısı gerektirecektir (OECD, 2008).

Teknik ve mali yardım olarak taraf olduğu birçok bölgesel ve küresel seviyedeki çevre anlaşmaları ve programların şartlarını ve kendi ulusal çevre önceliklerini uygulamaya koymak isteyen Türkiye, aktif bir şekilde kullandığı çeşitli uluslararası bağlantıları sayesinde bu alanda küresel ölçekteki münasebetlerini önemli oranda güçlendirmiştir. Türkiye'nin uluslararası çevre taahhütlerini yerine getirmesi ve bu taahhütler nezdinde sahip olduğu sorumluluklara uyması için Avrupa Birliği'ne uyum çerçevesinde yeni ulusal politikalar yürürlüğe girmiştir. Türkiye, Montreal Protokolü'nün bir şartı olan ozon inceltici maddelerin aşamalı olarak azaltılmasını, hedef tarihten dört yıl önce gerçekleştirmiştir. Deniz güvenliği hususunda yüksek teknolojili Boğaz Gemi Trafığı Servis Sistemi kurulmuş ve belediye seviyesinde petrol sızıntısı ihtimaline karşı iş gücü, eğitim ve ekipman artışı ile desteklenen acil durum planları geliştirilmiştir. Tehlikeli atıkların uluslararası taşınmasının idaresine

dair yapılan reformlar Türkiye'yi, Basel Sözleşmesi ve OECD kurallarına uygun bir ülke olmaya daha çok yaklaştırmıştır. 2009 yılında Kyoto Protokolü'ne taraf olma prosedürünü başlatan Türkiye, öte yandan BM Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi ve BM Çölleşme ile Mücadele Sözleşmesinin Taraflar Konferansı'nın ve 2004 yılında taraf olduğu BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi şartlarının ve sorumluluklarının yerine getirilmesi hususunda da oldukça yol almıştır (OECD, 2008).

Türkiye'deki bu gelişmelerden en çok etkilenen İstanbul'da ise aşırı nüfus yoğunlaşması, plansız sanayileşme ve çarpık kentleşme ile çevre kirliliği artarak sürmektedir. AB müktesebatına uyum süreci nedeniyle geliştirilen daha yüksek kalite standartları ve Türkiye'nin taraf olduğu Barcelona Sözleşmesi ve Karadeniz Konvansiyonu gibi uluslararası anlaşmalardaki bağlayıcı yükümlülükler de İstanbul için ek yükler getirmektedir.

İstanbul'da çevre yönetimi alanına ilişkin mevzuat arasında; 2560 Sayılı İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü Kuruluştur ve Görevleri Hakkında Kanun, 2872 Sayılı Çevre Kanunu, 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu, 5627 Sayılı Enerji Verimliliği Kanunu, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine Yönelik Kyoto Protokolü, Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği ve Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği sayılabilir.

**Yaşadığı ekonomik kalkınmayla birlikte Türkiye'de artan motorlu taşıt sahipliği ve trafik, bunun yanı sıra artan belediye ve sanayi atığı üretiminin atık yönetimi, eskisine kıyasla daha büyük bir toplama ve işleme altyapısı gerektirecektir**

Çevrenin korunması, kirliliğinin önlenmesi ve iyileştirilmesi için prensip ve politikalar tespit etmek, programlar hazırlamak; bu çerçevede, araştırmalar ve projeler yapmak, yaptırmak, bunların uygulama esaslarını tespit etmek, uygulanmasını sağlayacak tedbirleri almak

Atık ve yakıtlar ile ekolojik dengeyi bozan, havada, suda ve toprakta kalıcı özellik gösteren kirleticilerin çevreye zarar vermeyecek şekilde bertaraf edilmesi için denetimler yapmak,

Sürdürülebilir kalkınma ilkesi çerçevesinde, çevreye olumsuz etki yapabilecek her türlü plân, program ve projenin, fayda ve maliyetleriyle çevresel olguların ortak bir çerçeve içinde değerlendirilmesini gerçekleştirecek çevresel etki değerlendirmesi ve stratejik çevresel değerlendirme çalışmasının yapılmasını sağlamak, bu çalışmalarını denetlemek ve izlemek,

Dengeli ve sürekli kalkınma amacına uygun olarak ekonomik kararlarla ekolojik kararların birarada düşünülmesine imkân veren rasyonel doğal kaynak kullanımını sağlamak üzere, kalkınma plânları ve bölge plânları temel alınarak çevre düzeni plânlarını hazırlamak veya hazırlatmak, onaylamak, uygulanmasını sağlamak,

Çevre konusunda görev verilmiş olan özel kuruluşlar ile kamu kurum ve kuruluşları arasında işbirliği ve koordinasyonu sağlamak; bu konuda faaliyette bulunan gönüllü kuruluşları yönlendirmek, desteklemek ve bakanlıklar arası işbirliği esaslarını yönetmelikle belirlemek,

Çevreye olumsuz etkileri olan her türlü faaliyeti izlemek ve denetlemek,

Çevre uygulamalarına etkinlik kazandırmak için başta mahalli idareler olmak üzere, sürekli bir eğitim programı uygulamak, bu amaçla yapılan eğitim faaliyetlerini izlemek, desteklemek, yönlendirmek, çevre bilincini geliştirmek ve çevre problemleri konusunda kamuoyu araştırmaları yapmak

İstanbul Büyükşehir Belediye sınırları içerisinde kalan denizlerde kirliliğe neden olan her türlü gemi ve deniz araçlarının denetimini, kontrolünü ve yasal işlemini yapmak,

Büyükşehir Belediye sınırları içerisinde kalan deniz, liman ve sahillerde, deniz kirliliği konusunda araştırmalar yaparak plan ve projeler geliştirmek, Çevrenin korunması, iyileştirilmesi konusunda plan, proje, etüt, inceleme ve araştırma yapmak, yaptırmak ve uygulanmasını sağlamak,

Plan, proje, etüt, araştırma ve incelemelerin standartlara ve bilimsel esaslara uygunluğunu kontrol etmek, gerekli görülenlerin uygulanmasını sağlamak,

Belediye sınırları içerisine giriş yapan ve Belediye sınırları içerisinde satılan katı ve sıvı yakıtları denetlemek, numune almak, analizlerini yapmak, yaptırmak, standartlara uygun olmayanlar hakkında yasal işlem yapmak,

Belediye sınırları içerisinde çevre hava kalitesinin ölçümünü yapmak, yaptırmak, ölçüm sonuçlarını yayınlamak, gerektiğinde talepte bulunan kişi ve kuruluşlara vermek,

Parlayıcı ve yanıcı tehlikeli kimyasalların üretim ve depolama yerlerini tespit etmek, işletmek, işletletmek, üretim, depolama ve satış yerlerini kontrol etmek, gerekli izinleri vermek ve yasal işlem uygulamak,

Çevresel gürültünün değerlendirilmesi ve yönetimi için gürültü ile ilgili plan ve proje geliştirmek, gürültü kirliliğini izlemek, gürültüye neden olan işyerlerinin, binaların vs. denetimini yapmak, gürültüye neden olanlar hakkında cezai işlemleri yapmak, gerekli önlemleri aldirmek,

Çevre ve Yakıt Analiz Laboratuvarı'nı çalıştırmak, geliştirmek ve gerekli analizleri yapmak,

Hafriyat toprağı, inşaat ve yıkıntı atıklarının kontrolünü ve denetimini yapmak, hafriyat toprağı ve inşaat yıkıntı atıklarının çevre ve insan sağlığına olumsuz etkilerini gidermek için etüt, plan, proje geliştirmek, ilgili birimler arasında koordinasyon sağlamak ve gerekli izinleri vermek,

Evsel katı atıkların toplanması, taşınması, depolanması ve geri kazanımı için etüt, plan ve projeler yapmak, yaptırmak, yapılan projelere katkıda bulunmak

Atık yağların toplanması, geri kazanılması ve bertarafının yapılması için gerekli çalışmaları ve kontrolleri yapmak,

Bitkisel atık yağların toplanması, geri kazanılması ve bertarafının yapılması için gerekli çalışmaları ve kontrolleri yapmak,

Araç egzozlarından çıkan gazların hava kalitesine olumsuz etkisini sınırlamak için gerekli çalışmaları yapmak, araç trafik seyri hava kalitesini iyileştirmesi yönünde düzenlenmesini sağlattırmak,

Çevre bilincini geliştirmek için gerekli çalışmaları yapmak

## 7 2 Çevre Kirliliği

### 7.2.1. Katı Atık

Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği'nde katı atık; "üreticisi tarafından atılmak istenen, toplumun sağlık ve huzuru, çevrenin korunması bakımından düzenli bir şekilde bertaraf edilmesi gereken katı maddeleri ve arıtma çamurlarını ifade etmektedir" diye tarif edilmiştir. Son elli yılda hızla artan nüfus ve yaygınlaşan tüketim toplumu zihniyeti neticesinde miktarı hızlı bir artış gösteren katı atıkların uzaklaştırılması ve bertarafı, İstanbul için büyük bir problem oluşturmaya başlamıştır.

Çevreye verdikleri zararın yanısıra katı atıklar, sürdürülebilir bir katı atık yönetimi uygulanmadığı takdirde, insan sağlığını da tehdit etmektedir. Atıklardan kaynaklanan sera gazları bir yandan havayı kirletirken, ağır metaller ve toksinler de yerüstü ve yeraltı sularına ve de toprağa karışmaktadır. Merkezi hükümet, yerel yönetimler, atık yönetim firmaları, endüstriyel ya da ticari faaliyetler nedeniyle atık üreticileri, sivil toplum organizasyonları ile halk katı atık yönetimini belirleyen aktörlerdir. Bu aktörlerin aktif katılımı, katı atık yönetiminin planlaması ve uygulaması bakımından çok önemlidir.

İstanbul'da 1953 yılına kadar denize atılan katı atıklar, daha sonraları şehre yakın olan Levent-Sanayi Mahallesi, Seyrantepe, Ümraniye, Mustafa Kemal Mahallesi gibi çöplüklere dökülmüş ve plansız şehirleşme ile yerleşimler bu alanların yanına gelene kadar bu mevkilerin kullanılmasına devam edilmiştir. Bu mahallelerin iskân edilmesiyle katı atıklar yine kontrolsüz olarak, Habibler, Ümraniye-Hekimbaşı, Yakacık, Aydınlı, Halkalı, Şişli-Feriköy ve son olarak da Kemerburgaz-Hasdal bölgelerindeki çöplüklere depolanmıştır. 1970'lerden itibaren çöplük olarak kullanılan Ümraniye-Hekimbaşı bölgesinde 1993 yılında kontrolsüz depolama neticesinde metan gazı patlaması olmuş ve patlama sonucu oluşan toprak kaymasında can ve mal kaybı olmuştur (Çevre ve Orman İl Müdürlüğü, 2009).

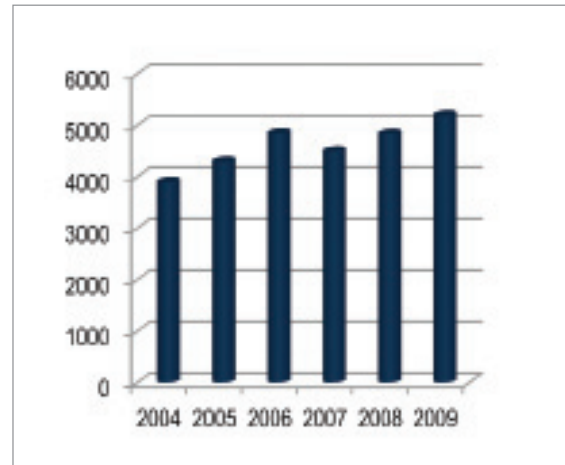
İstanbul'da katı atık yönetiminde kademeli olarak iyileşmeler ancak 1990'lı yılların başından itibaren yapılan çalışmalar sonucunda görülmüştür. 1995 yılında Avrupa ve Asya yakalarında evsel nitelikli atıkların bırakılacağı düzenli depolama sahaları yapılmış, bu sayede çevre kirliliğinin büyük ölçüde kontrol altında tutulması sağlanmıştır. Bölgede çevre kirliliğine yol açacak şekilde tehlikeli atıklar genellikle

katı atıklarla birlikte uzaklaştırılmaktadır. Bunun sebepleri; Bölge genelinde sanayinin çok yoğun olması ve lisanslı bertaraf tesis sayısının fazla olmaması sonucu tehlikeli atık yönetiminin doğru bir şekilde yapılamamasıdır. Buna karşın; Avrupa Birliği'ne uyum sürecinde AB'nin 2006/12/EEC sayılı Atık Çerçeve Direktifi ve diğer direktifler doğrultusunda yapılan yönetmelik hazırlıkları ile atık yönetimi konusunda ilerleme kaydedilmesi beklenmektedir.

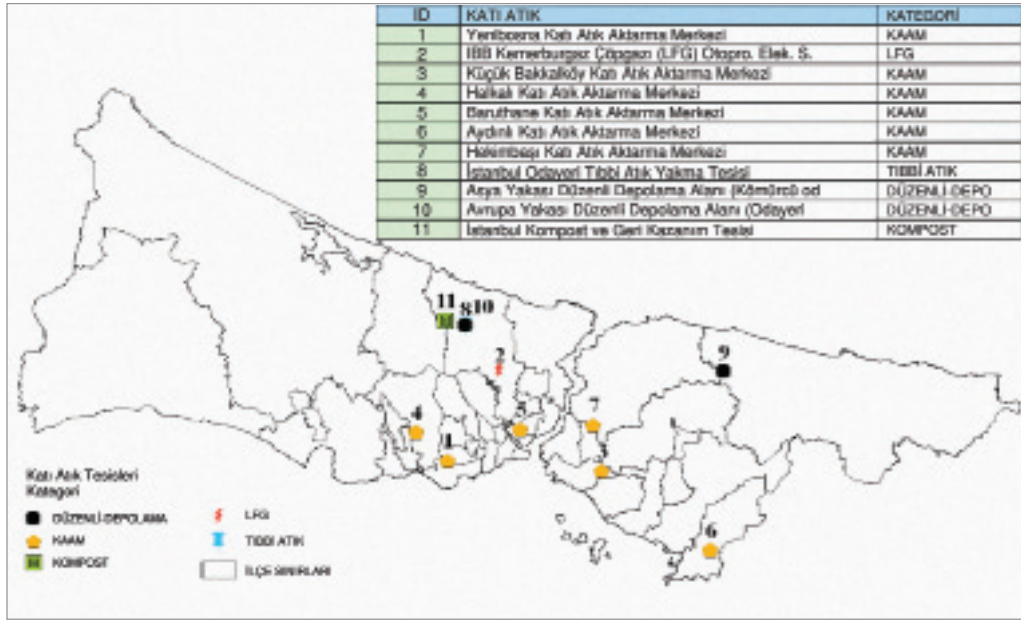
Evsel ve endüstriyel atıkların toplanması 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 7. maddesine göre ilçe belediyelerinin görevidir. Büyükşehir Belediyesinin görevi bu çalışmaları koordine etmektir. İstanbul genelinde tüm ilçelerde ortalama günde 14.800 ve yılda yaklaşık 5 milyon ton katı atık toplanmaktadır. İstanbul'un muhtelif noktalarında ilçe belediyelerinin atık toplama araçlarının kabul edildiği 7 adet aktarma istasyonu bulunmaktadır. Bunlar; Avrupa Yakasında Baruthane, Halkalı, Yenibosna, Silivri bölgelerinde 4 adet ve Asya yakasında Aydınlı, Hekimbaşı, Küçükbakkalköy bölgelerinde 3 adet olmak üzere İstanbul geneline dağılmıştır. Küçük araçlarla aktarma istasyonlarına getirilen atıklar, silolar/treylerler vasıtasıyla katı atık bertaraf tesislerine taşınmakta, bu sayede hem ekonomik bir kazanç elde edilmekte hem de trafikte rahatlama

Düzenli Depolama Sahalarında  
Depolanan Evsel Atık Miktarları (bin ton)

Şekil 7.6



Kaynak: Faaliyet Raporu 2009, İBB



Kaynak: İstanbul İli 1/100.000 Çevre Düzeni Planı Sentez Raporu 2004, İMP

sağlanmaktadır. İstanbul Bölgesi'ndeki katı atık tesisleri Harita 7.1'de gösterilmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin katı atıkları Asya yakasında Kömürcüoda, Avrupa Yakası'nda ise Odayeri düzenli depolama sahalarında bertaraf edilmektedir. Yıllık depolanan çöp miktarının yaklaşık 5 milyon tona ulaştığı Odayeri ve Kömürcüoda düzenli depolama sahalarında oluşan çöp sızıntı suları da artılmaktadır. Avrupa Yakası'ndaki aktarma istasyonlarına günde ortalama 8.500 ton, Anadolu Yakası'ndaki aktarma istasyonlarına ise günde ortalama 4.500 ton evsel ve endüstriyel atık kabul edilmektedir. Nüfusa bağlı olarak, depolanan çöpün yaklaşık üçte ikisi Avrupa Yakası'nda üretilmektedir. 2004 - 2009 yılları arasında her iki depolama sahasında toplanan atıklarla ilgili değerler Şekil 7.6'da verilmiştir (İBB, 2009).

2004 yılında 4 milyon ton civarında olan toplam evsel atık miktarının 2009 yılında 5 milyon tona ulaştığı görülmektedir. Hızla artan atık

miktarları yüzünden Odayeri düzenli depolama alanının ömrünün 2010 yılında, Kömürcüoda düzenli depolama alanının ise 2012 yılında tamamlayacağı tahmin edilmektedir (İBB, 2009).

Evsel atık kompozisyonu, mevsimlere ve yıllara bağlı olarak değişiklik göstermektedir. 2007 yılında hazırlanan İstanbul Sektör Senaryoları, Çevre Koruma ve Sürdürülebilirlik Raporu'na göre, 2005 ve 2007 yıllarına ait katı atık kompozisyonu Tablo 7.3'te verilmiştir. Söz konusu tablolar incelendiğinde, katı atık kompozisyonunda değişiklikler göze çarpmaktadır. 2005 yılında atıkların yaklaşık %48'ini oluşturan organik maddelerin oranının 2 sene içinde yaklaşık %60'a çıktığı görülmektedir. Bölgede ısınmada ve üretimde doğalgaz kullanımının yaygınlaşması ile kül oranının çarpıcı bir şekilde düştüğü, ambalaj atıklarında ise bir azalış olduğu gözlenmektedir (İBB, 2007).

20 yatak üstünde kapasiteye sahip 245 sağlık kuruluşunun tıbbi atıkları Büyükşehir Belediyesi tarafından özel donanımlı 16

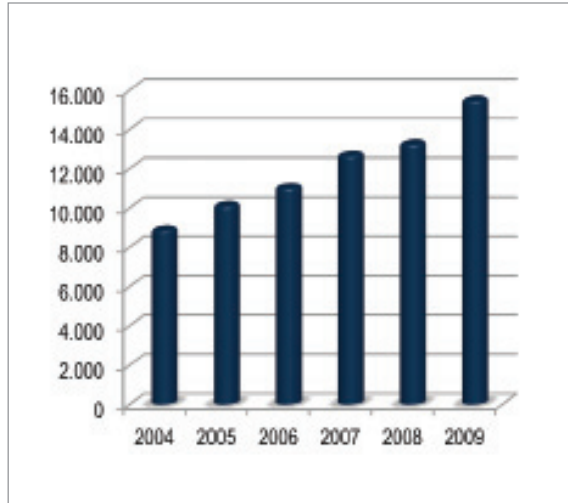


Malzeme	2005	2007	Malzeme	2005	2007
Kağıt-Karton	14,48	12,69	Elk. Alet	0,17	0,00
Cam	6,08	4,07	Pil-Akü	0,01	0,00
Pet	1,70	1,02	Tekstil	5,45	3,99
Poşet	9,84	8,45	Tetrapak	0,63	0,49
Plastik	3,44	2,54	Diğer Yanan	1,93	1,79
Çuval	0,38	0,09	Park ve Bahçe atıkları	0,00	0,14
Demir	0,88	0,38	Taş	0,27	0,01
Aluminyum	0,76	0,29	Kemik	0,00	0,00
Diğer Metal	0,04	0,01	Kül	1,28	0,00
Organik Madde	48,19	59,44	Diğer	0,00	0,00
Çocuk Bezi	3,96	4,38	Toplam	100	100
Odun(tahta)	0,52	0,21	Su Muhtevası	70,33	59,49

Kaynak: İstanbul Sektör Senaryoları, Çevre Koruma ve Sürdürülebilirlik 2007, İBB

### İstanbul Bölgesi'ndeki Katı Atık Tesisleri

Şekil 7.7



Kaynak: Faaliyet Raporu 2009, İBB

araçla günlük periyotlar halinde toplanmaktadır. Kemerburgaz - Odayeri'ndeki tıbbi atık yakma tesisinde, günlük ortalama 40 tonu aşan toplanan tıbbî atıklar yakılarak imha edilmekte ve yakma tesisinde tıbbi atık bertarafı yapılırken aynı zamanda elektrik enerjisi de üretilmektedir. Yaklaşık 0,5 MW kapasiteli türbin jeneratör sayesinde atıktan elde edilen enerjiyi hem tesisin kendisi hem de çevredeki idari binalar kullanmaktadır. Yıllara göre toplanan tıbbi atık miktarları Şekil 7.7'de gösterilmiştir. İstanbul Bölgesi'nde hızla artan nüfus ve hastane sayısına bağlı olarak tıbbi atık miktarlarında

**Türkiye'deki sanayinin yaklaşık %60'ını barındıran İstanbul ve Trakya Bölgeleri'nin ortaya çıkardığı tehlikeli atık miktar ve çeşitliliği oldukça fazladır.**

da hızlı bir artış olduğu görülmektedir (İBB, 2009).

İstanbul ve Trakya Bölgesinde, Türkiye'deki sanayinin yaklaşık %60'ını barındırması nedeniyle, ortaya çıkan tehlikeli atık miktar ve çeşitliliği oldukça fazladır. İstanbul Sanayi Odası 2007 kayıtlarına göre Bölgede yaklaşık 10.000 imalatçı kuruluş bulunmakta ve yıllık yaklaşık 750.000 ton tehlikeli atık üretilmektedir (Çevre ve Orman İl Müdürlüğü, 2008).

Kimyasal içerikli sanayi atıkları, endüstriyel nitelikli arıtma çamurları, boya çamuru, boya atıkları, taşlama çamuru, fosfat çamuru, yağlı metal çamuru, yağlı metal talaşları, atık yağ, atık tiner, akü ve pil, kontamine variller, bez, üstübu vb., Bölgede üretilen başlıca tehlikeli atıklar olarak sayılabilir (Çevre ve Orman İl Müdürlüğü, 2008).

İstanbul Bölgesi'nde 2007 yılı Eylül ayı itibarı ile, Çevre ve Orman Bakanlığı'na kayıtlı toplam 407 adet firmanın piyasaya sürdüğü toplam ambalaj miktarı 1.080.200.279 kg'dır.

İstanbul'daki diğer önemli atıklar arasında, hafriyat, hayvan kavadraları, mezbaha atıkları ve radyoaktif atıkları sayılabilir.

Avrupa Yakası'nda kurulan 1000 ton/gün kapasiteli Kısırmandıra (Kemerburgaz) Kompost Tesisi organik atıkların işlenmesi amaçlı

2007 Yılı Piyasaya Sürülen Ambalaj Miktarları

Tablo 7.4

Ambalaj Türü	Miktar (kg)
Plastik	491.639.340
Kağıt/Karton	283.407.642
Metal	83.802.624
Ahşap	59.543.959
Cam	134.394.242
Kompozit	27.412.472
<b>Toplam</b>	<b>1.080.200.279</b>

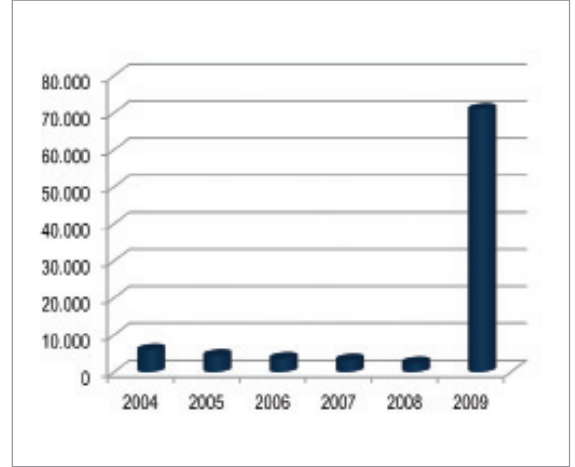
Kaynak: Çevre Durum Raporu 2008-2009, Çevre ve Orman İl Müdürlüğü

kurulmuştur. Avrupa Yakası'nda Kömürcüoda Katı Atık Düzenli Depolama Sahası'nda kurulan 2000 ton/gün kapasiteli geri kazanım tesisi faaliyete geçmiştir ancak bu tesisler toplam atık miktarının hepsini işlemeye yeterli olmadığından, özel sektör de bu konuda teşvik edilmelidir.

Tesislerde, çöplerden çıkan metan gazından üretilen elektrik miktarı yıllara göre Şekil 7.8'de gösterilmiştir. 2009 yılında tesislerin etkin bir şekilde kullanmaya başladığı görülmektedir. (İBB, 2009)

Çöp Gazından Üretilen Elektrik Enerjisi

Şekil 7.8



Kaynak: Faaliyet Raporu 2009, İBB

**Belediyeye ait geri dönüşüm tesislerinin toplam atık miktarının hepsini işleme kapasitesi olmadığından, özel sektör de bu konuda teşvik edilmelidir.**

## 7.2.2. Su Kirliliği

Bölgede kullanılan ve içilen suyun büyük bir kısmı günümüzde hizmette olan barajlardan ve göllerden oluşan yerüstü su kaynaklarından sağlanmaktadır. İstanbul Bölgesi'nde ve çevresinde hem kırsal kesimde hem de şehirlerde, DSİ ve Köy Hizmetlerinin kontrolü altında, yeraltı suyu yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Tahmini toplam kuyu sayısının 25.000 olduğu İstanbul'da yılda ortalama 1500-2000 kuyunun açıldığı düşünülmektedir (İBB, 2007).

İstanbul ili su kaynakları potansiyeli toplam 1.993,80 hm<sup>3</sup>/yıl olup, Marmara havzasını gösteren harita ve kaynakların Avrupa ve Anadolu yakalarına göre dağılımı aşağıda gösterilmektedir (İBB, 2007).

Bölgenin aldığı göçle yaşadığı hızlı nüfus artışı, plansız kentleşme ve sanayileşmeye sebebiyet vermiş, bunun neticesinde evsel ve endüstriyel kirlilik Bölgenin su havzalarını tehdit eder hale gelmiştir. Havzaların çevresinden geçen karayollarından kaynaklanan kirletici emisyonlar da bir diğer tehdit unsurudur. Bu emisyonlardan özellikle NOx, HC, CO ve kurşun, suların kirlenmesine sebep olmaktadır.

Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'ne (SKKY) göre, kıta içi yüzeysel suların kalitelerine göre yapılan sınıflama takip eden tabloda verilmiştir.<sup>90</sup>

Sınıf 1	Yüksek Kaliteli Su
Sınıf 2	Az Kirlenmiş Su
Sınıf 3	Kirli Su
Sınıf 4	Çok Kirlenmiş Su

Kalite belirlemek için çalışmalar DSİ XIV. Bölge Müdürlüğü tarafından toplam 17 noktada yapılmış, bunlardan sadece 3'ünün kalitesi (Terkos Havzası'nda Istrancadere, Ömerli Havzası'nda Ozandere ve Darlık Havzası'nda Darlıkdere) 3. sınıf olarak

değerlendirilirken, geri kalan 14 noktada kalite sınıfı 4. sınıf olarak tespit edilmiştir. Yönetmeliğe göre 3. sınıf kirlenmiş su; gıda, tekstil gibi kaliteli su gerektiren endüstriler hariç olmak üzere uygun bir arıtmadan sonra endüstriyel su temininde kullanılabilir, 4. sınıf çok kirlenmiş su ise; Sınıf III için verilen kalite parametrelerinden daha düşük kalitede olan ve ancak üst kalite sınıfına iyileştirilerek kullanılabilir yüzeysel sulardır.

İstanbul Bölgesi'nin yüzey sularındaki mevcut durum genel olarak değerlendirildiğinde, hızlı nüfus artışı ve plansız kentleşmenin, kullanılmakta olan su kaynakların korunmasını çok zorlaştırdığı görülmektedir. Hızla büyüyen şehir, kaçak yapılaşma, evsel ve endüstriyel atıkların kontrolsüz bir şekilde çevreye özellikle doğrudan su kaynaklarına bırakılması, Bölgenin içme suyu kaynaklarını ciddi bir şekilde tehdit etmeye başlamıştır. Ayrıca planlara aykırı bir şekilde gelişen bu yapılaşmalar, yeterli kanalizasyon, katı atık toplama ve uzaklaştırma ve atık su arıtma gibi altyapı hizmetlerine sahip olmadığı için kontrolsüz bıraktıkları atık sular ve çöp dökme alanlarındaki sızıntılar, Bölgenin içme suyu ihtiyacını sağlayan kaynakların kalitesini düşürmektedir. Küresel ölçekte su kirliliği kontrolü, kirliliğin oluşumunu önleyerek ve kirletici kaynakları debi ve kalite olarak kontrol ederek sağlanmaktadır. Bölge bu kontrolü yürürlükte olan, havza koruma alanlarını tanımlayan, mutlak, kısa, orta ve uzun mesafeli koruma alanlarında yapılacak faaliyetlere sınırlandırmalar getiren Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'ni aktif olarak uygulayarak sağlayabilir. Ayrıca, AB müktesebatına uyum sürecinde, genel olarak 2000/60/AT Sayılı Su Çerçeve Direktifi ve 91/271/AET Sayılı Kentsel Atık su Arıtımı Direktifi'nin uygulanması da su kaynaklarının kalitesinde iyileşmeye katkı sağlayabilecektir.

**Hızlı nüfus artışı, kaçak yapılaşma, evsel ve endüstriyel atıkların kontrolsüz bir şekilde çevreye bırakılması, İstanbul'un içme suyu kaynaklarını tehdit etmektedir.**

<sup>90</sup> İstanbul içme suyu kaynaklarının kalitesi 1980 yılından beri DSİ XIV. Bölge Müdürlüğü tarafından belirli periyotlarla izlenmektedir. İstanbul Bölgesi'nde, 2007 Yılına ait Çalışma Programı kapsamında Marmara Havzası yüzey sularında toplam 43 adet izleme noktası bulunmaktadır. Avrupa Yakası'nda 5, Asya yakasında 2 adet olmak üzere 7 noktada toplam 7 kuyudan yeraltı suyu kalite gözlem çalışmaları sürdürülmektedir.



Kaynak: İstanbul Sektör Senaryoları, Çevre Koruma ve Sürdürülebilirlik 2007, İBB

Avrupa Yakası	Anadolu Yakası
Sellimandere : 77,00 hm <sup>3</sup> /yıl	Yıldındere: 7,40 hm <sup>3</sup> /yıl
Büyükçekmece Barajı Havzası: 137,70 hm <sup>3</sup> /yıl	Göksudere: 208,30 hm <sup>3</sup> /yıl
Alibey Barajı Havzası: 34,10 hm <sup>3</sup> /yıl	Kabakozdere: 35,70 hm <sup>3</sup> /yıl
Terkos Barajı Havzası: 144,70 hm <sup>3</sup> /yıl	Ömerli Barajı Havzası: 264,70 hm <sup>3</sup> /yıl
Küçükçekmece Barajı Havzası: 42,50 hm <sup>3</sup> /yıl	Darlık Barajı Havzası: 157,00 hm <sup>3</sup> /yıl
Kuzuludere: 11,30 hm <sup>3</sup> /yıl	Çanakdere: 187,30 hm <sup>3</sup> /yıl
Kılıçlıdere: 10,00 hm <sup>3</sup> /yıl	Elmalı Barajı Havzası: 9,60 hm <sup>3</sup> /yıl
Büyükdere: 31,40 hm <sup>3</sup> /yıl	Ölçülemeyen alanlardan gelen: 555,60 hm <sup>3</sup> /yıl
Yeraltısuyu (emniyetli rezerv) : 75,00 hm <sup>3</sup> /yıl	
Düzdere: 4,50 hm <sup>3</sup> /yıl	
<b>Toplam: 568,20 hm<sup>3</sup>/yıl</b>	<b>Toplam: 1.425,6 hm<sup>3</sup>/yıl</b>

Kaynak: İstanbul Sektör Senaryoları, Çevre Koruma ve Sürdürülebilirlik 2007, İBB

### 7.2.3. Deniz ve Boğaz Kirliliği

1970 yılında Birleşmiş Milletlerce kabul edilen tanıma göre deniz kirliliği; haliçleri de içerisine alan deniz ortamına ve biyolojik kaynaklara zarar verecek, insan sağlığını tehlikeye atacak, balıkçılığı da içeren denizlerden ekonomik yararlanma imkânını kısıtlayacak, denizin dinlenme amacı ile kullanılmasını ve suyun kalitesini bozarak engelleyecek şekilde, denizlere doğal olaylar ve insanlar tarafından doğrudan ya da dolaylı olarak madde ve enerji verilmesidir.

Karadeniz'de 200 metrenin altındaki derinliklerde Hidrojen Sülfür (H<sub>2</sub>S) bulunması nedeniyle, 11.500 km<sup>2</sup>lik alan ve 3378 km<sup>3</sup> hacme sahip Marmara Denizi'nde ilk 100 metre derinliğe kadar olan bölge deniz canlılarının en uygun ortam şartlarında yaşadığı yerdir. 100 metreden sonra, oksijen miktarında hızlı bir düşüş görülmekte ve bu düşüş bir yandan mevcut canlıların yaşam alanlarını sınırlandırırken diğer yandan ticaret amaçlı balık avcılığına olumsuz yönde tesir etmektedir. İstanbul Boğazı, Karadeniz'in suyunu yenilemenin tek yoludur. Boğaz aynı zamanda, başta balık olmak üzere çeşitli deniz canlılarının mevsime bağlı olarak Marmara'dan Karadeniz'e ve Karadeniz'den Marmara'ya göç ettiği, Akdeniz ile Karadeniz arasında bağlantıyı sağlayan biyolojik bir koridordur. Karadeniz'de deniz seviyesi yoğun yağış, az buharlaşma ve denize akan karasal tatlı suların fazlalığı sebebiyle sık sık yükselmektedir. Bu nedenle de, bu su fazlalığı İstanbul Boğazı'ndan geçerek Marmara Denizi'ne doğru akmaktadır. Akdeniz'in tuzlu suları ise Boğazdaki ters akıntı dolayısıyla, yoğunluğa bağlı olarak Karadeniz'in dip sularına taşınmakta ve bu yüzden söz konusu denizlerin herhangi birinde ortaya çıkan fiziksel ve/veya kimyasal değişiklikler diğer denize de yansımaktadır. Karadeniz'den yılda yaklaşık olarak 548 km<sup>3</sup> su Marmara'ya geçerken, buna mukabil Marmara'dan Karadeniz'e de dip akıntısıyla 249 km<sup>3</sup> su geçmektedir. Bu da, Karadeniz'de meydana gelen bir kirliliğin Marmara'yı, Marmara'nın Karadeniz'e olan etkisine nazaran iki kat daha fazla etkilemektedir (İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2010).

En son Tuna Nehri'nde yaşanan felakette olduğu gibi uluslararası ve ulusal sanayiden kaynaklanan ve Karadeniz vasıtasıyla Marmara Denizi ve Boğaz'a taşınan veya boşaltılan endüstriyel atıklar, evsel ve endüstriyel olmak üzere karasal kaynaklı kirlilik ve Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin bıraktığı atıklar, İstanbul Boğazı'nın ve denizinin kirlenme nedenleri arasında sayılabilir (İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2010).

Evsel, endüstriyel ve tarımsal kaynaklı karasal kirlilik, doğrudan boşaltma veya yağmur suları ve dereler vasıtası ile denizlere

taşınmaktadır. Organik kirlilik ile beraber Marmara Denizi'nde metal, azot ve fosfor değerleri de Bölgedeki imalat sanayinin ürettiği atık suyu denizlere bırakması sonucu hızla artmaktadır.

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi, Karadeniz ve limanları kapsayan 465 kilometrelik kıyı şeridi İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından temizlenmektedir. 2009 yılında deniz yüzeyinden 5.72m<sup>3</sup> ve kıyı ve plajlardan çeşitli yollarla toplam 42.6 m<sup>3</sup> atık toplanmıştır (bkz. Şekil 7.9). Kış aylarında 190 km ve yaz aylarında 240 km olmak üzere Mayıs-Eylül ayları arasında kıyı temizliği yapılmakta ve toplanan çöpler aktarma merkezlerine götürülmektedir (İBB, 2009). Toplanan miktarlara bakıldığında hem temizleme çalışmalarının hem de deniz kirliliğinin, Bölgede her sene daha da arttığı görülmektedir.

Yağmur suları, seller ve diğer sebepler, İstanbul Boğazı, Haliç ve Marmara Denizi'ne akan derelerde teressubat oluşturmakta ve bu da denizin birleştiği yerlerde toplanarak suyun akışını engellemektedir. Bu durum, çevre ve görüntü kirliliğine yol açmakta, bir yandan etrafa kötü kokular yayarken diğer yandan da doğal hayatın zarar görmesine sebep olmaktadır. 2004 yılında İSKİ ve İBB tarafından derelerden çıkartılan toplam 384.745 m<sup>3</sup> teressubat miktarı, 2009 yılında 1.116.827 m<sup>3</sup> olmuştur (İBB, 2009).

31 kilometre uzunluğunda ve en dar yerinde 700 metre eninde olan İstanbul Boğazı, şehri tam ikiye ayırmakta ve en önemli tarihi mekânların arasından geçmektedir. Dünyanın diğer boğaz, kıyı ve iç sularına oranla İstanbul Boğazı, çok sayıda keskin virajlara sahip olduğundan kaza riski en yüksek su yoludur. İstanbul Boğazı'ndan yılda geçen gemi sayıları Ulaşım bölümünde gösterilmiştir.

Denizi kirleten önemli faktörler arasında deniz taşımacılığı yapmakta olan gemilerden artılmadan denize verilen atıklar (sintine, slaç, slop, kirlili balast, çöp, evsel atık, su vb.) yer almaktadır. Bunların yanı sıra, gemilerin boyanması, raspalanması, güvertelerinin ve ambarlarının

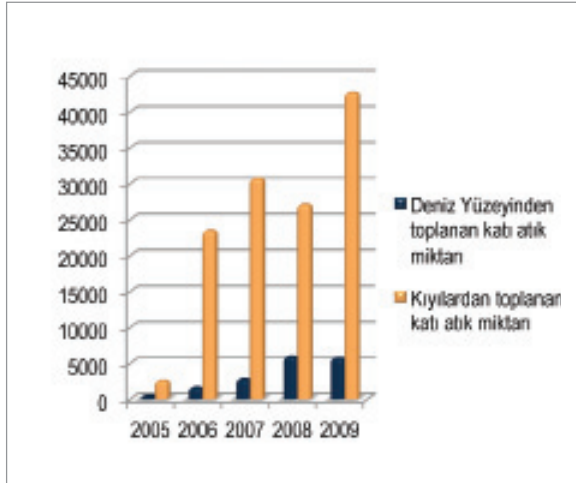
**İstanbul Boğazı, Karadeniz, Marmara Denizi ve Akdeniz arasında bağlantıyı sağlayan biyolojik bir koridordur.**

yıkanması neticesinde oluşan atıkların denizlere bırakılması da denizlerdeki ekolojik dengeyi bozmaktadır.

Gemilerden atık alım çalışmaları Büyükşehir Belediyesi tarafından 2005 yılından beri devam ettirilmektedir. Toplanan gemi atıkları 2005 yılında 9.557 m<sup>3</sup> iken, bu rakam 2009 yılında 119.437 m<sup>3</sup>'e çıkmış, bunun da 13.000 m<sup>3</sup>'ü Haydarpaşa Atık Kabul Tesisi'nde işlenerek tekrar ekonomiye kazandırılmıştır (İBB, 2009).

Kıyı ve Denizden Toplanan Katı Atık Miktarları

Şekil 7.9



Kaynak: Faaliyet Raporu 2009, İBB

#### 7.2.4. Gürültü Kirliliği

İnsanlar üzerinde olumsuz etki yapan ve hoş gitmeyen sesler olarak tanımlanan gürültünün şiddetini belirlemede kullanılan desibel (dB), ses basıncının, ses şiddetinin ve yoğunluğunun logaritmik skaladaki kantitatif ifadesidir. Gerek şehir ortamında farklı amaçlarla kurulmuş yerleşim, hastane, okul, park gibi alanlarda ve gerekse iş yerlerinde gürültü seviyelerine, kabul edilebilir risk seviyeleri belirlenerek hazırlanan 'Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği' yoluyla çeşitli limitler konulmuştur. Gürültünün kabul edilebilir limit seviyesi genel olarak 80 dB iken 130 dB tahammül

edilemez bir seviyeyi belirtir.

Türkiye nüfusunun yaklaşık beşte birini, sanayinin %35'ini ve 2 milyon civarında motorlu taşıtı ve 5 bini aşkın eğlence yerini bünyesinde bulunduran ve 39 ilçe merkezinden oluşan, uluslararası kara, deniz, hava ve demiryollarının içinden geçtiği İstanbul'da gürültü, mühim bir çevre kirliliğine neden olmaktadır. İstanbul Bölgesi'nin öne çıkan gürültü kaynakları şunlardır:

- Karayolu, demiryolu ve havayolu kaynaklı ulaşım gürültüleri
- Makine, motor, imalat vb. kaynaklı endüstriyel gürültüler
- Şantiye, yol inşaatı vb. yapım gürültüleri
- Spor alanları, çocuk bahçeleri, yüzme havuzları vb.den kaynaklanan rekreasyon gürültüsü
- Özellikle eğlence yerlerinden kaynaklanan her türlü işyeri gürültüleri.

İl Çevre ve Orman Müdürlüğü'nün 2008-2009 Çevre Durum Raporu'na göre, İstanbul'un kara trafiği gürültüsünün ölçülmesi sonucu elde edilen değerler, 65 dBA<sup>91</sup> olan mevcut gürültü koşullarının uluslararası gürültü limitlerini aşmaktadır. Özellikle meskun yapıları etkileyen bu değerler, Avrupa'da yer alan bazı şehirlerde belirlenen seviyelere göre 4-5 dBA yüksektir.

Bölgede trafiğin akışı; oldukça yaşlı ve bakımsız olan taşıtlar, ülke genelinde yaygın olan trafik kurallarına uymama alışkanlığı, özellikle dolmuş ve minibüs şoförlerinin alelusul durmaları, yanlış park etme vb. sebeplerle kesilmekte, bu da korna vb. kaynaklı gürültü oluşturmaktadır. Ayrıca, genellikle bakımsız, bozuk ve pürüzlü olan kent içi yollar ve yol seviyesinin üstünde olan rögarlar, araçların lastiklerinin yola sürtünmesinden doğan gürültüleri, düzgün asfalt-beton yüzeylerde 1-2 dBA, parke taşlı yollarda 4 dBA kadar artırmaktadır. Tablo 7.6'da bazı caddelerin gürültü değerleri ve bundan rahatsız olan çevre sakinlerinin oranları verilmiştir. Rahatsızlık oranlarının yüksek olmasının başlıca sebepleri konut alanları ile gürültü kaynakları arasında koruma bantlarının olmayışı, yüksek trafik yoğunluğu ve eskimiş olan araç stokudur (İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2009).

Demiryolu gürültüleri, Bölgedeki trafik gürültüsünün başka bir kısmını oluşturmaktadır. İl Çevre ve Orman Müdürlüğü tarafından belirlenen dört bölgede en az ikişer ölçme noktasında ölçümler yapılmış ve gün içinde 3 farklı zamanda tren ulaşım hacmi, lokomotif ve vagon sayıları ve ortalama geçiş hızları da hesaba katılarak demiryolu gürültü değerleri hesaplanmıştır. Araştırma sonucuna göre, ölçülen demiryolu gürültülerinin değerleri bazı mevkilerde

<sup>91</sup> Yönetmeliğe göre dBA; "İnsan işitme sisteminin düşük şiddetteki seslere karşı en çok hassas olduğu orta ve yüksek frekanslara daha fazla ağırlık veren, A ağırlıklı ses seviyesi olarak tabir edilen ve gürültünün etkilim değerlendirilmesi ve kontrolünde yaygın olarak kullanılan bir ses seviyesi ölçütü" olarak tarif edilmektedir.

Bölge	Leq(8h) <sup>92</sup>	Leq(8h) <sup>93</sup>	Rahatsız
Londra Asfaltı (E5)	67,70	69,10	88,90
Mecidiyeköy	80,00	81,60	100,00
Barboros Bulvarı	76,20	78,90	84,70
Bağdat Caddesi	69,80	73,00	64,00
Millet Caddesi	71,50	77,50	78,80
Atatürk Bulvarı	73,20	75,30	65,20
Halaskargazi Caddesi	75,40	76,90	51,40
Ataköy Caddesi	63,00	65,40	61,50
Haseki Caddesi	68,00	71,30	70,00
İncirli Caddesi	73,80	76,40	72,00
Ankara Asfaltı 1	71,60	74,60	64,20
Ankara Asfaltı 2	61,50	63,90	48,60
Ankara Asfaltı 3 (Esenkent)	56,50	57,40	27,40

Kaynak: Çevre Durum Raporu 2008-09, İl Çevre ve Orman Müdürlüğü

uluslararası ve Gürültü Kontrolü Yönetmeliği'nde verilen standart değerlerini aşmaktadır. Eski raylar ve demiryolu taşıtları, yüksek sefer sayısı, bakımsız tekerlekler, hususi bir önlem alınmamış balastlar, gereksiz sinyal kullanımı ve demiryoluna 10-15 metre kadar yaklaşan yapılaşma gibi sebepler buna yol açmaktadır (İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2009).

Sefer sayısı her geçen gün daha da artan İstanbul Atatürk Havalimanı, zaman içinde alanın güvenlik sınırına kadar dayanan iskân alanlarında ve Florya, Yeşilköy, Yeşilyurt, Sefaköy ve Yenibosna gibi alana yakın semtlerde rahatsız edici bir seviyede gürültü sorunu oluşturmaktadır. İl Çevre ve Orman Müdürlüğü tarafından Yeşilköy ve Sefaköy'de yapılan bazı ölçümlerde buralarda yaşayan kişilerin gürültüden etkilenme durumları araştırılmıştır. Araştırma sonunda, her iki semtte de rahatsız olanların yüzdeleri yüksek çıkmış ve yapılan analizlerde, uçak geçişleri sırasında pencereler kapalı olsa bile semt sakinlerinin televizyon ve radyoyu duymadıkları, ev içinde birbirleriyle konuşamadıkları ve uyku bozuklukları çektikleri ortaya konmuştur (İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2008-09).

Çevre ve Orman Bakanlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından "Çevresel Gürültü Direktifi için Uygulama Kapasitesi" projesi geliştirilmiş ve proje teklifi AB Komisyonu tarafından şartlı olarak kabul edilmiştir. Bu proje ile birlikte, Çevre ve Orman Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve AB uzmanları tarafından İstanbul içerisinde bulunan ana arterlerin gürültü haritası 2010 yılı sonunda çıkarılmaya başlamıştır. Tamamlanan bazı haritalar Çevre Koruma Müdürlüğü'nün internet sitesinde gösterilmektedir.

**Sefer sayısı her geçen gün daha da artan İstanbul Atatürk Havalimanı, Florya, Yeşilköy, Yeşilyurt, Sefaköy ve Yenibosna gibi alana yakın semtlerde rahatsız edici bir seviyede gürültü sorunu oluşturmaktadır.**

<sup>92</sup> Leq: Verilmiş bir süre içinde süreklilik gösteren ses enerjisinin veya ses basınçlarının ortalama değerini veren dBA biriminde bir gürültü ölçөгüdür.

Bölge	Leq(8h) <sup>93</sup>	Rahatsız
Küçükyalı	48	53
Göztepe	49	54
Ataköy	36	40
Yenimahalle	50	59
Feneryolu 1	75	81
Feneryolu 2	66	72
Feneryolu 3	80	83
Suadiye 1	74	79
Suadiye 2	66	71
Suadiye 3	72	77

Kaynak: Çevre Durum Raporu 2008-09, İl Çevre ve Orman Müdürlüğü

### 7.2.5. Hava Kirliliği

Hava kirliliği; topografya, meteoroloji, doğal örtü, vb. gibi tabii ve artan nüfus, plansız kentleşme, yeşil alanların tahribi, trafik, ısınma, endüstri, vb. gibi beşeri faktörlerle oluşmaktadır. İstanbul'da havayı kirleten kaynaklar sırasına göre; sanayi kuruluşları, trafikteki araçlar, evsel ısıtma, deniz araçları, kaza ve patlamalardır (İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2009).

İstanbul Bölgesi'nde 1994 yılının sonuna kadar süren ciddi hava kirliliğinin en büyük sebebi, Kilyos-Karaburun arasındaki ocaklardan çıkartılan ve genelde yüksek kükürt ve nem içeren düşük kalorili yaklaşık 8-10 milyon ton civarında kömürün ısınma amaçlı kullanılması olmuştur. Hava kalitesini iyileştirmek için, ilk olarak İstanbul'da satışa sunulacak kömürlere standart getirilerek İstanbul'a sevk edilecek ithal ve yerli kömürlerin mutlaka iyileştirme ve zenginleştirme tesislerinden geçirilmesi şartı getirilmiştir. Sonra da, doğalgazın temiz yakıt olması ve şehrin hava kirliliğinin azaltılmasına yapacağı olumlu katkı düşünülerek, doğalgaz ulaşan yerlerde doğalgaz kullanımının zorunlu hale getirilmesi ile yapılan uygulamalar ve denetimler neticesinde 1996 yılının kış sezonundan itibaren hava kirliliği azalmaya başlamış ve tehlikeli seviyelerden aşağı inmiştir (İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2009).

1995 yılından itibaren İstanbul'da modern cihazlarla hava kirliliği ölçümleri, biri Anadolu diğeri Avrupa Yakası'nda olmak üzere 2 adet mobil ölçüm istasyonu yapılmaktadır. Saraçhane ve Kadıköy İstasyonlarında SO<sub>2</sub>, PM 10, CO, NO<sub>x</sub>, THC ve Ozon ölçümleri; Esenler, Beşiktaş, Alibeyköy ve Ümraniye İstasyonlarında SO<sub>2</sub>, PM 10, CO, NO<sub>x</sub>, THC ölçümleri; Yenibosna, Kartal, Üsküdar ve Sarıyer İstasyonlarında SO<sub>2</sub>, PM 10, CO ölçümleri yapıp internet üzerinden yayımlanmaktadır (İBB, 2007).<sup>94</sup>

Son yıllarda, Bölgedeki tüm kara, hava, deniz ve demiryolu ulaşım sistemlerine bakıldığında, özellikle motorlu karayolu taşıtlarının sebep olduğu hava kirliliği, İstanbul'da ısınmadan veya sanayiden kaynaklanan tüm kirlilikleri aşmaktadır. Hava kirliliğinin yaklaşık %40'ını, egzozlardan havaya karışan CO (%70-90), NO (%40-70), Hidrokarbonlar (%50) ve Pb (%100) emisyonları oluşturmaktadır (İBB, 2007).

İstanbul için 2009 yılı SO<sub>2</sub> konsantrasyonu 10 µg/m<sup>3</sup> (AB Standardı: 20, WHO Standardı: 50), yıllık toz konsantrasyonu 54 µg/m<sup>3</sup> (AB Standardı: 40, WHO Standardı: 40)'dür. Daha önceki yıllarla karşılaştırıldığında SO<sub>2</sub> emisyon değerlerinde kaçak ve kalitesiz kömürün Bölgeye sokulması ve kullanılmasının önlenmesi,

<sup>93</sup> Leq: Verilmiş bir süre içinde süreklilik gösteren ses enerjisinin veya ses basınçlarının ortalama değerini veren dBA biriminde bir gürültü ölçөгüdür

<sup>94</sup> 11 ölçüm istasyonu ile alınan hava kalitesi ölçüm verileri 2007 yılından bu yana Orman Bakanlığı ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi arasında yapılan protokol çerçevesinde Bakanlığın web sayfasında (<http://www.havaizleme.gov.tr/>) yayınlanmakta; her saat başı bilgiler güncellenmektedir.



	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	CO	O <sub>3</sub>	HC	PM
Yenibosna						
Esenler						
Saraçhane						
Alibeyköy						
Beşiktaş						
Sarıyer						
Üsküdar						
Kadıköy						
Ümraniye						
Kartal						

Kaynak: Çevre Durum Raporu 2008-09, Çevre ve Orman İl Müdürlüğü

doğalgazın yaygınlaşması, yeşil alanların artması, toplu ulaşımın yaygınlaşması ve sanayi tesislerinin denetimi gibi yapılan çalışmalar ve denetlemeler neticesinde azalma olduğu ortaya çıkmaktadır. (bkz. Şekil 7.10)

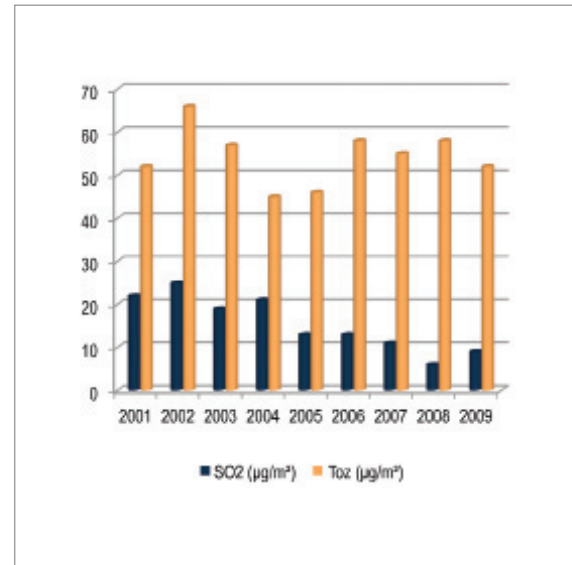
Meteorolojik şartlara bağlı olarak daha yoğun hava kirliliğinin olduğu kış mevsimine ait hava kirlenici ortalamaları Tablo 7.9'da gösterilmiştir. 1995-96 dönemi ile 2003-04 dönemi karşılaştırıldığında doğalgaz kullanımının etkisi tespit edilmekte, yakıt kullanımındaki bu değişikliğin olumlu sonuçları göze çarpmaktadır.

Bölgede, AB müktesebatı uyum sürecinde, Kyoto Protokolüne taraf olunmasına bağlı olarak 280/2004/AT Sayılı Kyoto Protokolü'nün Uygulanması Kapsamında Sera Gazlarının İzlenmesi Kararı ve 2003/87/AT Sayılı Emisyon Ticareti Direktifi ile ilgili yapılacak yasal düzenlemelerle birlikte hava kalitesinde iyileşme beklenmektedir.

**Tüm kara, hava, deniz ve demiryolu ulaşım sistemlerine bakıldığında, özellikle motorlu taşıtların sebep olduğu hava kirliliği, İstanbul'da ısınmadan veya sanayiden kaynaklanan tüm kirlilikleri aşmaktadır.**

Yıllara Göre SO<sub>2</sub> ve Partiküler Madde (Toz) Değerleri Değişimi

Şekil 7.10



Kaynak: Faaliyet Raporu 2009, İBB

Yıl	Ay	SO <sub>2</sub>	TOZ	CO	NO	NO <sub>x</sub>	NO <sub>2</sub>	THC	CH <sub>4</sub>	nMHC	O <sub>3</sub>
1995	Ekim	43	64	1137	60	108	48	1268	1135	122	23
1995	Kasım	122	107	1903	97	162	65	1353	1180	165	16
1995	Aralık	90	70	1478	71	112	42	1560	1390	153	14
1996	Ocak	101	70	1432	68	110	44	1187	1093	94	16
1996	Şubat	156	82	1981	79	128	50	1431	1276	156	17
1996	Mart	87	76	1652	59	102	43	1615	1371	247	25
Ortalama	1995-96	100	78	1597	72	120	49	1403	1241	156	19
2003	Ekim	12	51	837	67	106	39	1347	1142	198	12
2003	Kasım	17	81	1602	122	169	47	1631	1440	185	4
2003	Aralık	26	53	1181	76	126	50	1452	1264	181	7
2004	Ocak	28	52	1119	60	110	50	1459	1245	205	9
2004	Şubat	28	69	1274	71	127	56	1551	1292	250	11
2004	Mart	25	59	939	79	140	61	1794	1389	395	10
Ortalama	2003-04	23	61	1159	79	130	50	1539	1295	236	9

Kaynak: İBB, 2005

### 7.3. Kent İçi Yeşil Alanlar

Sera gazları ile mücadelenin önem kazandığı günümüz dünyasında, kent içindeki yeşil alanlar, o kentin akciğerleri olarak kabul edilmekte ve her geçen gün önemi daha da artmaktadır. Park, bahçe, rekreasyon ve peyzaj amaçlı oluşturulan yeşil alanlar, aynı zamanda ruh ve halk sağlığı açısından da oldukça önemlidir. Bir yandan su, toprak ve hava kirliliğini önleyen yeşil alanlar, diğer yandan gürültüyü kesmekte, nem ve ısıyı dengelemektedir.

İstanbul; birbirinden çok farklı bitki örtülerine sahip Avrupa ve Asya kıtaları arasındaki özel konumu, havasının Karadeniz kıyılarının nemli ve soğuk ikliminin yanı sıra daha sıcak Akdeniz iklimi özelliklerini de taşıması, toprak çeşitliliği ve uzun bir geçmişe sahip geleneksel arazi kullanımı nedeniyle, çok çeşitli doğal yaşam alanlarına sahiptir. Doğal koruma açısından İstanbul'un en önemli ayrıcalığı, sahip olduğu nadir bitki türleridir. Doğal olarak yetişen bitki türlerinden 270'i, "Türkiye'nin Tehlike Altındaki Nadir ve Endemik Bitkileri Listesi"nde yer alır. Bunlar arasında 40 türün dünya üzerindeki en zengin

popülasyonları İstanbul'dadır.

İstanbul'da, 1975 yılında kişi başına 2,3 m<sup>2</sup> olan yeşil alan miktarı, 1980 yılında 2,2, 1985 yılında 1,1, 1990 yılında 1,2, 1995 yılında 1,5, 2000 yılında ise 1,9 m<sup>2</sup> olmuştur. Buradan da anlaşılmaktadır ki; nüfus artış hızı, yeşil alan yapımındaki artış hızından daha fazla seyretmiştir. 2000 yılı verilerine bakıldığında, 9.246.565 olan İstanbul nüfusuna, aktif olarak (parklar, spor alanları, çocuk oyun alanları vs.) 17,2 milyon m<sup>2</sup>, pasif olarak (orman, mezarlık, fidanlık refüj alanları, çayırlar vs.) 29 milyon 110 bin m<sup>2</sup>, toplamda da 46,3 milyon m<sup>2</sup> yeşil alan düşmektedir. Olması gereken aktif yeşil alan miktarı ise 92,5 milyon m<sup>2</sup>'dir. Kişi başına 1,9 m<sup>2</sup> aktif, 3,1 m<sup>2</sup> pasif yeşil alan ve toplam 5 m<sup>2</sup> yeşil alan düşmektedir. 2000 yılında İstanbul kentinde mevcut aktif ve pasif yeşil alanların kişi başına düşen miktarları, belirtilen yeşil alan standartlarına (10 m<sup>2</sup>/kişi-aktif) erişememektedir (Yıldız Aksoy, 2000). İBB Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlığı'nın verilerine göre 2009 yılı itibarıyla kişi başına düşen yeşil alan miktarı 6,54 m<sup>2</sup> olmuştur. Fakat hem toplam yeşil alan miktarı hem de kişi başına düşen yeşil alan miktarı standartların altındadır. Büyükşehir Belediyesi tarafından üretilen ve bakımı yapılan yeşil alan miktarları Tablo 7.10'da gösterilmiştir.

Son dönemlerde yerel yönetimlerin çevreci yaklaşımlara ve çevreye vermiş oldukları önemin artması sonucu yeşil alan yapımındaki artış hızının giderek arttığı görülmektedir. İstanbul Bölgesi'nde İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından bakımı yapılan 48.299.548 m<sup>2</sup> yeşil alan miktarı; 2004-2009 yılları arasında 18.189.615 m<sup>2</sup> artarak ilçe ve belde belediyelerinin toplam yeşil alan miktarı ile beraber 77.452.428 m<sup>2</sup>'ye ulaşmıştır.

**Kişi başına düşen yeşil alan miktarı bakımından oldukça fakir olan İstanbul, doğal olarak yetişen nadir 40 bitki türünün dünya üzerindeki en zengin popülasyonlarına sahiptir.**

#### Üretilen ve Bakımı Yapılan Yeşil Alan Miktarları

Tablo 7.10

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Toplam
Yapılan Park Sayısı (Adet)	70	48	51	199	16	7	391
Yeni Yapılan Yeşil Alan (m <sup>2</sup> )	755.000	3.500.000	6.345.052	5.258.045	2.015.956	315.562	18.189.615
Revize Edilen Yeşil Alan (m <sup>2</sup> )	245.000	1.100.000	2.706.000	1.007.577	1.266.685	289.541	6.614.803
Bakımı Yapılan Alan (m <sup>2</sup> )	30.864.933	34.364.933	38.401.985	45.968.030	47.983.986	48.299.548	245.883.415
Dikilen Ağaç Sayısı (adet)	99.685	230.000	215.000	216.724	198.269	34.637	994.315

Kaynak, Faaliyet Raporu 2009, İBB

#### 7.4. Çevre Eğitimi

Çevre eğitimi; toplumun her kademesinde çevreye duyarlı, kalıcı ve olumlu davranış değişiklikleri kazandırılarak çevre bilincinin yerleştirilmesi ve bu insanların aktif katılımı ve problemlerin çözümünde görev alması ile tabii, tarihi, kültürel, sosyo-estetik değerlerin korunması olarak tanımlanabilir (Çevre ve Orman Bakanlığı, 2010). Çevreyi kirleten en önemli faktör insan olduğu için bilgi vermenin ve sorumluluk hissini oluşturanın yanı sıra eğitim sisteminin, çevre ile alakalı konularda aktif katılımı teşvik etmesi ve çevreyi tehdit eden aktörlere tepki vermeyi ve kişisel menfaatlerin toplumun menfaatinde ayrı görülmemesini öğretecek bir yöntem izlemesi oldukça önemli bir husustur. Bölgede ise eğitimin önemi her geçen gün daha çok idrak edilmekte ve İstanbul'da kamu kuruluşları, Büyükşehir Belediyesi ve çeşitli STK'lar tarafından çevre eğitimi ile ilgili projeler hazırlanmakta ve uygulanmaktadır.

Bu projelerden en önemlisi, İl Çevre ve Orman Müdürlüğü ve İl Millî Eğitim Müdürlüğü, ilgili kamu kurumları, meslek odaları, medya temsilcileri, çevre ve eğitim konusunda faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşlarının destekleri ve aktif katılımlarıyla sürdürülmekte olan Okullarda Çevre Eğitimi ve Uygulama Projesi (ÇEP)'dir. ÇEP uygulamaları kapsamında çevre eğitimleri daha çok sivil toplum kuruluşları tarafından yapılmakta ve okullarda çevre problemleri ve çözümlerine yönelik toplantılar, seminerler, atölye çalışmaları, sergiler, panolar v.b. faaliyetler gerçekleştirilmektedir. Temiz üretim, temiz enerji, biyolojik çeşitlilik, uluslararası çevre sözleşmeleri, çevre dostu ürünler kullanımı, tüketici hakları, Yerel Gündem 21, doğanın ve doğal varlıkların korunması, hayvanların korunması, daha az tüketim, yeniden kullanım, geri dönüşüm ve önemli çevre günleri hakkında öğrenciler bilgilendirilmekte ve çevreye karşı daha duyarlı ve bilinçli gençler oluşturmaya çalışılmaktadır (İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2002).

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından ise çevre konusunda çeşitli kurslar, broşürler, afişler, bültenler vb iletişim araçları ile çocuklar, gençler öncelikli olmak üzere çeşitli kampanyalar, projeler, bilimsel toplantılar düzenlenmekte veya desteklenmektedir. "Ödüllü Atık Pil Toplama Kampanyası" ve "Ambalaj Atıklarının Kaynağında Ayrı Toplanması Projesi" doğrultusunda verilen eğitimler bunlara örnek olarak gösterilebilir.

İSTAÇ tarafından 2007 yılında İstanbul genelinde 18 ilçede 3,1 milyon öğrenciye 13 çevre mühendisi tarafından çevre eğitimi verilmiştir. 2008 yılında faaliyete geçmiş olan Katı Atık Eğitim

ve Uygulama merkezinde; belediyeler, diğer kamu kurum ve kuruluşlarında çalışan personelin atık yönetimi konusunda bilgilendirilip eğitilmesi planlanmaktadır.

#### 7.5. Çevresel Sürdürülebilirlik

Son yıllarda hem sosyal, hem ekonomik, hem de çevresel açıdan hızla değişen dünyada, küresel nüfus artarak 1,7 milyardan 5 milyar kişiye ulaşmıştır. Küreselleşmenin şekillendirmesiyle küresel ekonomi büyümüş, 1987'de 5.927 \$ olan dünya çapında kişi başı Gayrisafi Millî Hâsıla (GSMH) 2010'da 10.500 \$'a ulaşmıştır (CIA, 2010). Fakat bu hâsıla bölgeler arasında eşit olmayan bir biçimde dağıtılmıştır. Homojen olmasa da yaşanan ekonomik büyüme ile birlikte dünyada büyük politik değişimler de yaşanmıştır. Sonuçta, yaşanan nüfus artışı ve ekonomik büyüme doğal kaynaklara olan talebi ve dolayısıyla doğal kaynaklar üzerindeki baskıyı arttırmıştır. Su kaynakları, ormanlar, balıkçılık, arazi kullanımı gibi alanlarda insanların geçim kaynaklarını tehdit eden doğal kaynakların sürdürülebilir olmayan kullanımı, her ölçekteki ekonomiyi de tehdit etmektedir (BM, 2007).

Diğer Binyıl Kalkınma Hedefleri'ne ulaşılmasında önemli bir role sahip olan çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması, Binyıl Kalkınma Hedefleri'nin yedincisidir. Düşük gelirli yoksul ülkelerin zenginliğinin %26'sını oluşturan doğal kaynaklar, bu ülke vatandaşlarının temel geçim ve yaşam kaynaklarıdır. Hastalıkların %20'sinin çevresel risklerle alakalı olduğu gelişmekte olan ülkelerde özellikle yoksul kadınlar, maruz kaldığı hane içi hava kirliliği dolayısıyla solunum yetmezliği çekmektedirler. Yine akut solunum yetmezliği ile ilişkili olan zatüreye, beş yaş altı çocuk ölümlerine en çok sebep olan hastalıktır. Çocuk ölümlerinin en büyük ikinci sebebi ise kalitesi düşük su kullanımı, zayıf sağlık ve yeterli olmayan hijyen koşullarıdır. Bu aktörlerin sebep olduğu ishalden dolayı yılda 1,8 milyon çocuk hayatını kaybetmektedir. Bu olumsuz neticeler, yoksulluğun, hastalıkların ve çocuk ölümlerinin azaltılmasının ve anne sağlığını iyileştirerek cinsiyet eşitliği ve küresel öğretimin desteklenmesinin doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımı ile yakından ilişkili olduğunu göstermektedir (BM, 2007).

Çevre Düzeni Planı kapsamında yapılan çalışmalar, İstanbul Bölgesi'nin kendine has doğal yapısının ve yaşam destek sistemlerinin geri dönüşü olmayacak şekilde bozulduğunu ve giderek yok olma aşamasına geldiğini göstermektedir. Plansız kentleşme ve su kirliliği gibi problemler ile birlikte hayatın idamesi

için ihtiyaç duyulan doğal kaynaklarda ve yaşam kalitesinde görülen değişiklikler bu felaketin çok da uzak olmadığını göstermektedir (İMP, 2004).

İstanbul Çevre Düzeni Planı kapsamında çevresel sürdürülebilirlik 3 etapta ele alınmıştır. İlk etapta; ekolojik koridorları ve hassas ekosistemleri içinde barındıran yaşam destek sistemleri ile deprem, taşkın, heyelana benzer doğal risk alanları gibi doğal sınırlayıcılar başlıca yönlendiriciler olacak şekilde ele alınmış, ikinci etapta; sürdürülebilirlik ilkelerinin ve amaçlarının İstanbul'a uygunluğu değerlendirilerek ve yorumlanarak Bölge için çevresel stratejiler geliştirilmiş, son etapta ise; İstanbul Bölgesi; işlevleri bozulmaması gereken alanlar, özel önlemlerle sürdürülebilir şekilde gelişecek alanlar, sürdürülebilir şekilde gelişebilecek alanlar, çevresel sürdürülebilirlik açısından sorunlu alanlar, mevcut yerleşim alanları ve ıslah edilecek doğal alanlar başlıkları altında mekansal organizasyon sınıflarına ayrılmıştır. Bölgeyi çevresel açıdan inceleyen plan çalışmaları, yaşam destek sistemlerinin gelecek nesillere aktarılmasına ağırlık vermiştir. Bu nedenle, kent içi çevresel sistemler konusunda sürdürülebilir bir altyapının geliştirilmesi için politika, yönetim ve teknik önlemlere dair tavsiyeleri içeren stratejiler geliştirilmiş ve bu stratejilerin mekâna yansıtılması amacı güdülmüştür (İMP, 2004).

**Sonuç olarak;** İstanbul'da çevre, yüksek ve artmakta olan nüfus ve buna bağlı olarak gelişen hızlı ve plansız şehirleşmenin, endüstriyel yer seçiminde yapılan hataların ve artan araç sayısının tehdidi altındadır. Bu tehditler hava kalitesi, su hizmetleri, su kaynakları, atık yönetimi ve tabiatın korunmasının yanı sıra deniz sorunları gibi bir dizi çevresel sorunlar şeklinde görülmektedir. Bölge, yaşadığı ekonomik kalkınmanın çevre ve sosyal ilerleme ile bağlantısını kuvvetlendirmeyi, yani sürdürülebilir kalkınmayı temin etmek için birtakım güçlüklerin üstesinden gelmelidir.

AB'ye giriş öncesi AB çevresel müktesebatı ile uyum çabaları, Basel Sözleşmesi, OECD kuralları, BM Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi, BM Çölleşme ile Mücadele Sözleşmesi, BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi ve Kyoto Protokolü gibi uluslararası anlaşma ve sözleşmelerin gerektirdiği mevzuat değişiklikleri Bölgede çevrenin durumunun iyileştirilmesi için olumlu bir baskı oluşturmaktadır. Kamunun, özel sektörün, sivil toplum kuruluşlarının ve üniversitelerin bünyesindeki çevreye yönelik yeniden yapılandırmalar bu yöndeki değişimi göstermektedir.

Bölgede çevre konusunda bilinci artırmak için çevre ile ilgili bir

eylem planı geliştirilmeli ve uygulanmalıdır. Kamu yetkililerinin ve çevre konusunda çalışan STK'ların çevre bilincini artırma çabaları daha da geliştirilerek İstanbul genelinde çevre eğitiminin güçlendirilmesine devam edilmelidir. Kullanıcı ihtiyaçlarından hareket edilerek dış çevrede sağlanması gerekli koşulların belirlendiği iyi bir şehir planlanması ve bunun taviz vermeden uygulanması, enerji, ulaştırma, sanayi, konut ve hizmet sektörlerinde enerji verimliliğinin geliştirilmesi ve enerji tasarrufu, kirlenici sanayinin Bölge dışına çıkarılıp kalan sanayi için atık su mevzuatına uygunluğun teşvik edilmesine yönelik çabaların güçlendirilmesi ve yenilenebilir enerji kaynaklarının teşviki İstanbul için son derece önemli hususlardır.

**İstanbul'da çevre, yüksek ve artmakta olan nüfus ve buna bağlı olarak gelişen hızlı ve plansız şehirleşmenin, endüstriyel yer seçiminde yapılan hataların ve artan araç sayısının tehdidi altındadır.**

## 8 1 Genel Bakış

Dünyada var olan enerji kaynakları genel olarak; 'fosil', 'yenilenebilir' ve 'yeni' olarak gruplandırılır. Fosil kaynaklar; kömür, petrol ve doğalgaz ve yenilenebilir kaynaklar; su, güneş, rüzgar, jeotermal ve biyokütle olarak bilinir. 20. yüzyılda keşfedilen nükleer enerji, yakıt hücreleri ve hidrojen enerjisi gibi kaynaklar ise, yeni kaynaklar olarak sınıflandırılırlar. Farklı bir sınıflandırma yöntemi birincil ve ikincil şeklindedir. Fosil kaynaklar gibi diğer enerji kaynaklarından elde edilemeyen kaynaklara birincil, elde edilebilenlere ise ikincil kaynak denir. Mesela elektrik; su gücü ile üretiliyorsa birincil, fosil yakıtların yakılmasıyla üretiliyorsa ikincil olarak gruplandırılır. Enerji kaynaklarının muhasebesi açısından bu sınıflandırmalar önemlidir. Fosil yakıtlar, hidro, nükleer kaynaklar, jeotermal, rüzgar, güneş ve biyokütle (yani odun ve atıklar) kısaca birincil kaynakları oluşturur.

Türkiye'de birincil enerji üretiminde bir artış olmuş ve 1990 yılında 53 milyon ton eşdeğer petrol (TEP) olan birincil enerji tüketimi, yılda ortama %4,5 artarak 2004 yılında 87,8 milyon TEP olmuştur. Sarfiyatın neredeyse tamamını (%94) karbon kökenli yakıtlar olan petrol, doğalgaz, kömür, odun ve bitki hayvan artıkları

oluşturmaktadır. En büyük pay %38 ile petrole aittir ve kömür %26'lık bir oranla petrolden sonra gelmektedir. Üçüncü sırada ise %23 ile doğalgaz vardır. Hidroelektrik kaynakların payı ise yaklaşık %4'tür (DPT, 2007).

2020 yılı için geliştirilen projeksiyonda, Türkiye'de birincil enerji tüketiminin %6'lık bir artış hızı ile 222 milyon TEP'e çıkacağı öngörülmektedir. En fazla artışın kömür ve doğalgazda olacağı, belli bir düşüş olmasına karşın kömür, petrol ve doğalgazın birincil enerji istemi içindeki toplam payının ise %87 civarında gerçekleşeceği tahmin edilmektedir (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2010).

**Türkiye yenilenebilir enerji kaynakları bakımından oldukça zengin olan bir ülke olmasına rağmen, hidroelektrik kaynaklar dışında etkili bir üretime sahip değildir.**

	Jeotermal Isı	Taşkömürü	Linyit	Asfaltit	Petrol	Doğalgaz	Rüzgar	Güneş	Odun	Hayvan ve Bitki Artığı	Biyoyakıt	Hidrolik + Jeotermal	Net Elektrik ithalatı	Toplam BinTEP
2000	648	9933	12519	9	32297	13728	3	262	5081	1376	0	2721	288	78.865
2001	687	7011	11429	13	30936	14868	5	287	4879	1332	0	2142	357	73.946
2002	730	8836	10435	2	30932	16102	4	318	4684	1290	0	2987	271	76.591
2003	784	11201	9471	144	31806	19450	5	350	4497	1251	0	3115	49	82.123
2004	811	12326	9450	310	32922	20426	5	375	4318	1214	0	4043	-58	86.142
2005	926	12514	9326	317	32192	24726	5	385	4146	1179	0	3483	-100	89.099
2006	1081	14721	11188	259	32551	28867	11	403	4023	1146	2	3886	-143	97.995

Kaynak: www.enerji.gov.tr, 2010

AB'ye üye 27 ülkenin imzaladığı anlaşmaya göre, 2020 yılına kadar AB'de tüketilen enerjinin %20'sinin yenilenebilir enerji kaynakları vasıtasıyla temini hedeflenmektedir. Türkiye yenilenebilir enerji kaynakları bakımından oldukça zengin olan bir ülke olmasına rağmen, hidroelektrik kaynaklar dışında etkili bir üretime sahip değildir. Önümüzdeki yıllarda Türkiye'de de yenilenebilir kaynakların kullanımında artış beklenmektedir.

Türkiye ile Rusya Arasında Akkuyu'da Nükleer Güç Santralinin Tesisine ve İşletimine Dair İşbirliğine İlişkin Anlaşmayı Onaylayan Kanun Tasarısı, 2010 yılında kabul edilerek yasalaşmıştır. Proje tamamlandığında nükleer güç santralının toplam kurulu gücü 4.800 megawattlık 4 üniteden oluşacaktır. Proje şirketi, ilk 7 yılda 1. üniteyi devreye sokacak ve daha sonra ardarda birer yıl aralıklarla 2, 3 ve 4. üniteleri ticari işletmeye alacaktır. Proje şirketi, Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu'ndan (EPDK) elektrik üretimi lisansı almasından sonraki 30 gün içinde, 4 ünite için sabit miktarda elektriğin alınması amacıyla Türkiye Elektrik Ticaret ve Taahhüt Anonim Şirketi (TETAŞ) ile elektrik satın alma anlaşması imzalayacaktır.<sup>95</sup>

## 8 2 Doğalgaz

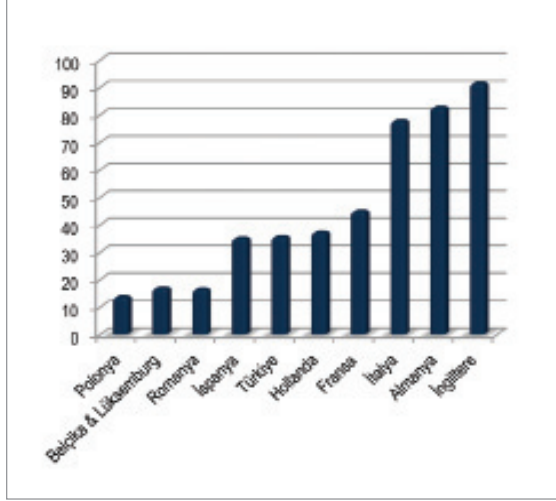
Şekil 8.1'de Türkiye'nin yıllık 35.6 milyar m<sup>3</sup> doğalgaz tüketimi ile OECD Avrupasının ülkeleri arasında ön sıralarda yer aldığı görülmektedir (BOTAŞ, 2008).

İstanbul'un havasını yüksek oranda kirleten maddeler incelendiğinde, kirliliğin bilhassa kış aylarında ısınma maksatlı olarak kullanılan kömür ve fuel-oilden kaynaklandığı görülmüş, bu sebeple, doğalgazın yaygınlaştırılması ve İstanbul'un tamamında doğalgaz dağıtım şebekesinin kurulması ve işletilmesi amacıyla 1987 yılında İstanbul Gaz Dağıtım A.Ş. (İGDAŞ) kurulmuştur. İstanbul'un hava kalitesinde son 15 yılda görülen iyileşmenin en önemli sebeplerinden biri de 1993 yılında Valilik Mahalli Çevre Kurulu'nun hava kirliliğini azaltmak amacıyla doğalgaz kullanımını zorlayıcı kararlar almasıyla ancak 1992 senesinde İstanbul'a gelen doğalgaz kullanımının yaygınlaşmasıdır. Şekil 8.2 ve 8.3'te İGDAŞ'ın yıllara göre yeni doğalgaz abone sayısı ve dağıtımı yapılan doğalgaz miktarları gösterilmektedir.

<sup>95</sup> <http://www.cnnurk.com/2010/turkiye/07/21/akkuyuda.nukleer.santral.kuruluyor/584215.0/index.html>

## Doğalgaz Tüketimi

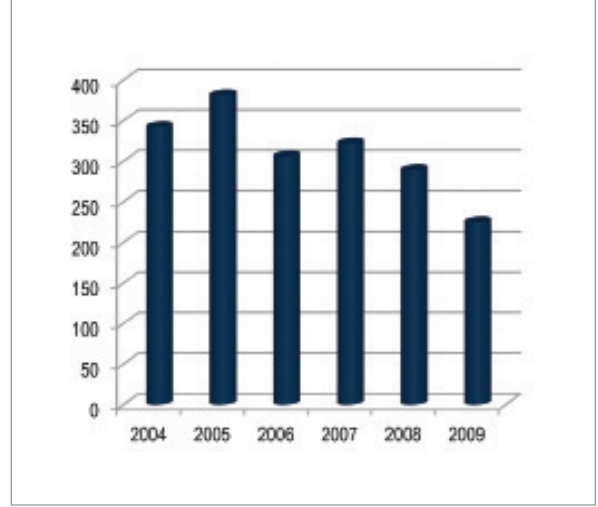
Şekil 8.1



Kaynak: 2008 Faaliyet Raporu, BOTAŞ

## İGDAŞ - Yıllar Bazında Yeni Doğalgaz Abone Sayısı, (Bin BBS)

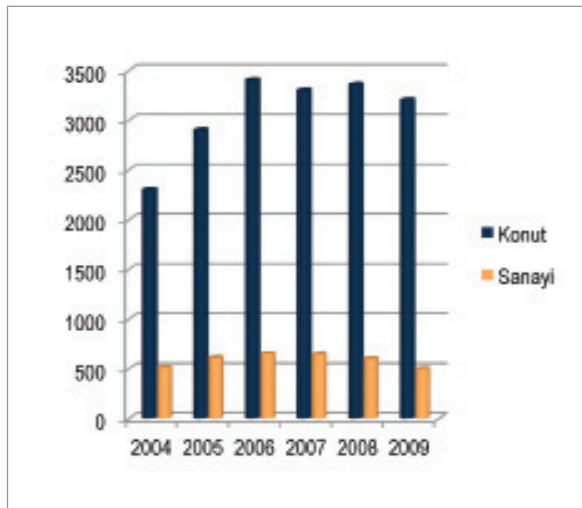
Şekil 8.3



Kaynak: Faaliyet Raporu 2009, İBB

## İGDAŞ - Dağıtım Yapılan Doğalgaz Miktarları, (milyon m³)

Şekil 8.2



Kaynak: Faaliyet Raporu 2009, İBB

1993 yılında 172.000 olan doğalgaz abone sayısı 2009 yılı Haziran sonunda 4.045.835'e ulaşmıştır. Bunlardan 3.745.703 aboneye gaz dağıtım yapılmaktadır. İGDAŞ'ın dağıtım yapılan doğalgaz miktarlarına ve yeni doğalgaz abone sayısına bakıldığında abone sayısının her yıl artmasına rağmen dağıtım yapılan doğalgaz miktarlarında 2006 yılından itibaren bir dalgalanma olduğu görülmektedir (İBB, 2009).

BOTAŞ, İstanbul'da en büyük doğalgaz dağıtıcısıdır. Tablo 8.2 incelendiğinde, 2008 yılı içerisinde BOTAŞ doğalgazının yaklaşık %60'ının konutlarda, %37'sinin ise doğalgaz enerji santrallerinde kullanıldığı görülmektedir. İstanbul'da faaliyette bulunan Ambarlı Doğalgaz Elektrik Santrali, bölgenin enerji ihtiyacının %47'sini karşılamaktadır (Çevre ve Orman İl Müdürlüğü, 2009)

**1993 yılında 172.000 olan doğalgaz abone sayısı 2009 yılı Haziran sonunda 4.045.835'e ulaşmıştır.**



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Sanayi	50.372	55.111	58.525	67.673	81.917	78.548	912.716	39.966
Evsel	1.946.707	1.914.084	2.759.578	3.012.262	3.730.186	4.096.691	4.086.962	3.884.424
Doğalgaz	2.205.884	2.026.576	1.665.380	1.516.107	1.661.259	1.995.798	6.827.345	2.375.057
Diğer	0	0	0	0	10.268	65.835	1.069.615	125.482
<b>Toplam</b>	<b>4.202.963</b>	<b>3.995.771</b>	<b>4.483.483</b>	<b>4.596.042</b>	<b>5.483.630</b>	<b>6.236.872</b>	<b>12.896.639</b>	<b>6.424.929</b>

Kaynak: Çevre Durum Raporu 2008-09, Çevre ve Orman İl Müdürlüğü

## 8 3 Elektrik

Türkiye elektrik üretiminde OECD ülkeleri arasında ön sıralarda yer almasına rağmen elektrik kaynağının yaklaşık %81'ini termik santraller oluşturmaktadır. Bunu sırasıyla doğalgaz ve kömür takip etmektedir (International Energy Agency, 2009).

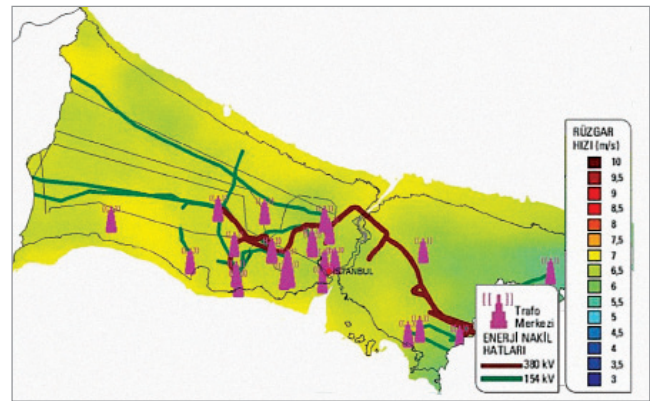
İstanbul Bölgesi'nde elektrik dağıtım hizmetleri, müstakil olarak teşkil edilmiş kuruluşlar olan Avrupa Yakası'nda Boğaziçi Elektrik Dağıtım Anonim Şirketi (BEDAŞ) ve Anadolu Yakası'nda Anadolu Yakası Elektrik Dağıtım A.Ş. (AYEDAŞ) tarafından yerine getirilmektedir. Kuruluşlar, Türkiye Elektrik İletim A.Ş. (TEİAŞ)'dan aldıkları elektriğin şehir içi dağıtımını ve işletilmesinden sorumludur. İstanbul enerji nakil hatları ve trafo merkezleri Harita 8.1'de gösterilmiştir. 2009 yılında 3.954.871'i Avrupa Yakası'nda ve 2.242.139'u Anadolu Yakası'nda olmak üzere Bölgede toplam 6.197.010 adet elektrik abonesi bulunmaktadır. Tablo 8.4'te İstanbul Bölgesi'ndeki elektrik abone dağılımı gösterilmektedir (İstanbul Valiliği, 2009).

Bölgede 2009 yılında Avrupa Yakası'nda 9.909.703.867 kW/h, Anadolu Yakası'nda 8.582.311.854 kW/h olmak üzere, toplam 18.492.015.721 kW/h elektrik tüketilmiştir. Elektrik tüketiminin % 54'ü Avrupa Yakası'nda, %46'sı ise Anadolu Yakası'nda gerçekleşmiştir. Son yıllarda doğalgaz tüketiminin yaygınlaşmasıyla

**İstanbul'da 2009 yılında tüketilen elektriğin %54'ü Avrupa Yakası'nda, %46'sı ise Anadolu Yakası'nda gerçekleşmiştir.**

### Enerji Nakil Hatları ve Trafo Merkezleri

Harita 8.1



Kaynak: Elektrik İşleri Etüt İdaresi Genel Müdürlüğü, 2010

## OECD Ülkelerinde Elektrik Enerjisi Üretimi, (TWh)

Tablo 8.3

Ülkeler	Kömür	Sıvı	Gaz	Yenilebilir Atık	Termik Toplam	Nükleer	Hidrolik Toplam	Jeotermal	Deniz + Rüzgar+ Dalga	Toplam
Türkiye	53,42	6,53	95,03	0,21	155,19	-	35,85	0,16	0,36	191,56
OECD	3930,52	433,77	2306,85	217,26	6888,40	2272,64	1331,96	40,21	158,48	10718,49
Dünya	7756,50	1117,68	4125,93	258,50	12898,47	2719,06	3162,19	61,82	184,02	19844,92

Kaynak: IEA Statistics, Electricity Information 2009

## Elektrik Abone Dağılımı

Tablo 8.4

Abone Grubu	Avrupa Yakası	Anadolu Yakası	Toplam
Mesken	3.192.852	1.876.940	5.069.792
Ticaret	634.433	306.662	941.095
Sanayi	64.739	9.681	74.420
Resmi Daire	8.065	2.652	10.717
Diğer	54.782	46.204	100.986
<b>Toplam</b>	<b>3.954.871</b>	<b>2.242.139</b>	<b>6.197.010</b>

Kaynak: T.C.İstanbul Valiliği, İl Brifingi 2009.

birlikte elektrik tüketimi azalarak artmaktadır (İstanbul Valiliği, 2009).

Türkiye'nin en büyük termik elektrik santrallerinden ve İstanbul-Avcılar'da kurulu olan Elektrik Üretim A.Ş. (EÜAŞ) ait termik santral, fuel oil ve doğalgazla çalışan iki kısımdan müteşekkildir. Toplam beş ünitesi ile 630 megawatt kurulu gücü olan Ambarlı Termik Santrali'nin kurulu çalışmalarına 1964 senesinde başlanmış, ilk ünitesi 1967'de, diğer üniteleri de 1970-71'de faaliyete geçmiştir. Santral tam kapasite ile çalıştığı zaman günde 14 milyon, yılda 4-4,5 milyar kilowatt saat elektrik enerjisi üretmektedir. Kurulu güç bakımından Demirköprü Hidroelektrik Santralının ardından Keban Hidroelektrik Santrali ile birlikte Türkiye'nin ikinci büyük santrali

olan santral, TÜPRAŞ, ATAŞ ve Aliağa rafinerilerinden getirilen fuel-oil ile çalışmaktadır. Üretilen elektrik enerjisi bakımından ise Keban'dan sonra ikinci sırada gelmektedir. 2008 yılında toplam 3.365.056 MWh elektrik enerjisi üretilen tesisin elektrik enerjisi Trakya'ya ve İstanbul'a iletilmektedir (Çevre ve Orman İl Müdürlüğü, 2008-09).

**1993 yılında 172.000 olan doğalgaz abone sayısı 2009 yılı Haziran sonunda 4.045.835'e ulaşmıştır.**

Ambarlı Doğalgaz Termik Santrali ise 1988 yılında işletmeye açılmıştır ve 2.600.000 m<sup>2</sup>'lik bir saha üzerinde kurulu bulunan bu santralin gücü 1350,90 MW'tır. Tesiste, 2008 yılında toplam 9.370.640 MWh elektrik üretimi yapılmıştır (Çevre ve Orman İl Müdürlüğü, 2008-09).

## 8 4 Yenilenebilir Enerji

Yenilenebilir enerji kaynakları sınıfı; hidrolik, rüzgâr, güneş, jeotermal, biyokütle, biyogaz, dalga, akıntı enerjisi ve gel-git gibi fosil olmayan enerji kaynaklarını içermektedir.

### 8.4.1. Güneş Enerjisi

Gelişen teknoloji ile güneş ışığından elde edilen enerjiye güneş enerjisi denir. Özellikle 1970'lerden sonra hız kazanan güneş enerjisinden yararlanma konusundaki gelişmelerle birlikte, güneş enerjisi sistemlerinde teknolojik olarak ilerleme ve maliyet bakımından düşüş görülmüş ve güneş enerjisi tüm dünyada temiz bir enerji kaynağı olarak kabul edilmiştir.

36-42 kuzey enlemleri ve 26-45 doğu boylamları arasında bulunan Türkiye, 1303 kWh/m<sup>2</sup>-yıl yıllık ortalama güneş ışınımına ve 2.623 saat ortalama yıllık güneşlenme süresine sahiptir. Günlük olarak

**Türkiye geneli ile kıyaslandığında İstanbul Bölgesi, Türkiye'nin güneş enerjisinden yararlanabilecek ve güneş enerjisi yatırımı açısından ekonomik olan bölgelerinden değildir**

hesaplandığında bu rakamın 3,6 kWh/m<sup>2</sup> güç, günde yaklaşık 7,2 saat ve toplamda ise 110 günlük bir güneşlenme süresine tekabül ettiği görülmektedir. 9,8 milyon TEP (ton eşdeğer petrol) ısı uygulamalara olmak üzere Türkiye'de yıllık 26,2 milyon TEP enerji potansiyeli mevcuttur. Türkiye yılda 10 ay boyunca topraklarının %63'ünde ve tüm yıl boyunca %17'sinde güneş enerjisinden teknik ve ekonomik olarak yararlanabilir (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2010).

Harita 8.2'de görüleceği üzere İstanbul'un toplam güneş radyasyonu yılda 1400 ile 1450 kWh/m<sup>2</sup> değer içinde yer almaktadır.

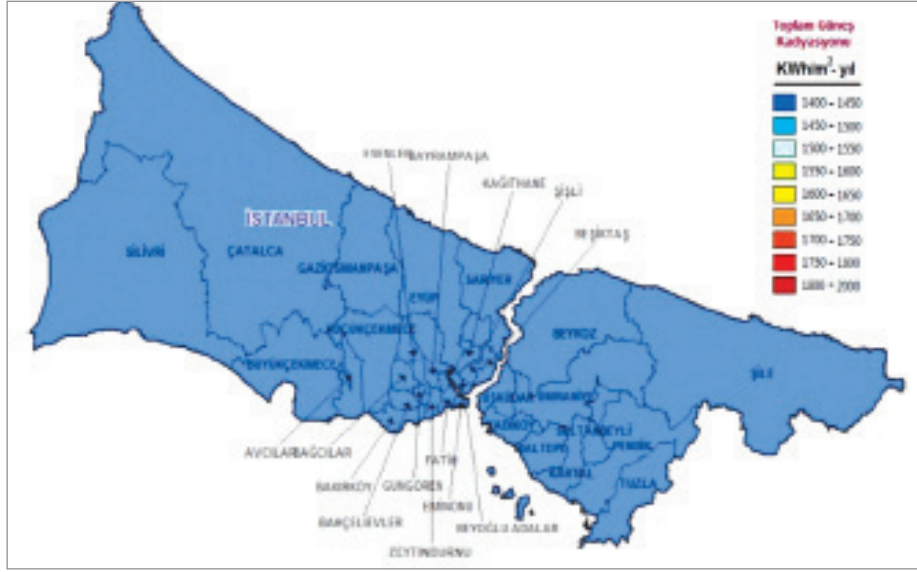
Türkiye geneli ile kıyaslandığında İstanbul Bölgesi, Harita 8.2'de görüldüğü gibi Türkiye'nin güneş enerjisinden yararlanabilecek ve güneş enerjisi yatırımı açısından ekonomik olan bölgelerinden değildir (Elektrik İşleri Etüt İdaresi Genel Müdürlüğü, 2010).

### Elektrik Tüketim Dağılımı, (kWh)

Tablo 8.5

Abone Grubu	Avrupa Yakası	Anadolu Yakası	Toplam
Mesken	3.103.397.489	3.581.658.948	6.685.056.437
Ticaret	3.096.031.057	1.988.575.671	5.084.606.728
Sanayi	2.697.044.625	1.845.322.213	4.542.366.838
Resmi daire	265.777.896	590.733.703	856.511.599
Diğer	747.452.800	576.021.319	1.323.474.119
<b>Toplam</b>	<b>9.909.703.867</b>	<b>8.582.311.854</b>	<b>18.492.015.721</b>

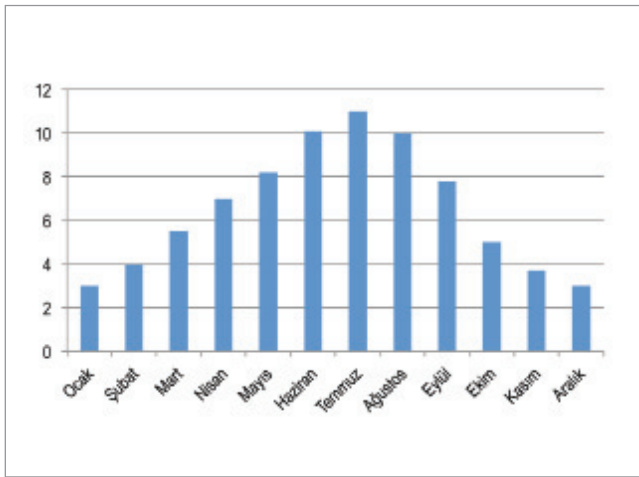
Kaynak: T.C.İstanbul Valiliği, İl Brifingi 2009.



Kaynak: Elektrik İşleri Etüt İdaresi Genel Müdürlüğü, 2010

### İstanbul Güneş Radyasyon Değerleri, (KWh/m²-gün)

Şekil 8.4



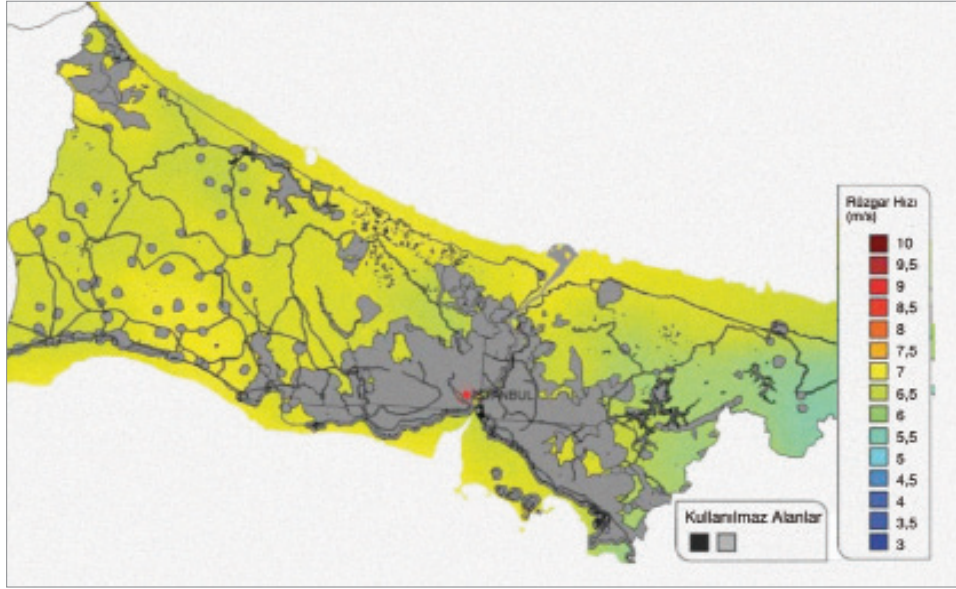
Kaynak: Elektrik İşleri Etüt İdaresi Genel Müdürlüğü, 2010

### 8.4.2. Rüzgâr Enerjisi

Rüzgâr enerjisi, sıcak ve soğuk havanın yer değiştirmesiyle oluşan rüzgârın rüzgâr türbinleri vasıtasıyla kinetik enerjiye dönüştürülmesi sonucu elde edilir.

2009 yılı sonu itibarıyla dünyada kullanılan elektriğin %2'sini üreten dünya çapındaki rüzgâr güç jeneratörlerinin kapasitesi 159,2 GW (GigaWatt) ve enerji üretimi ise 340 TW (TeraWatt) 'dır. Dünya genelinde rüzgâr enerjisi üretimi, 2007, 2008 ve 2009 yıllarında ikiye kat olarak hızlı bir şekilde artmış, 2008'de Danimarka'da %19, İspanya ve Portekiz'de %13, Almanya ve İrlanda'da %7 olarak bazı ülkelerde fark edilir bir şekilde artmıştır. Türkiye'deki rüzgâr enerjisi çalışmaları ise henüz başlangıç aşamasındadır (World Wind Energy Association, 2009).

Ekonomik bir rüzgâr enerjisi santrali için 7 m/s veya üzerinde rüzgâr



Kaynak: Elektrik İşleri Etüt İdaresi Genel Müdürlüğü, 2010

hızı gerekmektedir. Harita 8.3'te görüldüğü gibi İstanbul Bölgesi rüzgar enerjisi yatırımı açısından zayıf bir coğrafya olmasına rağmen sarı renkle gösterilen yerleşim alanları dışında kalan yerlerde rüzgar türbinleri kurulabilir.

**Sonuç olarak;** nüfus artışı, hızlı sanayileşme ve kentleşme ile birlikte gelişen küreselleşme sonucu artan ticaret fırsatları, tüm dünyada doğal kaynaklara ve enerjiye olan talebi giderek artırmaktadır. İstanbul ise, sanayisi ve hızla artan ve kalabalık nüfusu ile her zaman yüksek enerji ihtiyacı olan bir bölge olmuştur. Türkiye'nin nükleer santral projesi, Nabucco Doğalgaz Hattı Projesi, Türkiye - Yunanistan - İtalya Doğalgaz Boru Hattı Projesi ve gündemde olan diğer projelerin, İstanbul Bölgesi'nin bu enerji ihtiyacını önemli ölçüde kapatması beklenmektedir.

Yenilenebilir enerji kaynakları açısından rekabet edebilir bir yatırım imkanına sahip olmayan İstanbul'da sera gazı emisyonundan

kaynaklanan insan kaynaklı iklim değişikliğini, teknolojik gelişmelere paralel iyileştirmeler, güneş ve rüzgar enerjisi dışında yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımında yaygınlaşma ve Akkuyu projesinin tamamlanmasıyla nükleer enerjinin elektrik üretim kompozisyonuna dahil edilmesi önemli bir oranda azaltacaktır.

**İstanbul Bölgesi rüzgar enerjisi yatırımı açısından zayıf bir coğrafya olmasına rağmen yerleşim alanları dışında kalan yerlerde rüzgar türbinleri kurulabilir.**



# 9

## MEVCUT DURUM EK TABLOLARI

Bankacılık Sektörü Finansal Sağlık Göstergeleri, 2005 - 2009

Tablo 9.1

	2005	2006	2007	2008	2009
Sermaye Yeterliliği Standart Rasyosu	23,7	22,3	18,9	18	20,5
Serbest Sermaye / Toplam Özkaynaklar	65,7	72,6	75,3	77	79,6
Toplam Özkaynaklar / Toplam Yabancı Kaynaklar (1)	15,5	13,5	15	13,4	15,3
Toplam Özkaynaklar / Toplam Aktifler	13,4	11,9	13	11,8	13,3
Krediler / Toplam Özkaynaklar	286	367,8	376,6	425,7	354,5
Likidite Göstergesi (2)	51,8	50,3	47	34,4	43

	2005	2006	2007	2008	2009
Yab. Para Net Genel Poz. / Özkaynaklar	-0,2	0,5	-0,3	0	0,1
Bilanço dışı İşlemler / Toplam Aktifler	55,5	66,3	66,3	64,9	69,5
Takipteki Alacaklar / Brüt Krediler	4,8	3,8	3,5	3,6	5,3
T.G.A. Karşılığı / Takipteki Alacaklar	88,7	89,7	86,8	79,9	83,5
Bireysel Krediler / Toplam Krediler	31,1	32,3	33,2	32,1	33,3
Kâr Eden Banka Sayısı / Toplam Banka Sayısı	45/51	41/50	46/50	45/49	46/49
Kâr Eden Bankaların Aktifleri / Toplam Aktifler	93,9	99,4	99,3	99,9	99,8
Vergi Sonrası Aktif Karlılığı (ROA)	1,7	2,5	2,8	2	2,6
Vergi Sonrası Özkaynak Karlılığı (ROE)	10,9	19,2	21,7	16,8	20,2
Prov. Son. Net Faiz Gel. / Toplam Brüt Gel.(3)	30,8	26,9	26,7	24,8	30,6
Faiz Giderleri / Toplam Giderler	56	65	67	67	60,9
Faiz Gelirleri / Faiz Giderleri	176,3	160,9	158	156,5	196,1
Faiz Dışı Gelirler / Faiz Dışı Giderler	52	79,3	72,3	65,5	68,7

1) Toplam Yabancı Yükümlülükler=Toplam Yükümlülükler-Toplam Özkaynaklar (2) Likidite Göstergesi = (Nakit Değerler+Bankalardan (Merkez Bankası ve Para Piyasalarından Alacaklar dahil) Alacaklar+Alım Satım Amaçlı Menkul Değerler+Satılmaya Hazır Menkul Değerler+Zorunlu Karşılıklar)/(Mevduat+Bankalara (Merkez Bankası ve Para Piyasalarına Borçlar dahil) Borçlar) (3) Toplam Brüt Gelirler= Faiz Gelirleri+Faiz Dışı Gelirler  
Kaynak: BDDK, Finansal Piyasalar Raporu 2009

	Yasal Özkaynağın Risk Ağırlıklı Varlıklara Oranı	Sermayenin Varlıklara Oranı	Takipteki Alacakların Toplam Kredilere Oranı
Arjantin	16,80	12,90	2,70
Brezilya	18,40	9,10	3,10
Bulgaristan	14,90	8,50	2,40
Çek Cumhuriyeti	12,30	5,70	3,30
Estonya	13,30	9,30	1,90
Güney Afrika	13,00	-	3,90
Macaristan	11,10	8,00	3,00
Malezya	12,70	8,00	4,80
Romanya	12,30	7,00	13,80
Rusya	16,80	13,60	3,8%
Venezuela	13,40	9,40	1,90
<b>TÜRKİYE</b>	<b>18,10</b>	<b>11,70</b>	<b>3,60</b>
Gelişmekte Olan Ülkeler 2008 Yılı Ortalaması	14,43	9,38	4,02
TÜRKİYE 2001-2008 Yılı Ortalaması	22,83	12,31	9,95
Gelişmekte Olan Ülkeler 2001-2008 Yılı Ortalaması	16,27	10,08	5,36

Kaynak: IMF Global Financial Stability Report, Ekim 2009



Yabancı Kaynaklar / Özkaynaklar	2004	2005	2006	2007	2008
The Royal Bank of Scotland	17,3	19,7		19,1	28,8
Deutsche Bank	31,4	32,1		48	68
Barclays Bank	31,1	36,8		36,8	42,3
BNP Paribas	34,5	30,3		27,5	34,2
Crédit Agricole	34,9	33,2		29,4	33,9
JP Morgan Chase Bank	12,6	11,3		10,7	11
HSBC Bank	43,7	23,9		18,7	16,4
Citibank	13,4	11,6		11,6	11,8
Fortis Bank	37,7	21,7		40,9	45,7
The Bank of Tokyo	26,4	21,9		22,7	28,1
The Bank of America	10	11,1		9,6	13,2
Türk Bankacılık Sektörü	5,7	6,4		6,7	7,5

Yabancı Kaynaklar / T. Aktifler	2004	2005	2006	2007	2008
The Royal Bank of Scotland	0,95	0,95	0,95	0,95	0,97
Deutsche Bank	0,97	0,97	0,98	0,98	0,99
Barclays Bank	0,97	0,97	0,97	0,97	0,98
BNP Paribas	0,97	0,97	0,96	0,96	0,97
Crédit Agricole	0,97	0,97	0,97	0,97	0,97
JP Morgan Chase Bank	0,93	0,92	0,92	0,91	0,92
HSBC Bank	0,98	0,96	0,95	0,95	0,94
Citibank	0,93	0,92	0,93	0,92	0,92
Fortis Bank	0,97	0,96	0,97	0,98	0,98
The Bank of Tokyo	0,96	0,96	0,95	0,96	0,97
The Bank of America	0,91	0,92	0,91	0,91	0,93
Türk Bankacılık Sektörü	0,85	0,87	0,88	0,87	0,88

Kaynak: Bankers' Almanac, BBDK Finansal Piyasalar Raporu 2009

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Son Veri Tarihi
<b>Latin Amerika</b>							
Arjantin	14.0	15.3	16.8	16.9	16.8	17.6	Mayıs
Brezilya	18.6	17.9	18.9	18.7	18.4	18.5	Mayıs
<b>Avrupa Yükselen Ekonomiler</b>							
İsrail	10.8	10.7	10.8	11.0	11.1	...	Aralık
Rusya	17.0	16.0	14.9	15.5	16.8	18.5	Haziran
Ukrayna	16.8	15.0	14.2	13.9	14.0	14.5	Haziran
Türkiye	28.8	24.2	22.1	19.0	18.1	20.5	Aralık
<b>Batı Avrupa</b>							
Belçika	13.0	11.5	11.9	11.2	16.2	15.1	Mart
Fransa	11.5	11.3	10.9	10.2	...	...	Aralık
Almanya	12.4	12.2	12.5	12.9	...	...	Aralık
Yunanistan	12.8	13.2	12.2	11.2	9.4	...	Aralık
İzlanda	12.8	12.8	15.1	12.1	...	...	Aralık
İtalya	11.6	10.6	10.7	10.4	10.8	...	Aralık
İrlanda	12.6	12.0	10.9	10.7	10.6	10.5	Mart
Hollanda	12.3	12.6	11.9	13.2	11.9	13.1	Mart
Portekiz	10.4	11.3	11.0	10.2	10.3	...	Aralık
İspanya	11.0	11.0	11.2	10.6	11.3	...	Aralık
İsveç	10.1	10.1	10.0	9.8	10.2	...	Aralık
İsviçre	12.6	12.4	13.4	12.1	14.8	...	Aralık
İngiltere	12.7	12.8	12.9	12.6	12.9	...	Aralık
<b>Asya</b>							
Çin	-4.7	2.5	4.9	8.4	12.0	...	Aralık
Hindistan	12.9	12.8	12.3	12.3	13.0	...	Mart
Kore	12.1	13.0	12.8	12.3	12.3	12.9	Mart
Singapur	16.2	15.8	15.4	13.5	14.3	...	Eylül
<b>Diğer</b>							
Avustralya	10.4	10.4	10.4	10.2	10.9	11.4	Mart
Kanada	13.3	12.9	12.5	12.1	12.7	10.3	Mart
Japonya	11.6	12.2	13.1	12.3	12.4	13.4	Haziran
ABD	13.2	12.9	13.0	12.8	12.8	13.5	Mart

Kaynak: IMF Global Financial Stability Report, Ekim 2009,BDDK

	ROA						ROE						Son Veri Tarihi
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
<b>Latin Amerika</b>													
Arjantin	-0.5	0.9	1.9	1.5	1.6	1.9	-4.2	7	14.3	11	13.4	15.6	Mayıs
Brezilya	2.2	2.9	2.7	2.9	1.5	1.1	22.1	29.5	27.3	28.9	15.6	11.6	Mayıs
<b>Avrupa Yükselen Ekonomiler</b>													
İsrail	1	1.1	1	1.2	0	...	17.9	19.4	17.6	20	0.2	...	Aralık
Rusya	2.9	3.2	3.3	3	1.8	0.5	20.3	24.2	26.3	22.7	13.3	3.6	Haziran
Ukrayna	1.1	1.3	1.6	1.5	1	-3.3	8.4	10.4	13.5	12.7	8.5	-24.5	Haziran
Türkiye	2.3	1.7	2.5	2.8	2	2.6	16.4	11.8	19.8	21.6	16.6	20.2	Aralık
<b>Batı Avrupa</b>													
Belçika	0.5	0.5	0.7	0.4	-1.3	-0.5	15.8	18.5	22.4	13.2	-36.5	15.5	Mart
Fransa	0.5	0.6	0.6	0.4	0	...	10.6	11.8	14	9.8	-1	...	Aralık
Almanya	0.1	0.4	0.4	0.3	...	...	4.2	13	9.4	6.6	...	...	Aralık
Yunanistan	0.4	0.9	0.8	1	0.2	...	6.4	15.9	12.7	14.8	3	...	Aralık
İzlanda	1.8	2.3	2.6	1.5	...	...	30.9	41.7	39.1	22.4	...	...	Aralık
İtalya	0.6	0.7	0.8	0.8	0.3	...	9.3	9.7	14.3	12.8	4.8	...	Aralık
İrlanda	1.1	0.8	0.8	0.7	...	...	20.7	19.6	19.1	16.4	...	...	Aralık
Hollanda	0.4	0.4	0.4	0.6	-0.4	...	16.8	15.4	15.4	18.7	-12.5	...	Aralık
Portekiz	0.8	0.9	1	1	0.6	...	12.8	14.5	16.9	15.2	10.1	...	Aralık
İspanya	0.8	0.9	1	1.1	1	...	14.8	17.5	20.6	20.9	13.9	...	Aralık
İsveç	0.7	0.7	0.8	0.8	0.6	...	16	18.7	21	19.7	14.3	...	Aralık
İsviçre	0.8	0.9	0.9	0.7	0.3	...	14.3	18	17.7	15.4	5.4	...	Aralık
İngiltere	0.7	0.8	0.5	0.4	-0.5	...	10.9	11.8	8.9	6.2	-10.8	...	Aralık
<b>Asya</b>													
Çin	0.5	0.6	0.9	0.9	1	...	13.7	15.1	14.9	16.7	17.1	...	Aralık
Hindistan	0.8	0.9	0.7	0.9	1	...	20.8	13.3	12.7	13.2	12.5	...	Mart
Kore	0.9	1.3	1.1	1.1	0.5	...	15.2	18.4	14.6	14.6	7.1	...	Aralık
Singapur	1.2	1.2	1.4	1.3	1.1	...	11.6	11.2	13.7	12.9	11.9	...	Eylül
<b>Diğer</b>													
Avustralya	1.1	1	1	1	0.7	...	16	14.7	16.8	18.1	13.7	...	Aralık
Kanada	0.8	0.7	1	0.8	0.4	0.5	16.7	14.9	20.9	16.1	9.1	9.5	Mart
Japonya	0.2	0.5	0.4	0.2	0.2	...	4.1	11.3	8.5	6.1	-6.9	...	Mart
ABD	1.3	1.3	1.3	0.8	0	0.2	13.2	12.7	12.3	7.8	0.4	2.3	Mart

Kaynak: IMF Global Financial Stability Report, Ekim 2009,BDDK

Dünyada Hayat Sigorta Primlerinin Büyüklüğü ve Dağılımı, 2008

Tablo 9.6

	Prim (Milyon USD)	Reel Büyüme (%)	Dünyadaki Payı (%)	Prim (GSYİH'ye Oranı)	Kişi Başı Prim (USD)
	2008	2008	2008	2008	2008
Amerika	666.954	-2,8	26,78	3,35	713,8
Kuzey Amerika	626.066	-3,4	25,14	3,97	1.855,6
Latin Amerika Ve Karayipler	40.889	7,0	1,64	0,99	68,5
Avrupa	1.050.815	-11,1	42,19	4,54	1.244,1
Batı Avrupa	1.025.260	-11,6	41,17	5,25	2.022,4
Orta ve Doğu Avrupa	25.554	18,7	1,03	0,74	78,9
Asya	690.951	8,2	27,74	4,42	173,9
Japonya ve Yeni Endüstrileşmiş Asya Ekonomileri	519.046	5,2	20,84	8,03	2.447,8
Güney ve Doğu Asya	164.228	19,0	6,59	2,29	47,0
Ortadoğu ve Orta Asya	7.677	9,3	0,31	0,38	29,0
Okyanusya	43.835	17,6	1,76	3,96	1.281,5
Afrika	37.866	5,5	1,52	2,47	38,4
<b>Dünya</b>	<b>2.490.421</b>	<b>-3,5</b>	<b>100,00</b>	<b>4,13</b>	<b>369,7</b>
<b>Endüstrileşmiş Ülkeler</b>	<b>2.218.523</b>	<b>-5,3</b>	<b>89,08</b>	<b>5,24</b>	<b>2.174,4</b>
Gelişmekte Olan Piyasalar	271.898	14,6	10,92	1,44	47,4
OECD	2.147.210	-5,1	86,22	4,87	1.764,4
G7	1.710.983	-5,7	68,70	5,31	2.327,7
AB, 27 Ülkeleri	998.452	-11,4	40,09	5,21	1.926,8
NAFTA	634.394	-3,3	25,47	3,76	1.425,0
ASEAN	29.329	-0,4	1,18	2,03	57,7

Kaynak: Swiss Re, Economic Research & Consulting, sigma No. 3/2008

Dünyada Hayat Dışı Sigorta Primlerinin Büyüklüğü ve Dağılımı, 2008

Tablo 9.7

	Prim (Milyon USD)	Reel Büyüme (%)	Dünyadaki Payı (%)	Prim (GSYİH'ye Oranı)	Kişi Başı Prim (USD)
Amerika	783.795	-2,0	44,05	3,94	838,9
Kuzey Amerika	719.751	-2,8	40,45	4,57	2.133,2
Latin Amerika ve Karayipler	64.044	9,5	3,60	1,55	107,3
Avrupa	702.386	-0,5	39,48	2,92	799,8
Batı Avrupa	631.021	-1,1	35,46	3,08	1.186,8
Orta ve Doğu Avrupa	71.365	5,7	4,01	2,06	220,3
Asya	242.407	2,3	13,62	1,53	60,4
Japonya ve Yeni Endüstrileşmiş Asya Ekonomileri	156.063	-0,4	8,77	2,38	725,4
Güney ve Doğu Asya	64.808	9,5	3,64	0,90	18,5
Ortadoğu ve Orta Asya	21.536	3,1	1,21	1,07	81,3
Okyanusya	33.881	-1,0	1,90	3,06	990,5
Afrika	16.847	3,0	0,95	1,10	17,1
<b>Dünya</b>	<b>1.779.316</b>	<b>-0,8</b>	<b>100,00</b>	<b>2,95</b>	<b>264,2</b>
<b>Endüstrileşmiş Ülkeler</b>	<b>1.538.416</b>	<b>-1,9</b>	<b>86,46</b>	<b>3,57</b>	<b>1.481,0</b>
Gelişmekte Olan Piyasalar	240.901	7,1	13,54	1,28	42,0
OECD	1.548.862	-1,8	87,05	3,45	1.250,8
G7	1.214.963	-2,5	68,28	3,65	1.602,6
AB, 27 Ülkeleri	618.009	-1,0	34,73	3,07	1.134,5
NAFTA	730.445	-2,7	41,05	4,33	1.640,7
ASEAN	16.164	1,9	0,91	0,96	27,4

Kaynak: Swiss Re, Economic Research & Consulting, sigma No. 3/2008

%	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Gelişmiş Ülkeler</b>							
Almanya	192.033	234.549	292.931	297.655	264.314	280.408	239.544
Amerika	1.031.530	1.366.732	1.426.541	1.412.081	1.391.378	1.382.977	995.639
Avustralya	36.263	40.813	47.543	49.610	51.294	66.961	63.230
Avusturya	13.607	16.797	19.402	19.974	21.265	23.761	28.318
Belçika	19.553	29.039	35.536	41.821	37.136	43.037	..
Danimarka	14.526	15.303	17.575	21.113	23.684	28.462	..
Finlandiya	5.759	6.428	7.286	7.823	7.807	8.290	8.811
Fransa	131.569	172.331	212.538	235.518	292.548	312.972	..
Hollanda	41.620	51.861	60.888	60.668	57.341	65.278	69.708
İngiltere	252.944	297.754	336.587	358.463	378.973	557.203	..
İrlanda	..	24.573	33.350	38.826	45.833	63.234	..
İspanya	46.730	49.071	59.385	64.029	72.266	78.418	88.088
İsveç	..	25.496	30.429	31.402	30.885	31.055	..
İsviçre	44.164	42.654	45.089	43.155	41.919	45.505	..
İtalya	88.863	116.690	135.152	147.063	147.448	147.241	144.173
Japonya	287.139	314.088	335.167	343.385	321.769	351.408	..
Kanada	60.872	74.425	87.125	98.647	109.536	136.070	..
Lüksemburg	5.768	7.608	10.084	12.715	14.692	15.333	..
Norveç	10.263	12.674	15.115	17.158	16.236	19.796	..
Yunanistan	2.746	3.693	4.563	4.874	6.002	7.146	5.090
Ortalama	126.997	145.129	160.614	165.299	166.616	183.228	182.511
<b>Gelişmekte Olan Ülkeler</b>							
Çek Cumhuriyeti	2.770	3.766	4.381	4.887	5.407	6.550	8.189
Kore	57.945	62.388	69.499	87.928	105.168	119.769	..
Macaristan	1.936	2.500	2.966	3.453	3.889	5.070	5.138
Meksika	13.325	11.134	12.464	12.921	15.235	17.702	18.815
Polonya	5.582	6.411	7.573	9.579	12.094	15.812	24.604
Slovakya	808	1.154	1.495	..	1.808	2.324	2.991
Türkiye	2.459	3.381	4.759	5.268	5.909	8.409	9.070
<b>Ortalama</b>	<b>12.118</b>	<b>12.962</b>	<b>14.734</b>	<b>20.673</b>	<b>21.359</b>	<b>25.091</b>	<b>11.468</b>

Kaynak: HM

Faktoring Toplam Ciro Gelişimi, 1990-2008, (Milyon USD)

Tablo 9.9

Yıl	Dünya	FCI Üyeleri	Türkiye
1990	244.327	98.938	100
1991	266.37	104.537	183
1992	264.309	106.907	454
1993	260.844	110.908	970
1994	294.926	130.166	870
1995	296.139	161.802	958
1996	359.081	170.236	1.769
1997	451.869	191.41	3.582
1998	536.395	219.656	4.750
1999	558.574	245.354	5.266
2000	580.172	277.122	5.943
2001	617.108	281.612	3.552
2002	760.423	350.19	4.476
2003	950.49	464.019	6.663
2004	1.161.290	591.209	10.733
2005	1.199.525	681.842	13.959
2006	1.497.260	882.388	19.701
2007	1.896.726	1.106.438	28.653
2008	1.869.676	1.110.216	25.451

Kaynak: FIDER, FCI

İstanbul'daki Finans Kuruluşlarının İlçelere Göre Dağılımı, 2010, (Adet)

Tablo 9.10

İlçe	Kuruluş Sayısı	Oran (%)
Şişli	158	%43,4
Beşiktaş	87	%23,9
Beyoğlu	39	%10,7
Ümraniye	11	%3,0
Üsküdar	10	%2,7
Beykoz	7	%1,9
Sarıyer	7	%1,9
Kadıköy	6	%1,6
Ataşehir	5	%1,4
Kağıthane	5	%1,4
Maltepe	5	%1,4
Fatih	4	%1,1
Bağcılar	3	%0,8
Bahçelievler	3	%0,8
Güngören	3	%0,8
Esenler	2	%0,5
Esenyurt	2	%0,5
Küçükçekmece	2	%0,5
Kartal	2	%0,5
Tuzla	2	%0,5
Zeytinburnu	1	%0,3
<b>Toplam</b>	<b>364</b>	<b>%100,0</b>

Kaynak: BDDK, TSPAKB, TSRSB



**EK 2 | GZFT  
ANALIZI**

# 2



**İSTANBUL  
KALKINMA  
AJANSI**







	Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar	Fırsatlar	Tehditler
Kurumsal Yapı	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yetiştirilmiş uzman teknik kadroların varlığı</li> <li>Mali kaynakların varlığı</li> <li>Çok çeşitli ve farklı uzmanlık gerektiren alanlarda kurumsal yönetim tecrübelerinin olması</li> <li>Fiziki ve teknik imkânların kent yönetiminde etkin bir şekilde kullanılıyor olması</li> <li>Merkezi yönetimin yerel birimleri, Büyükşehir ve İlçe Belediyelerinden mahalle muhtarlıklarına kadar kademelenmiş idari teşkilatlanmanın varlığı</li> <li>Merkezi yönetimin İstanbul'a yönelik yakın ilgi ve desteğinin bulunması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>İdari birimler arasında yetki ve sorumluluk karmaşası</li> <li>Merkezi ve yerel yönetim birimleri arasında işbirliğinin zayıf olması</li> <li>İlçe ve mahalle sınırlarının planlama alt bölgeleri ile uyumlu olmaması</li> <li>Ülke ve bölge düzeyinde yeterli veri ve envanterin bulunmaması</li> <li>Planlama kavramının oturmamış olması</li> <li>İstanbul'un Bölge planının olmaması</li> <li>Planlama sisteminin karmaşık, parçacı ve çok aktörlü yapısı</li> <li>Planlamanın algısının ve yaklaşımlarının sosyal ve stratejik öncelikleri içermeyen mekânsal ve imar planlamasına indirgenmesi</li> <li>Kamu kurumları, özel sektör, STK ve Üniversiteler arasında işbirliğinin çok sınırlı olması</li> <li>Plan hazırlama süreçlerine katılımın ve katkının az olması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>İstanbul için hazırlanmış detaylı araştırmalara dayanan ve güncel planların (Çevre Düzeni Planı, OECD İstanbul Metropolitan Alan Çalışması Raporu) varlığı</li> <li>Son yıllarda yapılan yasal değişiklikler sonucu stratejik planlama kavramının getirilmiş olması</li> <li>Kamu kurumları, özel sektör, STK ve üniversiteler arasında işbirliğinin oluşmasına ve gelişmesine imkân sağlayacak yeni yapıların ve mekanizmaların oluşturulması</li> <li>Yerel düzeyde kurumlar arası koordinasyon eksikliğine yönelik olarak Kalkınma Ajanslarının kurulmuş olması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planlama mevzuatında yaklaşım ve içerik olarak eksikliklerin olması</li> <li>Planların uygulanabilmesi için sahiplenmenin olmaması</li> <li>Planların yaptırım gücünün olmaması</li> <li>Kentsel dönüşüm yasası uygulamalarının amacı dışına çıkma ihtimali</li> </ul>

	Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar	Fırsatlar	Tehditler
Makroform	<ul style="list-style-type: none"> <li>Özgün coğrafyası</li> <li>Eşsiz bir ekosisteme sahip olması, yakın çevresinde geniş orman alanları, su kaynakları ve yoğun bir bitki örtüsü ve çeşitliliğin yer aldığı doğal çevreye sahip olması</li> <li>Türkiye ve dünyanın birçok yerinden kolaylıkla erişilebilen güçlü bir ulaşım-iletişim ağına sahip olması</li> <li>Uzun kıyı şeridi ve suyla özgün ilişkisi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dünyanın en tehlikeli deprem fay hatlarından biri üzerinde yer alması</li> <li>Tek merkezli gelişme; kentsel sistemin alt bölgeler şeklinde kurulmamış olması, fonksiyonların mekânsal dağılımında dengesizlik</li> <li>Kentsel yayılmanın fonksiyonel yapısının altyapı maliyetlerini arttırması</li> <li>Kentsel eşiklerin yerleşime uygun alanlar için darboğaz yaratması</li> <li>Sınırlı içme suyu kaynakları ve artan nüfus için içme suyu temininin artan maliyeti</li> <li>Dağınık ve giderek yayılan kentsel mekânın kendi içinde artan ulaşım ve iletişim sorunları</li> <li>Giderek kıyı çizgisinden uzaklaşan nüfus ağırlığının, İstanbul'u kıyısı olan bir kara kentine dönüştürmesi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deprem olasılığının kenti sağlıklılaştırması (İstanbul dinamik nüfus yapısı ve yaşamı ile her durumda kendisine fırsatlar yaratabilen bir kent olmuştur)</li> <li>İstanbul'un tarihsel-kültürel kimliğinin yeniden ve farklı bir ölçekte ilgi çekmeye başlamış olması</li> <li>Bölgesel ve küresel ölçekte anlam ve ağırlığının artması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beklenen depremin etkilerinin büyüklüğü (kent %70'inin kullanılamaz duruma gelme olasılığı)</li> <li>Uzun vadeli kapsamlı ve stratejik bir plan ve vizyon eksikliği, İstanbul'un giderek denetlenemez ve yönetilemez bir nüfus yığılmasına dönüşme tehlikesi</li> <li>Nüfus artışı ve kentsel yayılmanın doğal taşıma kapasitesini zorlaması</li> </ul>

	Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar	Fırsatlar	Tehditler
<b>Makroform</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kıyı şeridine paralel, doğrusal makroformunun, sahil ve ana ulaşım omurgaları boyunca mekânsal iç bütünlük ve görece kolay iletişim olanağı sunması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Doğu ve Batı yakaları arasında nüfus dağılımının dengesizliği</li> <li>Yeni ilçelerin plansız oluşumu nedeniyle toplumsal farklılaşmadaki artış, farklı yoğunlukta, farklı gelir düzeylerine ve imkanlara sahip yerleşmelerin oluşumu</li> <li>Nüfusun hızlı artışı nedeniyle teknik ve sosyal altyapıların yetersiz kalması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Artan ulaşım ve iletişim olanaklarının merkez ve geleneksel yerleşme üzerindeki yapılaşma baskısını azaltacak şekilde kullanılması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Merkezdeki baskıyı, özel araç sahipliğini, kentsel yayılmayı ve parçalı büyümeyi destekleyecek yatırımlar</li> <li>Yeni yasal düzenlemeler ile kentin çeperlere, orman alanları ve su havzalarına yayılması</li> </ul>
<b>Kentsel Gelişme ve Mekansal Kalite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mekânsal oluşumda bireysel inisiyatif ve girişimciliğin ağırlıklı etkisi</li> <li>Yasal-yönetimsel-planlama düzenlemelerinin İstanbul'un mekânsal gelişiminde öncelikli ve birincil etkileyici güç olması</li> <li>Dünya üzerindeki konumu açısından ekonomik-kültürel ağırlık merkezlerinin kümelenildiği bir kuşak içinde yer alması</li> <li>Güçlü tarihsel kimliği ve tarihsel-kültürel birikimi</li> <li>İstanbul'un ülke dışında çok geniş bir coğrafyada kendisiyle yarışabilecek bir eşdeğerinin olmaması</li> <li>Bilgi birikimi ve yüksek iş yapabilme kapasitesi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uzun öngörülü, kapsamlı ve bütüncül planlama disiplininin yoksun olması; kentsel gelişmenin parçacı ve bireysel inisiyatiflerle gerçekleşmesi; gündelik sorun çözümüne yönelik yaklaşım</li> <li>İstanbul'un mekânsal yapısı ve işleyişi hakkında bilimsel veri ve bilgilerde eksiklikler</li> <li>Geleneksel kent dokusunun tahrip edilmesi, tarihsel-kültürel birikimin ve yerel özelliklerin korunamaması</li> <li>Tarım alanları, orman alanları ve su havzaları üzerindeki yapılaşma baskısı</li> <li>Sosyal ve teknik donatı eksikliği ve dengesiz dağılımı</li> <li>Kıyı ve deniz kullanım olanaklarının sınırlılığı</li> <li>Estetik kaygı ve tasarım yokluğu, tasarımlarda özgünlük olmaması</li> <li>Kentsel gelişimin düzeyde ve yatayda kent görünümünü; silüeti olumsuz etkilemesi</li> <li>Yüksek göçle birlikte ortaya çıkan gecekondulaşma</li> <li>Kent içinde gelir düzeyi, istihdam, eğitim ve diğer kentsel imkanlar bakımından iki ayrı kutuplaşmanın mekânsal anlamda giderek belirginleşmeye başlaması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kentsel sorunların ağırlığı ve geleneksel çözüm yollarının giderek etkisizleşmesinin daha yaratıcı yöntemler için bir fırsat olması</li> <li>Yeni yasal düzenlemeler ile kent içi boş yapı stokunun yenilenme imkanı</li> <li>Doğal, tarihi ve kültürel değerlerin kentte hala çok yoğun mevcudiyeti</li> <li>Demografik çeşitlilik; çok kültürlü kentli nüfus yapısı</li> <li>Uluslararası organizasyonların gerçekleştirilmesi</li> <li>"Kaynak Aktarma Alanları"nın ve "İmar Hakları Transferi" yöntemlerinin uygulamaya konması</li> <li>Beyoğlu, Eminönü, Fatih, Şişli, Beşiktaş gibi merkez ilçelerde son dönemde nüfus artış hızının azalması</li> <li>Planlı yeni konut alanlarının artışı ve ucuz konut politikalarının geliştirilmesi ile nüfusun mekanda dengeli yerleşimi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Artan ulaşım ve iletişim olanaklarının yapılaşmayı bütünlükten yoksun bir dağınıklığa dönüştürme riski</li> <li>Yeni konut projelerinin nüfusu arttırması</li> <li>"Kentsel Arsanın Yeniden Kullanımı veya Yapılaşmış Alanların Dönüşüm Planlaması" kavramının yokluğu</li> <li>Mevcut yapı kalitesinin riski (toplamin %30'u)</li> <li>"Yaşam kalitesi riski" veya kentli paydaşların kent kültürü bilincinin azalması ile kente karşı duyarsız kalmaları</li> <li>Mekânsal ve çevresel kalitedeki bozulma İstanbul'un küresel anlam ve değerine olan olumsuz etkileri</li> <li>Kayıt dışı ekonominin mekânsal etkileri</li> <li>Nüfusun planlı olmayan mekânsal dağılımı sonucu bölgelerin fiziksel yapı imajlarındaki olumsuz etkileri</li> </ul>

	Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar	Fırsatlar	Tehditler
Sosyal Yapı ve Sosyal Altyapı - 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Göçle gelenlerin kentle bütünleşmelerini sağlayacak sosyal derneklerin/ örgütlenmelerin bulunması</li> <li>Demografik ve kültürel çeşitlilik, sosyal sermaye</li> <li>Türkiye'nin çeşitli illerinden gelenlerin yarattığı sosyal çeşitlilik</li> <li>Vasıfsız kesimlerin üretim sürecine etkin katılımının sağlanmasına yönelik eğitim programlarının varlığı</li> <li>Eğitim düzeyinde artış eğilimi</li> <li>Sosyal ve kültürel aktivitelerdeki artışa paralel katılım oranının da artması</li> <li>Doğal nüfus artış hızının Türkiye genelinin altında oluşu</li> <li>Giderek artan oranda diğer kentlere doğru dışa göç</li> <li>Kente gelen nüfusun zor durumda kaldıklarında çevre il ve ilçelerde yerleşme imkanları bulması</li> <li>Nüfusun içindeki genç nüfus grubunun oranının yüksek olması</li> <li>Merkez ilçelere yönelen eğitilmiş ve üst gelir grupları ile bu ilçelerin nüfus yapısının ve kentsel kalitesinin yükselmesi</li> <li>Üniversitelerin varlığı</li> <li>Eğitim kurumlarında bilgisayar-internet kullanımının yaygınlaşması</li> <li>İstanbul'da kaliteli hizmet veren sağlık kuruluşlarının bulunması ve uluslararası ölçekte hizmet vermeleri</li> <li>Uluslararası birçok organizasyonun gerçekleştirilebileceği spor tesislerinin yapılması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hızlı nüfus artışının getirdiği problemler, göçün engellenememesi</li> <li>Bazı bölgelerde yaşam kalitesini düşüren yüksek nüfus yoğunluğu</li> <li>Yerel topluluk bilincinin istatistiksel bilincinden önde gelmesi nedeniyle kentin problemlerine duyarlılığın yeterli düzeyde olmaması</li> <li>Sosyal sermayenin örgütlenme eksikliği, sosyal sistemin zayıflaması</li> <li>Gelir dağılımındaki dengesizliğin sosyal adaleti ve kamu huzurunu bozması; toplumsal eşitsizlik</li> <li>Üretim sürecine dahil olamayan kesimlerin yasadışı yoldan geçimini sürdürmeye çalışması</li> <li>Enformel ağların ve ilişkilerin varlığı</li> <li>İstanbul'da ikamet eden yardıma muhtaç ailelerin varlığı</li> <li>Yaşlıların ve engellilerin kentsel yaşamdan dışlanması</li> <li>Sosyal güvencesi bulunmayan bireylerin varlığı</li> <li>Kamu güvenliğinin yeteri kadar sağlanamaması (trafik kazaları, asayiş olayları, terör)</li> <li>Özellikle göçle gelenler arasında okuma yazma bilmeyenlerin olması</li> <li>Eğitim seviyesinin yeterince yüksek olmaması</li> <li>Genç nüfusun yeterli eğitilememesi</li> <li>İstanbul'da kent sağlığı profilinin olmaması</li> <li>Aileye yönelik merkezlerin ve eğitim faaliyetlerinin yetersizliği</li> <li>Bilgisayar, internet gibi olanaklardan toplumun tamamının yararlanamıyor olması</li> <li>Nüfusun hızlı artışı nedeniyle teknik ve sosyal altyapıların yetersiz kalması</li> <li>Yoğun nüfus artışı ve göçün getirdiği eğitim, sağlık ve sosyal yaşam sorunları</li> <li>Genç nüfusun büyük bir bölümünün eğitim düzeyinin düşük olması ve formal eğitim kurumlarının yanı sıra beceri geliştirme kurslarının ya da merkezlerinin sınırlı olması, ücretleri itibarıyla yaygınlaşamayan eğitim imkanları</li> <li>Genç nüfusun okul ya da iş sonrası ortak vakit geçirme mekanlarının yoksulluğu</li> <li>Giderek sayısı artan yaşlı nüfus için modern huzurevleri ve sosyal merkezlerin azlığı</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gelen uluslararası sermayenin sosyal kamu hizmetleri temelli ve dengeli kullanıldığı takdirde refaha önemli katkıda bulunacak olması</li> <li>Kentin uygun iş imkanları nedeniyle çekim merkezi oluşundan dolayı göçle gelen nüfusun içinde kalifiye, eğitilmiş profesyonellerin sayısındaki artış</li> <li>Kırsal bölgelerin desteklenmesi politikaları ile geriye doğru göçün teşvik edilmesi çabaları</li> <li>Çeşitli sivil toplum kuruluşlarının belediyelerle ya da yerel hükümetle ortaklaşa yaptıkları sosyal projeler</li> <li>Eğitim kurumlarının giderek gelişen uluslararası bağlantıları ve öğrenci değişimleri</li> <li>Gençlerin sorunlarını çözmeye yönelik sivil kurumların sayısının artışı</li> <li>Meslek edindirme vb. kursların, etkinliklerin yerel yönetimlerce giderek daha çok kabul görmeye başlaması</li> <li>Merkezi yönetim, yerel yönetimler ve STK'ların eğitim olanaklarının iyileştirilmesine yönelik yeni politikaları</li> <li>Yeni eğitim tesisleri için ilçelerde yer alan işlevini kaybetmiş büyük hacimli mekânların mevcudiyeti</li> <li>Üniversitelerin kent dışında kampus kurma eğilimi</li> <li>Artan uluslararası firmalar ve yeni iş alanlarının kalifiye elemanlar için sağladığı yeni fırsatlar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>İç göç tehdidinin artması</li> <li>Ekonomik krizler</li> <li>Düzenli istihdam olanaklarının giderek azalması ve sanayinin desantralizasyonu nedeniyle enformel sektörde çalışan nüfusun artışı</li> <li>Nüfus yoğunluğunun bölgeler arasındaki eşitsiz dağılımı</li> <li>Nüfus hareketinin kentin kuzey, doğu ve batısındaki doğal alanlara yönelmesi</li> <li>Sosyal bütünleşmeye yönelik politika ve projelerin yetersizliği</li> <li>Düşük gelir grupları ve yoksulların yaşadığı bölgeler için medyanın kamuoyunda yarattığı olumsuz imaj</li> <li>Genç nüfus oranındaki artışa rağmen gerekli donatı, eğitim, istihdam olanaklarının bölgeler arası eşitsiz dağılımı</li> <li>Semtlerde artan işsizliğe ve gelir dağılımındaki eşitsizliklere bağlı olarak donatı eksikliğinin ve işlevsizliğinin yarattığı umutsuzluk</li> <li>Eğitim çağındaki çocukların giderek artan oranda enformel sektörde çalışması</li> </ul>

Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar	Fırsatlar	Tehditler
<p><b>Sosyal Yapı ve Sosyal Altyapı -2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Açık yeşil alanların deprem gibi acil durumlarda kullanılmasına yönelik düzenlemelerin yapılması</li> <li>Uluslararası kültür ve sanat festivallerinin düzenlenmesi (biental, caz festivali vb.)</li> <li>İstanbul'da son yıllarda çok sayıda ve çeşitte fuarın düzenlenmesi ve İstanbul'un fuarcılıkta adını duyurmaya başlaması</li> <li>Hizmet sunumunda kalitenin öneminin artmaya başlaması</li> <li>İlçeler bazında mevcut eğitim donatılarının diğer sosyal donatılardan daha iyi durumda olması</li> <li>Farklılaşan hastane türleri, dispenserler, sağlık ocakları, ana ve çocuk sağlığı merkezleriyle bölge, ilçe ve mahalle düzeyinde kademelenen sağlık tesislerinin, sosyal donatılar arasında en iyi durumda olması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nüfusun hızlı arttığı bölgelerde eğitim olanaklarının yetersiz kalması</li> <li>Özellikle son dönem göçle gelen nüfusun büyük bir çoğunluğunun okur-yazar ya da sadece ilköğretim mezunu olması</li> <li>Eğitim hizmetlerinden eşit yararlanmanın tam olarak sağlanamaması</li> <li>Kamu eğitim kurumlarında derslik ve öğretmen başına düşen öğrenci sayısının çok fazla olması</li> <li>Üniversite binalarının kentin belirli bir bölgesinde olsa bile dağınık bir biçimde yer alması</li> <li>Eğitim kurumlarında teknolojik gelişime erişim imkanının ve bilimsel çalışmaların yetersiz olması</li> <li>Kamu sağlık kurumlarında doktor ve yatak başına düşen hasta sayısının çok fazla olması</li> <li>Sanayinin desantralizasyonunun yanı sıra küresel ekonominin etkileri sonucu olumsuz etkilenen iş alanları ve azalan istihdam oranı</li> <li>Sağlık hizmetlerinden eşit yararlanılamaması</li> <li>Acil sağlık hizmetlerinin yetersiz olması</li> <li>Kamu kurumlarında sağlık hizmetlerinde modernizasyonun istenilen düzeyde olmaması</li> <li>Mahalle ölçeğinde spor tesislerinin sayı ve alan olarak yetersiz olması</li> <li>Rekreasyon alanlarının yetersiz olması</li> <li>Kültürel faaliyetlerin ve tesislerin yetersizliği</li> <li>Festivallerdeki kamu desteği oranının %3'lerde kalması</li> <li>Yaşlı ve yalnız yaşayan insanlar için tedbirlerin yetersiz olması</li> <li>Dezavantajlı kesimin gereksinmelerinin yeterince karşılanamaması</li> <li>Sokakta yaşayan çocuk, genç ve yetişkinlerin rehabilitasyonunda zorluklarla karşılaşılması</li> <li>Fuar alanlarının sayı ve kapasite olarak yetersiz olması; Anadolu Yakası'nda fuar alanının bulunmaması</li> <li>Planlarda yeterli donatı alanı olmaması, alanların da işgal edilmiş olması, tapu tahsis belgelerinin verilmiş olması gibi sebeplerle tamamının uygulanamaması</li> <li>Kaliteli hizmet sunumunun istenilen düzeyde olmaması</li> <li>Eğitim hizmetlerinden eşit yararlanmanın tam olarak sağlanamaması</li> <li>Eğitim donatılarının İstanbul için belirlenen standartların altında kalması ve mevcut donatıların düzenli olarak bakım ve gelişiminin sağlanamaması</li> <li>Sağlık donatılarının İstanbul genelinde ilçelere dağılımı açısından standartlarının yakalanamaması ve mevcut tesislerin kalitesinin yaşam konforu açısından yeterli olmaması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>AB'ye kıyasla hizmetin daha ucuza sunulması</li> <li>İstanbul'un 2010 yılı Avrupa Kültür Başkenti olarak seçilmesi</li> <li>Hükümetin özel kurumlardan yararlanma imkanını getirmesi</li> <li>Sayıları hızla artan özel hastane ve polikliniklerin, devlete ait sağlık tesislerinin üzerinden belli oranda aldıkları hasta yükü ile mevcut tesislerin kendilerini geliştirmesine imkan tanınması</li> <li>Hastanelerin fonksiyon programının bu tesislerin etaplanabilir inşaatını kolaylaştırması. Bu yaklaşımın imar planında yer seçimi kriterleri açısından fırsat olması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bölgeler arası ve toplumsal gruplar arasındaki gelir farklılığındaki artış, kutuplaşma</li> <li>Düzenli gelir sahibi gruplarının yerini giderek enformel sektörde çalışan ve giderek yoksullaşan gruplara bırakması</li> <li>Üniversitelerin otonom kararlarla uygun olmayan yer seçimi</li> <li>Eğitim donatılarının kullanımında ağırlıklı olarak servis taşımacılığında yararlanılmasının plan kararlarında yürüyüş mesafelerinin göz ardı edilmesine neden olması</li> <li>Büyük hastane tesislerine ayrılacak kent boşluklarının kalmaması ve artan nüfusa bağlı olarak yatak sayısının yeterli görülen sayının altında bulunmasının sağlık donatıları açısından tehdit oluşturması</li> </ul>

	Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar	Fırsatlar	Tehditler
Sosyal Hizmetler	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yaşlılık alanındaki Ulusal Eylem Planı mevcudiyeti</li> <li>Kuruluşlardaki zihinsel, bedensel ve ruhsal engellilere devamlı bakım hizmeti verilmesi</li> <li>(Güçlü aile yapısı nedeni ile) evde bakım hizmetlerinin kolay kabul görmesi</li> <li>Sosyal hizmet ve yardımlara başvuru sürecinin kolaylaştırılmış olması</li> <li>Evde bakım gerektiren yatalak hasta, özür, yoksul, yardıma muhtaç ve sokak çocuklarına yönelik İBB'ni veri tabanı oluşturması</li> <li>Gelişmiş imalat sanayinin varlığı</li> <li>Türkiye ortalamasının altında seyreden kayıt dışı istihdam oranı</li> <li>Güçlü finans ve bankacılık altyapısı</li> <li>İl İstihdam Kurullarının etkin çalışmasına yönelik olarak yürütme kurullarının oluşturulması</li> <li>Avrupa'da kongre turizminin en hızlı gelişen metropoller içinde yer alması</li> <li>Uluslararası firmalar açısından Ortadoğu, Balkanlar, Hazar ve Karadeniz havzası için yönetim merkezi olarak tercih edilmesi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Önleyici sosyal hizmetlerin etkinliğini artırmak için uygulama alanında kurumlar arası işbirliğini zorlayıcı yeterli yasal altyapı olmaması</li> <li>Psikolojik rahatsızlığı nedeniyle kendisine ve çevresine zarar verme durumu olan ruhsal özür, için müstakil kuruluşların olmayışı</li> <li>Huzurevinde kalanların beşte birinin huzurevine şartlar gereği sığındığı, barındığı yer olarak görmesi</li> <li>SHÇEK ve paydaş kurumları arasında birlikte proje hazırlama, araştırma yapma, yönlendirici raporlar hazırlama gibi ihtiyaç tespitlerine yönelik çalışmaların yetersizliği</li> <li>Türkiye'nin sosyal koruma harcamalarına GSYİH'dan ayırdığı payın, OECD ülkelerinin oldukça gerisinde olması</li> <li>Göçle kente gelenlerin iş bulamamaları nedeniyle kayıtsız, vergisiz işlere yönelmesi ve kayıt dışı istihdamın yüksek olması</li> <li>Kentin gelişmemiş kesimlerinde başta kadınlar olmak üzere çalışma çağındaki nüfusun ekonomik yaşama katılmada sorunlarla karşılaşması</li> <li>İstihdam oranının düşüklüğü</li> <li>İşgücüne katılım oranlarının düşüklüğü ve özellikle kadın katılımının yetersizliği</li> <li>Eğitim-istihdam ilişkisinin kopukluğu</li> <li>İstanbul işgücü piyasasına ilişkin kapsamlı, düzenli, sürekli bir ortak veri tabanı olmaması ve veri üreten kuruluşlar arasında koordinasyon eksikliği</li> <li>Bürokratik engellerin azaltılmasına rağmen devam etmesi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Koruyucu önleyici sosyal hizmetlerin öneminin giderek anlaşılması</li> <li>Toplumun tüm taraflarının kuruma ve sosyal hizmetlere destek vermeye her zaman hazır olması</li> <li>5378 sayılı Özür, ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnelerde Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanunun yayınlanması ile özür,lere yönelik toplumsal farkındalığın artmış olması, hizmetlerin bir bütünlük halinde sunulması çalışmalarının yoğunlaşması</li> <li>Özel huzurevlerinin yaşlılık alanındaki hizmetlere katkısı</li> <li>AB tarafından sosyal hizmet projelerine verilen hibe desteklerin olması</li> <li>Çevre ilçelerinde özellikle hizmet sektöründe KOBİ'lere yönelik altyapı çalışmalarının gerçekleştirilmiş olması</li> <li>Genç ve dinamik işgücü potansiyeli</li> <li>İl düzeyinde sosyal diyalog sürecinin başlamış olması</li> <li>AB ülkeleri içinde son yıllarda üniversite sayısında en fazla artış gösteren metropol olması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sosyal hizmetlerin bütününde günlük kurumsal ve finansal yapılanma ve kurumlar arasında koordinasyon ve işbirliği eksikliği</li> <li>Göç alan illerde SHÇEK kuruluşlarına hizmetlerden yararlanma için başvuru potansiyelinin daha yüksek olması</li> <li>Bakım hizmetlerinin ayrılmaz parçası olan tedavi ve rehabilitasyon hizmetleri Sağlık Bakanlığının uhdesinde sunulması ve uygulamada kurumların hizmet önceliklerinin farklı olması nedeniyle bakım hizmetlerinin bütüne bakıldığında istenilen kalitede sunulamaması</li> <li>İstanbul'un sahip olduğu afet riskleri ve gerçekleşmesi beklenen deprem</li> <li>Gelir dağılımındaki adaletsizliğin çok daha çarpıcı olması</li> <li>Yatırım için gerekli olan istikrar ve güven ortamının yaratılamayışı</li> <li>İstihdamda yönelik ekonomik politikaların eksikliği ve teşviklerin yetersizliği</li> </ul>

	Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar	Fırsatlar	Tehditler
Hizmetler Sektörü	<ul style="list-style-type: none"> <li>İstanbul MİA'sının metropoliten bölgede egemen konumda bulunması ve İstanbul'un ekonomik kaynağının temelini oluşturması</li> <li>Tarihi Yarımada'daki potansiyelin turizme bağlı hizmet alanları olarak geliştirilmesi</li> <li>Sanayi alanları dönüşümünün başlamış olması</li> <li>İstanbul'da bazı sektörlerin giderek önem kazanması (finans ve bankacılık, reklamcılık)</li> <li>Dünya ölçeğinde belirgin büyüklüğe ulaşan Türk şirketleri dolayısıyla, şehrin ekonomik gücünün ve kapasitesinin artması</li> <li>Kent merkezinde Tarihi Yarımada ve Beyoğlu bölgelerinde yapıların yenilenmesi ve atıl durumdaki mekanların değerlendirilmesi ile mevcut kapasitenin artırılma imkanı</li> <li>Hizmet sektörünün istihdamda en yüksek paya sahip olması</li> <li>Hizmetler sektöründe yaratılan katma değer toplam katma değer içinde en yüksek paya sahip olması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>İstanbul'un vasıfsız işgücü için çekim merkezi olma durumunu devam ettirmesi</li> <li>İstanbul'da hizmet sektörü istihdamının mekânsal dağılımındaki dengesizliğin, işlevsiz MİA ilişkilerine ve kentsel maliyetlerin artmasına neden olması</li> <li>İstanbul MİA'sının bölge içindeki yükünün artması ve bölge içinde dengesizlik yaratması</li> <li>MİA'nın, özellikle Tarihi Yarımada'nın 24 saat yaşamasına imkan verecek fonksiyonların olmaması</li> <li>Metropoliten Bölge'de İstanbul'un tek hakim merkez konumunda bulunması, işbirliği yapabileceği hizmetlerde uzmanlaşmış merkezlerin bulunmaması</li> <li>Tarihi Eminönü bölgesinde potansiyel taşıyan boş binaların bulunması</li> <li>Ticaret ve hizmet alanlarının belli akslarda yoğunlaşması, homojen olarak dağılmamasının aşırı yoğunluk yaratması</li> <li>Uzun vadeli sürdürülebilir bir ekonomik gelişme yaklaşımının ve uluslararası ticaret stratejisinin olmaması</li> <li>Mevcut ekonomik yapının İstanbul'un küresel ekonominin önemli bir odağı olarak gelişmesini sağlayacak, bölgesel ve küresel düzeyde rekabet edecek özelliklere sahip olmaması</li> <li>Hizmet sektörünün her iki yakada dengeli bir şekilde dağılmamış olması</li> <li>Tarihi süreç içinde gelişen ekonomik aktivitesi yüksek olan merkezlerin riski en yüksek alanlar olması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ülkenin en önemli sermaye yatırımlarının İstanbul'a yığılması</li> <li>Levent-Maslak aksının yabancı yatırımları çeken uluslararası düzeyde bir merkez olması</li> <li>Sanayi alanlarının hizmet alanlarına dönüşmesi</li> <li>İstanbul'un stratejik konumunun, Avrupa, Asya ve Ortadoğu pazarlarına yakınlığının ve sahip olduğu kaynakların kentin bir finans ve hizmet merkezi olarak</li> <li>Küresel sistemde yer almasını kolaylaştıracak olması</li> <li>Yabancı sermayenin İstanbul'da yer seçme eğilimde olması</li> <li>Nüfus artışına rağmen ekonomideki büyümesinin devam etmesinin istihdam açısından yarattığı fırsatların hizmetler sektöründe değerlendirilmesi</li> <li>İstanbul'un küresel kent olma iddiasında geliştirilmeye çalışılan profesyonel ve yüksek nitelikli işlerin yaygınlaştırılması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hizmetlerdeki iyileştirmenin İstanbul'un çekiciliğini arttırarak, nüfus artış hızını yükseltmesi</li> <li>Yabancı yatırımların gerekli altyapı koşulları düşünülmeden ve çevre bağlantıları göz ardı edilerek noktasal projelerle yer seçmesi</li> <li>Sanayinin çevrede yarattığı olumsuzlukların hizmet gelişimini olumsuz etkilemesi</li> <li>Ekonomik alanda yapısal reformların zamanında yapılamaması, siyasal bunalımlar ve ekonominin kırılganlığı</li> <li>Yabancı sermaye yatırımlarının planlara uygun olmayan yer seçimi ve plan değişikliği</li> <li>İstihdamın Avrupa ve Anadolu yakalarındaki dengesiz dağılımının, Avrupa Yakası'nda geliştirilecek yeni projelerle birlikte kentte yaşam kalitesini düşürmesi</li> </ul>

	Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar	Fırsatlar	Tehditler
Sanayi Sektörü	<ul style="list-style-type: none"> <li>İstanbul'un doğu ve batı yakasındaki sanayinin sektörel uzmanlaşması</li> <li>Şehirde sanayinin ve sanayi yığılma odaklarının sağladığı katma değer</li> <li>Yığılma nedeniyle örgütlenebilme imkânının olması</li> <li>OSB, KSS, Serbest Bölge imkânları</li> <li>Üniversiteler, araştırma kurum/kuruluşlarının Ar-Ge imkânları</li> <li>Altyapı, hizmet sektörü, vb. kentsel olanaklar</li> <li>Coğrafi konum ve ulaşım kolaylığı</li> <li>Nitelikli işgücü temini kolaylığı</li> <li>Pazar olanakları</li> <li>500 büyük sanayi kuruluşunun çoğunun İstanbul'da yer almasının sağladığı pozitif dışsallıklar</li> <li>Özellikle AB ile Gümrük Birliği sonrasında sanayinin yurtdışına entegrasyonunda kaydedilen gelişmeler</li> <li>KOBİ'lerin sanayi yapısındaki değişim ve gelişimi sağlayacak, dönüşümlere ve yeni istihdam yapısı ve esnek üretim sistemine uyum sağlayabilme avantajı</li> <li>1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı kararları çerçevesinde sanayinin desantralize edilerek bölgelerarası dengesizliğin ortadan kaldırılacak olması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>İstihdamın ve ihracatın düşük katma değerli emek yoğun sektörlerde (giyim, tekstil, vb) yoğunlaşması</li> <li>Düşük ölçekli kapasiteler ve verimsizlik</li> <li>- Kayıt dışı istihdamın yaygınlığı</li> <li>Finansmana erişim sorunları</li> <li>Düşük düzeydeki Ar-Ge harcamaları</li> <li>Sanayi-üniversite ilişkisinin gelişmemiş olması</li> <li>Tasarım ve marka yaratmadaki yetersizlikler</li> <li>Kalite ve çevre bilincinde eksiklik</li> <li>Yüksek enerji maliyetleri ve vergiler</li> <li>Sanayi kaynaklı çevre kirliliği</li> <li>OSB ve KSS'lerin sorunları ve atıl kapasite</li> <li>Sanayinin mekânsal yayılma ihtiyacının karşılanamaması (havzalar gibi doğal eşikler)</li> <li>Kent içinde kontrolsüz gelişen, konut alanlarında sıkışmış, çevresi ile uyumsuz ve merkezin yoğunluğunu arttıran imalat atölyeleri (Mekânsal düzenleme eksikliği)</li> <li>Kurumlar arası koordinasyon ve eşgüdüm eksikliği</li> <li>Sanayi sektöründe yapısal değişimi sağlayacak projelerin yetersizliği</li> <li>Sektörün dönüşmesi ile ortaya çıkacak işgücünün vasıfsız olması</li> <li>Artan kentsel maliyetler</li> <li>Sanayi alanlarına yakın olmak isteyen işgücünün sanayi alanlarının çevresinde oluşturduğu, kalitesiz niteliksiz ve plansız konut alanları ile çevre ve yaşam kalitesinin düşmesi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>AB'ye katılım müzakereleri süreci</li> <li>Büyük ekonomik bölgeler ile güçlü bağlantılar</li> <li>İleri teknoloji kullanan, çevreye duyarlı yabancı sermayenin yatırımlar için ülke içinde en çok İstanbul'u tercih etmesi</li> <li>Desantralizasyon kararına mukabil İstanbul Bölgesi ve çeperlerinde yer alan OSB'lerin doluluk oranlarının desantralizasyona imkân vermesi</li> <li>Planlarla birlikte planlı sanayi alanlarının etrafında planlı konut alanlarının oluşturulması ile işyeri-konut ilişkisinin dengelenmesi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Çin'in artan küresel rekabet düzeyi</li> <li>Küresel düzeyde devam eden ekonomik belirsizlikler</li> <li>Çevreye ilişkin yasal mevzuatın yetersizliği, olana uyulmaması ve mevcut cezai yaptırımların eksikliği</li> <li>Deprem riski</li> </ul>



	Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar	Fırsatlar	Tehditler
Tarım	<ul style="list-style-type: none"> <li>Buğday, arpa, yulaf ve ayçekirdeği gibi ürünlerde verimin yüksek olması</li> <li>Zengin bir su ürünleri potansiyeline sahip olması</li> <li>Maden sektörü açısından zengin bir doğal kaynak potansiyeline sahip olması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tarımsal üretimde kullanılan girdi maliyetlerinin yüksek oluşu</li> <li>Pazarlama sorunları</li> <li>Hayvan potansiyelinin yeterli olmaması</li> <li>İstanbul'da arazinin yüksek rantlı olması</li> <li>Hayvansal ürünlere desteklemelerin sınırlı ve yetersiz kalması</li> <li>Hayvancılığa yönelik kredi kaynaklarının rasyonel dağıtım ve kullanımının yapılmayışı</li> <li>Hayvancılık faaliyetlerinin genellikle küçük ölçekli, bitkisel ve hayvansal üretimin birlikte yapıldığı karışık işletmelerde yapılması sonucu hayvan başına girdi maliyetlerinin yükselmesi</li> <li>Hayvan varlığında meydana gelen azalma ve kaçak kesimlerin artışı</li> <li>Su ürünleri sektöründeki pazarlama ve üretimle ilgili araştırmaların yetersiz olması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>İstanbul'un pazar olarak büyük bir potansiyele sahip olması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sanayi ve yerleşim alanlarının hızla artması sonucu tarım alanlarındaki hızlı azalma</li> <li>Kaçak yapılaşma</li> <li>Kanalizasyon ve sanayi atıklarından dolayı mevcut meraların ve suların hızla kirlenmesi</li> <li>Maden ocaklarının bir kısmının Büyükçekmece Su Havzası'nın koruma alanı içinde kalması</li> </ul>

	Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar	Fırsatlar	Tehditler
Ulaşım Sektörü	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ulaşım sistemlerinin çeşitliliği</li> <li>Ulaşım sistemleri arasındaki entegrasyonun sağlanması konusunda yapılan çalışmalar</li> <li>Metrobüs ile hızlı ulaşım sağlanabilmesi</li> <li>Ulaşım uygulamalarında diğer kentlere önder olma ve liderlik</li> <li>Ulaşım hizmetlerini destekleyen uzmanlaşmış belediye iştirakleri ve bağlı ortaklıklar</li> <li>Ulaşım, trafik yönetim ve denetim sistemlerinde yeni teknolojilerin kullanılması</li> <li>Ulaşım sistemlerine ilişkin geleceği öngörececek teknik altyapının olması ve bu altyapı kullanılarak ulaşım ile ilgili taleplerin öngörülebilmesi</li> <li>Ulaşım ile ilgili ihtiyaçların planlama faaliyetlerine yansıtılması</li> <li>Planlama faaliyetlerine ulaşım ile ilgili ihtiyaçları yansıtmak biçimde katılımın olması</li> <li>Ulaşım sistemlerinin işletmeciliği konusunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin kapsamlı yetkileri</li> <li>Toplu ulaşım araç standartlarının İBB tarafından belirleniyor olması</li> <li>Ulaşım sistemlerinde yer alan toplu taşıma araçlarının özlük bilgileri veritabanının olması</li> <li>Paydaşlara yönelik bilinçlendirme/ mesleki gelişim eğitimlerinin veriliyor olması</li> <li>Trafik yönetim ve işletim sisteminde enerji verimliliğine duyarlılık ve yenilenebilir enerji kullanımı</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Farklı ulaşım türleri arasında yetersiz entegrasyon</li> <li>Uluslararası ulaşım ağının parçası olmak için yetersiz altyapı ve yatırımlar</li> <li>Mevcut ulaşım altyapısının karayolu ve otomobile bağımlı olması</li> <li>Raylı sistem ağının küçük olması</li> <li>Mevcut arazi kullanım yapısından kaynaklanan yol ağı yetersizliği ve trafik sıkışıklığı</li> <li>Kentin her köşesinde toplu taşıma ile erişimin sağlanmasındaki yetersizlikler</li> <li>Kent içi yol geometrisinin yetersizliği</li> <li>Ulaşım hizmetlerinin verilebilmesi, bütçe ve yatırımların planlanmasında farklı kurumlar arasında işbirliği/koordinasyon eksikliği ve yetki karmaşası</li> <li>Planlama ve projelendirme sürecinin uzun olması</li> <li>Mekânsal planlama ile ulaşım planlama arasındaki entegrasyonda eksiklikler</li> <li>Bisiklet ve yaya yollarının yetersizliği</li> <li>Otopark kapasitesinin yetersizliği</li> <li>Akıllı ulaşım yönetim sistemlerinin kullanımının yeterli düzeyde olmayışı</li> <li>Ulaşım hizmetlerinin etkililiğini izlemeye yönelik uygulamaların yeterli düzeyde olmaması</li> <li>Ulaşım yatırım ihtiyacının karşılanması için yetersiz mali kaynaklar</li> <li>Trafik denetimlerinde yetersizlikler</li> <li>Ulaşım sistemleri ve uygulamaları konusunda kamuoyunun yeterince bilgilendirilememesi</li> <li>Kamulaştırma süreçlerinin uzun sürmesi ve yüksek maliyetleri</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>İstanbul'un jeolojik ve politik olarak oluşturduğu Asya ve Avrupa arasındaki köprü konumu</li> <li>Merkezi yönetimin ulaşım ile ilgili yatırımlara öncelik vermesi</li> <li>Demiryolu ve raylı sistemlere yapılan yatırımların artması</li> <li>9. Kalkınma Planında raylı sistemlere öncelik verilmesi</li> <li>Dünya Bankası, AB vb. kuruluşların ulaşım yatırımlarına vermiş olduğu hibe ve krediler</li> <li>Özel sektörün ulaşım ile ilgili girişimciliğinin artması</li> <li>Deniz ulaşımına yönelik hizmetlerin etkinliğinin artması</li> <li>Kyoto Protokolü, iklim değişikliğiyle mücadele ve çevreci yaklaşımlar</li> <li>Avrupa Birliğine uyum ve reform süreci</li> <li>Ulaşım hizmetleri alanındaki teknolojik gelişmeler, çevreye duyarlı teknolojilerin gelişmesi</li> <li>Marmara Denizi, Boğaz ve Haliç'in deniz taşımacılığının payının artırılmasına ilişkin sunduğu olanaklar</li> <li>Uluslararası taşımacılık ve ilişkilerin gelişmesi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hızla artan motorlu araç sayısı ve özel otomobil sahipliği</li> <li>Şehrin kontrolsüz bir şekilde ve parçalı olarak büyümesi</li> <li>Arazi kullanım kararlarının yaratacağı ulaşım arz ve talebiyle birlikte ele alınmaması</li> <li>Tek merkezli kentsel büyüme</li> <li>Artan nüfus ve nüfus yoğunluğu</li> <li>Trafik kurallarına uymama alışkanlığı, özellikle dolmuş ve minibüslerin gelişigüzel durmaları, yanlış park etme vb. diğer nedenlerle trafiğin sürekliliğinin önlenmesi</li> <li>Kent içi ulaşım ile ilgili planlama ve projelendirme sürecinde rol sahibi paydaşlar arasındaki mutabakat zorlukları</li> <li>Küresel ve ulusal ölçekteki ekonomik zorluklar</li> <li>Boğazlardan geçen başta tanker olmak üzere gemi sayısının hızla artması</li> <li>İstanbul üzerinden yapılan transit trafiğin hızla artması</li> <li>Marmara Bölgesi'nde artan lojistik faaliyetlerin İstanbul'un iki yakası arasında yaratacağı ulaşım talebi</li> </ul>

	Güçlü Yanlar	Zayıf Yanlar	Fırsatlar	Tehditler
Çevre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Doğalgaz kullanımının yaygınlaşması</li> <li>Kompost ve yakma tesislerinde elektrik üretilmesi</li> <li>Büyükşehir Belediyesi'nin katı atık tesis yatırımlarının artması</li> <li>Su kayıplarının azaltılması için su tasarrufu ve buna yönelik yatırımların teşvik edilmesi</li> <li>Düzenli olarak yürütülen dere ağzı tarama ve ıslah çalışmaları</li> <li>İstanbul genelinde rekreasyon ve eğlence yerlerinden kaynaklanan ortalama gürültü değerlerindeki azalış</li> <li>İstanbul'da her yıl kişi başına düşen yeşil alan miktarının artması</li> <li>Halkı bilinçlendirmeye yönelik projeler yapılması</li> <li>Yerel yönetimlerin çevresel konularda paydaşlarla ortak çalışmalarının artması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bertaraf tesis sayısının fazla olmaması</li> <li>Her gün ortalama yaklaşık 13-14 bin ton evsel katı atık üretilmesi ve düzenli depolama sahalarının doygunluğa ulaşması</li> <li>Hızlı nüfus artışı ile çarpık kentleşme, artan motorlu taşıt sayısı ve sanayileşme</li> <li>Kanalizasyon, katı atık toplama ve uzaklaştırma ve atık su arıtma gibi altyapı hizmetlerinin yetersiz olması</li> <li>Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nda yapılan yoğun deniz taşımacılığı</li> <li>İstanbul Boğazı'nın dünyanın diğer boğazları, kıyı ve iç sularına göre kaza riski en yüksek su yolu olması</li> <li>İstanbul'daki kara trafiği gürültüsü ölçüm sonuçlarının, uluslararası gürültü limitlerini aşması</li> <li>İstanbul'da Atatürk Havalimanı'nın yoğun uçuş sayısı ve giderek alanın güvenlik sınırına yaklaşan yerleşmeler</li> <li>Kişi başına düşen ortalama yeşil alan miktarının hala çok düşük olması</li> <li>Göç nedeniyle oluşan heterojen yapı</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Katı atık yenilenebilir enerji olarak değerlendirildiğinde hem bertarafının hem de ekonomik faydanın sağlanması</li> <li>AB Mevzuatına zorunlu uyum süreci</li> <li>Kyoto Protokolüne taraf olunması</li> <li>Teknolojik gelişmeler</li> <li>Katı atık yönetimine özel sektör katılımı</li> <li>Sivil toplum kuruluşlarının ve halkın çevresel konulara olan ilgisinin artması</li> <li>Yeni kent planlamasında potansiyel gürültü kaynaklarına (endüstriyel tesisler, inşaat alanları, ulaşım ağları, rekreasyonel alanlar, vb) uygun olarak yerleşim alanlarının seçimi</li> <li>Motorlu taşıtlar ve konutların kullanımı için daha temiz yakıtların kullanımının teşvik edilmesinin sürdürülmesi</li> <li>Sabit ve noktasal olmayan kaynakların hava emisyonlarının azaltılmasına yönelik ekonomik araçların kullanımının geliştirilmesi</li> <li>Kentsel dönüşüm projeleri ile geçmişte işgal edilmiş yeşil alanların yeniden kazanılması</li> <li>Halkın gelirindeki artma ile çevre dostu ürünlerin tercih edilmesi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Katı atıklardan kaynaklanan gazlar ve sızıntı suları</li> <li>Yılda ortalama 750.000 ton endüstriyel atık üretilmesi</li> <li>Havzaların çevresinden geçen karayollarından kaynaklanan kirlenici emisyonlar</li> <li>Uluslararası ve ulusal sanayiden kaynaklanan, Karadeniz vasıtasıyla Marmara Denizi ve Boğaz'a taşınan veya deşarj edilen endüstriyel atıklar</li> <li>Karadeniz'de meydana gelecek bir kirliliğin Marmara'yı, Marmara'nın Karadeniz'e olan etkisine oranla iki katından daha fazla etkilemesi</li> <li>Artan motorlu taşıt sayısı</li> <li>Gerekli bütçelerin oluşturulamaması</li> </ul>

**EK 3 | BÖLGENİN STRATEJİK  
ÖNCELİKLERİNİN  
ANALİTİK HİYERARŞİK  
SİSTEM MODELİ İLE  
ANALİZİ**

**3**



**İSTANBUL  
KALKINMA  
AJANSI**





İstanbul Kalkınma Ajansı koordinasyonunda düzenlenen Karar Konferansında, ilgili paydaşların katılımıyla İstanbul Bölge Planı stratejik amaçları değerlendirilmiştir. Bölge Planı hazırlık sürecinde düzenlenen “Arama Konferansı” ve “Tematik Çalıştaylar”da ortaya konmuş olan vizyon, strateji ve öneriler, Karar Modelinin oluşturulmasında girdi olmuştur. Şekil Ek 3.1’de Karar Modeli kapsamında İstanbul Bölge Planı vizyonu olan Temel Amaç, 7 Karar Kriteri ve 30 Stratejik Amaç görülmektedir.

Karar Konferansı, iki ana bölümde gerçekleştirilmiştir. İlk bölümde karar kriterleri değerlendirilmiş, ikinci bölümde ise İstanbul’un kalkınmasına yönelik stratejik amaçlar önceliklendirilmiştir. Her iki bölüm sırasında da, katılımcılar küçük çalışma gruplarına bölünerek, Karar Konferansı moderatörü tarafından verilen görevi kendi grupları içerisinde yazılım desteği ile çalışmış, daha sonra bu çalışmalar ana grupta değerlendirilmiştir.

Karar modelinin değerlendirilmesinde ‘Analitik Hiyerarşi Yöntemi’ kullanılmıştır.

## 1 ANALİTİK HİYERARŞİ YÖNTEMİ

Analitik Hiyerarşi Yöntemi (AHY), gruplara ve bireylere, karar verme sürecindeki nitel ve nicel faktörleri birleştirme olanağı veren güçlü ve kolay anlaşılır bir yöntemdir. Karışık, anlaşılması güç veya yapılaşmamış sorunlar için kullanılan genel bir “Çok Kriterli Karar Verme” (multi-criteria decision making) yöntemidir.

Her sorun için amaç, kriter, olası alt kriter seviyeleri ve seçeneklerden oluşan bir hiyerarşi modeli kullanır. AHY, kararla ilgili öğelerin bir üst seviyedeki öğeye göre yapılan ikili karşılaştırma yargılarından öncelikler elde eder. Her bir seçeneğin kriterlere etki seviyesinden yola çıkılarak da öncelik puanları aşağıdaki formül kullanılarak hesaplanır:

**Strateji Puanı = TOPLAM** her kriter için  
(stratejinin kriterlere katkısı x kriterin ana amacına göre önemi)

Bu çerçevede, Karar Konferansında katılımcılar tarafından birinci

bölümde kriterin vizyon üzerindeki etkisi; kriter ağırlıkları; ikinci bölümde ise stratejik amaçların kriterlere etki puanları belirlenmiştir. Sonuç olarak; herhangi bir stratejik amacın vizyona etkisini bulabilmek için bu stratejik amacın her bir kriterlere etki ağırlıkları ve o kriterin kendi ağırlığının çarpımı toplamıyla, o stratejik amacın vizyona etki puanı hesaplanmıştır. Bu puan ‘0’ ve ‘1’ arasında değerler alırken; ‘0’ etkinin hiç olmadığını; ‘1’ ise %100 etki olduğunu gösterir.

AHY’den yola çıkarak, ‘kriter ağırlıkları’ hesaplanmış, stratejik amaçların vizyona etki puanlarından yararlanılarak ‘stratejik amaç öncelikleri belirlenmiş’, ‘Her bir kriter için stratejik amaçların önceliklendirilmesi analizleri’, ‘kriterlerin duyarlılık analizi’ ve karar modelinin tutarlı olup olmadığını araştıran ‘tutarlılık analizi’ yapılmış ve tablolar halinde sunularak yorumlanmıştır.

### 1.1 Kriter Ağırlıklarının Belirlenmesi / Kriter Öncelikleri

Şekil Ek 3.2’den görüleceği üzere, “çevresel sürdürülebilirlik” ve “özgünlük” diğer kriterlere göre daha fazla öne çıkan iki kriter olmuştur. Bölgedeki ekonomik, sosyal ve kültürel hayatın gelişimini bölgenin ekolojik yapısı, doğal hayatı ve kaynaklarını koruyarak ve geliştirerek, küresel iklim değişikliğine etkilerini azaltarak sağlamak şeklinde açıklanan “çevresel sürdürülebilirlik” kriteri, katılımcılar tarafından öncelikli olarak belirlenmiş olup; bölgenin doğal, tarihi ve kültürel mirası gibi özgün unsurlarının korunması ve bölgenin gelişimi için kullanılması ile kalkınmaya ilişkin çözüm ve yaklaşımların bölgeyi farklı kılabilecek şekilde yenilikçi, yaratıcı ve özgün olmasını sağlamak başlıklarını içeren “özgünlük” kriteri de öncelikli karar kriterleri arasında çıkmıştır. Kalkınmaya yönelik stratejik amaçların daha özgün ve yenilikçi olmaları da, paydaşlar açısından önem taşımaktadır.

Karar kriterleri sıralamasına genel olarak bakıldığında, belirli bir öncelik sıralaması görülse de, aslında kriter ağırlıklarının birbirine oldukça yakın değerler olduğu görülmektedir. Çevresel sürdürülebilirlik ve özgünlük kriterleri öncelikli olsa da, vizyona katkı açısından dengeli bir dağılım görülmektedir. Tüm kriterler eşit ağırlıkta dağılsaydı, her bir kriterin vizyona katkısı %14 civarında olacaktı. Tüm kriterlerin ağırlıkları %11’in üzerinde çıkmıştır (bkz. Şekil Ek 3.2). Bu kapsamda bakıldığında, aslında 7 karar kriteri de oldukça dengeli bir şekilde vizyona ulaşmada etki sahibi olarak değerlendirilebilmektedir. Ortak akılda çıkan kriter ağırlık ve

Temel Amaç	Kriterler	Stratejiler
<p>“İstanbul; kültürel, tarihi ve doğal mirasını koruyan; yüksek katma değer üreten ekonomik faaliyetleri tercih eden; yaşanabilir ve yaşam kalitesini sürekli yükselten bir kent olacaktır”</p>	ERİŞİLEBİLİRLİK	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. İstanbul yaşam kültürünün ve kentlilik bilincinin geliştirilmesi</li> <li>2. İstanbul'un küresel ekonomiye entegrasyonunun geliştirilmesi</li> <li>3. Doğal kaynakların ve çevrenin korunması</li> <li>4. Eğitimde nicelik ve niteliğin artırılması</li> <li>5. Ulaşım talebinin etkin yönetilmesi</li> <li>6. Toplum sağlığının korunması ve sağlık hizmeti sunumunun geliştirilmesi</li> </ol>
	KÜRESEL REKABET EDEBİLİRLİK	<ol style="list-style-type: none"> <li>7. Sosyal dışlanmanın önüne geçilmesi</li> <li>8. İstanbul'un turizmde küresel cazibe merkezi olması</li> <li>9. Farklı ulaşım türleri arasında entegrasyonun sağlanması ve dengeli bir ulaşım altyapısının geliştirilmesi</li> </ol>
	ÇEVRESEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK	<ol style="list-style-type: none"> <li>10. Korumanın, ekonomik ve sosyal kalkınma boyutlarıyla bütüncül bir şekilde gerçekleştirilmesi</li> <li>11. Sanayide yüksek katma değer üreten ve ileri teknolojileri kullanan bir yapının desteklenmesi</li> <li>12. Yerel ağlar ve işbirliğinin geliştirilmesi</li> <li>13. Kentsel risk alanlarının (Çöküntü bölgeleri, düzensiz yapılaşma, güvenlik, afet, vb.)</li> </ol>
	SOSYAL ve KÜLTÜREL YAŞAM KALİTESİ	<ol style="list-style-type: none"> <li>14. Kamu kurumları ve sivil toplum kuruluşlarında kurumsal kapasitenin güçlendirilmesi</li> <li>15. Tarihi ve kültürel mirasın varlık değeri gözetilerek korunması ve geliştirilmesi</li> <li>16. Hizmetler sektörünün geliştirilmesi ve hizmet ekonomisine geçişin sağlanması</li> </ol>
	İÇERME ve BÜTÜNLEŞME	<ol style="list-style-type: none"> <li>17. İstanbul'un bilim ve teknoloji üssü haline getirilmesi</li> <li>18. Kentsel fonksiyonların (kullanımların) dağılımında mekanın etkin kullanılması</li> <li>19. Kent güvenliğinin iyileştirilmesi</li> <li>20. İşsizliğin azaltılması</li> <li>21. Yenilenebilir enerji kullanımının yaygınlaştırılması</li> </ol>
	KENTSEL MEKAN ve TASARIM KALİTESİ	<ol style="list-style-type: none"> <li>22. Uluslararası finans merkezi olması</li> <li>23. İşgücü niteliğinin yüksek katma değer üreten ekonomik faaliyetlerin ihtiyaçları doğrultusunda geliştirilmesi</li> <li>24. Afet yönetim sisteminin etkinleştirilmesi</li> <li>25. Kültürel ve yaratıcı endüstrilerin potansiyelinin geliştirilmesi</li> <li>26. Yaşam alanlarının tasarımında yüksek kalite ve özgünlüğün sağlanması</li> </ol>
	ÖZGÜNLÜK	<ol style="list-style-type: none"> <li>27. Lojistik sektörünün rekabet gücünün artırılması</li> <li>28. Raylı sistem ağırlıklı bir toplu taşıma sisteminin geliştirilmesi</li> <li>29. Etkin atık yönetiminin geliştirilmesi ve teşvik edilmesi</li> <li>30. Enerji verimliliğinin sağlanması</li> </ol>

Çevresel sürdürülebilirlik		% 18,40
Özgünlük		% 16,70
Sosyal ve kültürel yaşam kalitesi		% 14,60
Küresel rekabet edebilirlik		% 13,60
İçerme ve bütünlük		% 12,90
Erişilebilirlik		% 12,20
Kentsel mekan ve tasarım kalitesi		% 11,70

öncelikleriyle ilgili yorumlar, grup analizleri ile ayrıntıya inilerek değerlendirilmiştir. Grup çıktıları incelendiğinde, 7 çalışma grubunun “Çevresel sürdürülebilirlik” kriterini; 5 çalışma grubunun “Özgünlük” kriterini; 2 grubun “Erişilebilirlik” ve 1 grubun ise “İçerme ve bütünlük” kriterlerini ön planda tutmuş oldukları görülmüştür.

Ortak akılda vizyonu en çok etkileyen kriter seçilen ‘Çevresel sürdürülebilirlik’ 15 grup içinde 6’sı tarafından ilk sıraya yerleştirilirken; ortak akılda vizyonu 2. sırada etkileyen ‘Özgünlük’ kriteri, 15 gruptan 5’inde ilk sırada, 4 grupta da ikinci sırada yer almaktadır. Sonuç olarak; grup önceliklendirmelerinde öne çıkan kriterler, ortak akıl kriter önceliklendirmesinde de ön plana çıkmış olup; ortak akılda çıkan sonuçların doğruluğunu desteklemektedir.

## 2

## STRATEJİK AMAÇLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Kriterlerin değerlendirilmesinin ardından, gruplar her bir stratejik amacı, kritere olan etkileri açısından değerlendirmişlerdir.

Kriter öncelikleriyle, stratejik amaçların kritere olan etkileri çarpılıp toplanarak stratejik amaçın öncelik puanları hesaplanmıştır.

Değerlendirme ölçeğinde ‘çok fazla etki’ 0,80 - 1,0 ve ‘fazla etki’ ise 0,60 - 0,80 puan aralığındadır. Bütünlük sonucunda, temel amaca hizmet edecek ideal bir stratejik amaç (tüm gruplar tarafından tüm kriterlere etkisi çok fazla olarak değerlendirilen stratejik amaç) 1 tam puan alabilir. Grupların yapmış oldukları stratejik amaç değerlendirmeleri bütünlükte Şekil Ek 3.3’te görülen şekilde öncelikler belirlenmiştir.

Listede yer alan tüm stratejik amaçların öncelik puanlarının 0,60’ın üzerinde olması, her stratejik amacın vizyona katkısının ortalamasının üzerinde, yani “fazla etki” seviyesi ve üzerinde olduğunu göstermektedir. Ortak akıl sonuçlarına bakıldığında “Eğitimde nicelik ve niteliğin artırılması” stratejik amacının kriterleri çok fazla etkilediği ve tüm stratejik amaçlar arasında temel amacı 0,906 etki düzeyleriyle en fazla bu stratejik amacın etkilediği görülmektedir. Öncelik puanlarına bakarak, “ortak akıl” ile ilgili keskin bir sonuçtan ziyade, karar kriterlerinde olduğu gibi dengeli dağılmış bir sonuca ulaşıldığı söylenebilmektedir.

Öncelikli olarak değerlendirilen stratejik amaçlara bakıldığında, ilk 6 stratejik amacın; mekânsal tasarım, ulaşım, kentsel risk alanları gibi kent planlamasına yönelik maddeler ve bunların hepsinden de



## Ortak Akıl Tarafından Belirlenen Stratejik Amaç Öncelikleri

Şekil Ek 3.3

Eğitimde nicelik ve niteliğin artırılması	0.906
Yaşam alanlarının tasarımında yüksek kalite ve özgünlüğün sağlanması	0.818
Raylı sistem ağırlıklı bir toplu taşıma sisteminin geliştirilmesi	0.814
Kentsel fonksiyonların (kullanımların) dağılımında mekânın etkin kullanılması	0.81
Farklı ulaşım türleri arasında entegrasyonun sağlanması ve dengeli bir ulaşım altyapısının geliştirilmesi	0.798
Kentsel risk alanlarının (çöküntü bölgeleri, düzensiz yapılaşma, güvenlik, afet, vb.) yeniden yapılandırılması ve mevcut yaşam çevresinin iyileştirilmesi	0.792
İstanbul'un turizmde küresel cazibe merkezi olması	0.79
Tarihi ve kültürel mirasın varlık değeri gözetilerek korunması ve geliştirilmesi	0.779
Korumanın, ekonomik ve sosyal kalkınma boyutlarıyla bütüncül bir şekilde gerçekleştirilmesi	0.777
Enerji verimliliğinin sağlanması	0.766
Kamu kurumları ve sivil toplum kuruluşlarında kurumsal kapasitenin güçlendirilmesi	0.76
İstanbul yaşam kültürünün ve kentlilik bilincinin geliştirilmesi	0.756
Yerel ağlar ve işbirliğinin geliştirilmesi	0.754
Ulaşım talebinin etkin yönetilmesi	0.754
Kültürel ve yaratıcı endüstrilerin potansiyelinin geliştirilmesi	0.749
Sanayide yüksek katma değer üreten ve ileri teknolojileri kullanan bir yapının desteklenmesi	0.732
İstanbul'un bilim ve teknoloji ussu haline getirilmesi	0.729
Hizmetler sektörünün geliştirilmesi ve hizmet ekonomisine geçişin sağlanması	0.724
Kent güvenliğinin iyileştirilmesi	0.72
Yenilenebilir enerji kullanımının yaygınlaştırılması	0.71
Doğal kaynakların ve çevrenin korunması	0.709
Etkin atık yönetiminin geliştirilmesi ve teşvik edilmesi	0.698
İşsizliğin azaltılması	0.691
Lojistik sektörünün rekabet gücünün artırılması	0.69
Afet Yönetim sisteminin etkinleştirilmesi	0.683
İşgücü niteliğinin yüksek katma değer üreten ekonomik faaliyetlerin ihtiyaçları doğrultusunda geliştirilmesi	0.676
Uluslararası finans merkezi olması	0.675
İstanbul'un küresel ekonomiye entegrasyonunun geliştirilmesi	0.667
Sosyal dışlanmanın önüne geçilmesi	0.628
Toplum sağlığının korunması ve sağlık hizmeti sunumunun geliştirilmesi	0.622

■ Stratejik Amaç Ağırlık Puanları

öncelikli görülen “eğitim” konusunun ön plana çıktığı görülmektedir. Ortak akıl, daha düzenli, daha planlı bir şehir istemekte, ama her şeyden de öncelikli olarak eğitimi şart koşturmaktadır. Listede daha aşağıya doğru inildiğinde, biraz daha detaylı ve spesifik olarak tanımlanmış stratejik amaçlar görülmektedir. Unutulmamalıdır ki, stratejik amaçların tümünün 0,6 üzerinde yüksek puanlar alması, listedeki tüm stratejik amaçların vizyona ulaşmak için kritik ve önemli konular olduğunun göstergesidir.

‘Stratejik amaç öncelikleri tablosu’ incelendiğinde dikkat çeken noktalardan biri de, benzer gelişim eksenlerine yönelik stratejik amaçlar arasında, paydaşlar tarafından bazı “tercih”lerin yapılmış olmasıdır. Neden-sonuç ilişkileri de gözlemlenerek, birden fazla stratejik amacın hayata geçmesine katkı sağlayacak, daha kapsayıcı ve üst seviye stratejik amaçlar, listede daha üst sıralarda yer almıştır. Örneğin; “İşsizliğin azaltılması” ve “İşgücü niteliğinin yüksek katma değer üreten ekonomik faaliyetlerin ihtiyaçları doğrultusunda geliştirilmesi” stratejik amaçları alt sıralardayken, bu stratejik amaçları destekleyecek daha genel ve kapsamlı bir konu olan “Eğitimde nicelik ve niteliğin artırılması” stratejik amacı en üst sırada yer almıştır. “Etkin atık yönetiminin geliştirilmesi ve teşvik edilmesi” ve “Doğal kaynakların ve çevrenin korunması” stratejileri, bu stratejileri pozitif etkileyecek olan “Enerji verimliliğinin sağlanması” stratejisine göre daha alt sıralarda yer almaktadır. “Sosyal dışlanmanın önüne geçilmesi” stratejik amacı aslında listede alt sıralarda yer almasına rağmen, “Korumanın, ekonomik ve sosyal kalkınma boyutlarıyla bütüncül bir şekilde gerçekleştirilmesi” ve “İstanbul yaşam kültürünün ve kentlilik bilincinin geliştirilmesi” stratejik amaçlarında zaten dikkate alınması gereken bir konudur ki, bu iki kapsamlı stratejik amaç öncelik açısından daha üst sıralarda yer almaktadır. Birbirine alternatif olabilecek bazı stratejik amaçlar arasında da tercihlerin yapıldığı görülmektedir. Örneğin; İstanbul’un temel değer iddiası konusunda “Turizmde küresel cazibe merkezi olmak” ön plana çıkmaktadır. Lojistik ve finans sektörleriyle ilgili stratejik amaçlar göreceli olarak daha az öncelikli çıkmıştır. Paydaşlar, İstanbul’un temel değer vaaadinin en güçlü boyutunun turizm olması gerektiği yönünde bir karar oluşturmuştur.

Stratejik amaçların aldıkları önceliklendirme puanları arasındaki kırılmaları anlamak ve değerlendirmek açısından, alınan puanları

grafik olarak incelemek de faydalı olmaktadır. Şekil Ek 3.3’te her bir stratejik amacın “çok kriterli değerlendirme” sonucu aldıkları önceliklendirme puanları görülmektedir. Grafikten görüleceği üzere, “Eğitimde nicelik ve niteliğin artırılması” stratejik amacının, İstanbul’un kalkınması açısından oldukça önem taşıdığı görülmektedir. Bu stratejik amacın puanının diğerlerine göre oldukça farklılaştığı görülmektedir. Sıralamada daha aşağılara inildiğinde, son iki stratejik amaca kadar önemli bir kırılma görülmemektedir. Şekilde görülen sıralama, 7 karar kriterinin bir arada düşünülmesi sonucu ortaya çıkan bir önceliklendirme olduğu için, sezgisel olarak bakıldığında “Küresel ekonomiye entegrasyon”, “Sosyal dışlanmanın önüne geçilmesi” veya “Toplum sağlığının geliştirilmesi” gibi, aslında tek bir kriterle güçlü bir biçimde direkt ilişkili olan stratejik amaçların, tüm kriterlerin bir arada değerlendirildiği “çok kriterli” hesaplama sonucu oluşan önceliklendirmede alt sıralarda yer almaları beklenen bir sonuçtur. Daha öncelikli stratejik amaçların, 7 karar kriterinin (çevresel sürdürülebilirlik, özgünlük, sosyal ve kültürel yaşam kalitesi, küresel rekabet edebilirlik, içerme ve bütünleşme, erişilebilirlik, kentsel mekan ve tasarım kalitesi) çoğu ile ilişkili olduğu ve bu kriterlere yüksek etki ettiği görülmektedir.

Her kriter tek tek ele alındığında stratejik amaçların nasıl sıralandığı da, ortak aklı anlamaya yardımcı olmaktadır. Bir sonraki diyagramda, her bir kriterine göre en yüksek puan alan ilk 5 stratejik amaç görülmektedir, dolayısıyla da her kriter ve stratejik amacın etkileşimleri meydana gelmiştir.

Diyagramda kriterlere etki puanı en yüksek olan ilk 5 stratejik amacın sıralaması her bir kriter için gösterilmiştir. Birden çok kriterine yüksek derecede etki eden stratejik amaçlar zaten vizyona etki bakımından ilk sıralarda yer almaktadır. Bu bağlamda “Eğitimde nicelik ve niteliğin artırılması” stratejik amacı 4 kriterine birden etki etmektedir. Zaten bu strateji vizyona etki olarak da ilk sıradadır. “Yaşam alanlarında yüksek kalite ve özgünlüğün sağlanması” 3 kriterine önemli ölçüde etki ederken, vizyona etki bakımından da 2.sırada yer almaktadır.

Özet olarak Şekil Ek 3.4’te, “ortak akıl”ın oldukça tutarlı bir önceliklendirme gerçekleştirdiği daha net anlaşılmaktadır.

Tek kriterden bakıldığında, o kriter ile ilişkilendirilebilecek stratejik amaçların en öncelikli olarak ilk sıralarda kümelenildiği görülmektedir.

“Eğitimde nicelik ve niteliğin artırılması”, karar kriterleri tek tek incelendiğinde de çoğunlukla ilk 5 sıraya girebilmiştir. Paydaşlar, eğitimin hem sosyal ve kültürel yaşama, hem erişilebilirliğe, hem iççerme ve bütünleşmeye yüksek seviyede katkıda bulunacağını düşünmektedir. Bu nedenle ortak aklı yansıtan çok-kriterli önceliklendirme tablosunda da en üst sıraya yerleşmiştir. Aynı şekilde, birden fazla kriter açısından yüksek önem taşıyan diğer tüm stratejik amaçlar da, ortak tabloda üst sıralara taşınmıştır. Öte yandan “Sosyal dışlanmanın önüne geçilmesi”, ortak öncelik tablosunda en alttan ikinci sırada yer alsa da, aslında sadece “iççerme ve bütünleşme” kriteri açısından değerlendirildiğinde, en öncelikli stratejik amaçtır. Bu nedenle, planlar oluşurken, hangi kriter merceğinden konuya yaklaşıldığı önemlidir. Eğer “iççerme ve bütünleşme” hedefi daha etkiliyse, sosyal dışlanmanın önüne geçme yönündeki faaliyetlerin planlara yansıtılması kaçınılmazdır. Aynı şekilde, küresel rekabet edebilirlik için de turizm, finans ve lojistik sektörlerinin üçünün de aynı derecede dikkate alınması kalkınma sürecini hızlandıracaktır. İstanbul paydaşları, 7 farklı kriter için hangi stratejik amaçların hayata geçirilmesine ihtiyaç duyulduğunu oldukça tutarlı bir şekilde netleştirmiştir. Her bir karar kriteri için stratejik amaçların ne şekilde önceliklendirildiği, grafikler ile gösterilmektedir.

**İstanbul paydaşları 7 farklı kriter için tutarlı bir önceliklendirme gerçekleştirmiş ve hangi stratejik amaçların hayata geçirilmesinin gerekli olduğunu net bir şekilde ortaya koymuşlardır.**

“İstanbul; kültürel, tarihi ve doğal mirasını koruyan; yüksek katma değer üreten ekonomik faaliyetleri tercih eden; yaşanabilir ve yaşam kalitesini sürekli yükselten bir kent olacaktır.”





## 2.1. Her bir Karar Kriteri için Stratejilerin Önceliklendirilmesi

### 2.1.1. Çevresel Sürdürülebilirlik Kriterine Göre Önceliklendirme

Çevresel sürdürülebilirlik kriterine en fazla etki eden ilk 4 stratejik amaç, “Yenilenebilir enerji kullanımının yaygınlaştırılması”, “Etkin atık yönetiminin geliştirilmesi ve teşvik edilmesi”, “Enerji verimliliğinin sağlanması” ve “Doğal kaynaklar ve çevrenin

korunması” şeklinde ortaya çıkmıştır. Bu stratejik amaçların, çevresel sürdürülebilirliğe gerçekten de direkt katkı sağlayacağı açıktır. Kriterle direkt bağlantıya sahip bu stratejik amaçları takiben, çevresel sürdürülebilirlik açısından olmazsa olmaz “endirekt” konular listede üst sıralarda yer almıştır. Toplu taşıma sistemleri, eğitim, kentsel fonksiyonların dağılımı, koruma gibi birçok başlık, çevresel sürdürülebilirliği garantileyecek olan stratejilerdir. Bu tip stratejik amaçların da üst sıralarda çıkması sonuçların içerik açısından geçerliliğini göstermektedir.

#### Çevresel Sürdürülebilirlik Kriteri Öncelik Sıralaması

Şekil Ek 3.4



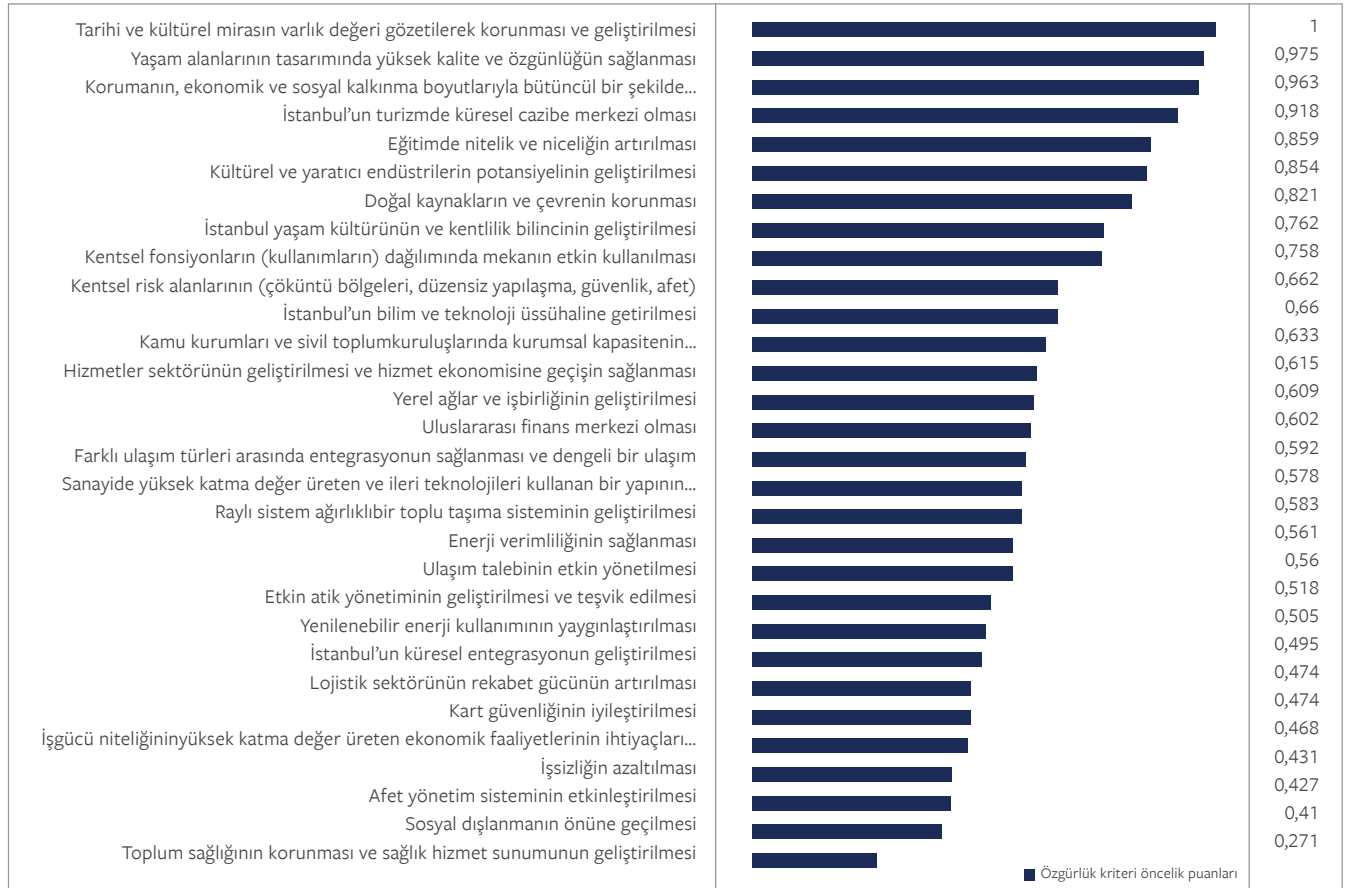
## 2.1.2 Özgünlük Kriterine Göre Önceliklendirme

Özgünlük kriteri “Bölgenin doğal, tarihi ve kültürel mirası gibi özgün unsurlarının korunması ve bölgenin gelişimi için kullanılması ile kalkınmaya ilişkin çözüm ve yaklaşımların bölgeyi farklı kılabilecek şekilde yenilikçi, yaratıcı ve özgün olmasını sağlamak” şeklinde tanımlanmaktadır. Bu tanım ışığında, İstanbul’un “özgün unsurları” ve “yenilikçi, yaratıcı, özgün olmasını sağlayacak unsurları”, yukarıda üst sıralarda yer alan stratejik amaçlar tarafından gerçekten de kapsamaktadır. Özgünlük kriterine en fazla etkisi olduğu düşünülen stratejik amaç “Tarihi ve kültürel mirasın varlık değeri gözetilerek korunması ve geliştirilmesi” dir. Gerçekten de, İstanbul’un tarihi ve kültürel mirası, İstanbul’u özgün yapan

unsurların başında gelmektedir ve paydaşlar da bu fikirde ortak görüşlerini göstermiştir. Yaşam alanlarının tasarımında özgünlüğün dikkate alınması, korumanın bütüncül şekilde yapılması, turizmde küresel cazibe haline gelmek gibi stratejik amaçlar da, İstanbul’u daha özgün hale getirecek amaçlar olarak görülmektedir. Eğitim, diğer tüm kriterlerde olduğu gibi, yine öncelikli başlıklar arasında yer almaktadır. İstanbul’da yaratıcı endüstrilerin geliştirilmesi de, yine bölgenin özgünlüğüne katkı sağlayacak amaçlardan biri olarak ele alınmaktadır. Paydaşların ortak görüşü, İstanbul’un gerek tarihi ve kültürel mirasıyla, gerek yaşam kültürü ve mekânsal tasarımıyla, gerekse içerdiği sektörlerin özgünlüğünün sağlanmasıyla, bu kriterle ve vizyonuna yüksek seviyede katkı sağlanacağı yönünde birleşmektedir (bkz. Şekil Ek 3.5).

### Özgünlük Kriteri Öncelik Sıralaması

Şekil Ek 3.5



### 2.1.3 Sosyal ve Kültürel Yaşam Kalitesi Kriterine Göre Önceliklendirme

Bu kritere göre verilen önceliklendirme puanları incelendiğinde göze çarpan en önemli husus, 30 stratejik amaçtan 25 tanesinin 0,80 üzerinde puan almış olmasıdır. Yani, aslında listelenen stratejik amaçların neredeyse tamamı, sosyal ve kültürel yaşam kalitesinin sağlanmasına en yüksek seviyede etki edebilecek amaçlardır. “Eğitimde nicelik ve niteliğin artırılması”, sosyal ve kültürel yaşam

kalitesine en fazla etki edecek stratejik amaç olarak listenin başında sıralanmıştır. Eğitim konusunu takiben İstanbul’da “yaşam”a yönelik stratejik amaçların yüksek önceliğe sahip oldukları görülmektedir. Kent güvenliği, yaşam alanlarının tasarımı, yaşam kültürünün gelişimi, toplum sağlığının korunması, atık yönetimi, işsizlik, toplu taşıma gibi pek çok başlık, İstanbul’da yaşam kalitesini birçok farklı boyuttan etkileyen ve etkileyebilecek konulardır (bkz. Şekil Ek 3.6).

#### Sosyal ve Kültürel Yaşam Kalitesi Öncelik Sıralaması

Şekil Ek 3.6





### 2.1.4. Küresel Rekabet Edebilirlik Kriterine Göre Önceliklendirme

İstanbul'un küresel rekabet edebilirliğine hizmet edecek stratejik amaçların başında "Bölgenin uluslararası finans merkezi olması" stratejisi tam puan olarak yer almaktadır. Finans merkezi olunması yönünde halihazırda devam eden projeler ve çabaların devam etmesi halinde, İstanbul'un kalkınmasına doğrudan olumlu katkı sağlanacağı tüm paydaşlar tarafından ifade edilmiştir. Küresel ekonomiyle entegrasyon da en öncelikli amaçlardan biridir. Öte yandan, bu kritere yüksek seviyede etki eden diğer stratejik amaçlar

iki boyutta toplanmaktadır: Küresel rekabet edebilirliği arttıracak sektörler (lojistik, turizm, bilim ve teknoloji, hizmetler, kültürel ve yaratıcı sektörler) ve küresel rekabet edebilirlik için gereken altyapı (işgücü niteliği, eğitim, enerji verimliliği, ulaşımda entegrasyon). Bu iki boyuta bir arada, koordineli biçimde odaklanması ile, İstanbul'un küresel rekabet edebilirlik açısından daha üst seviyelere çıkacağı düşünülmektedir. Paydaşlar tarafından verilen puanlar sonucu ortaya çıkan önceliklendirme, bunu net bir şekilde göstermektedir (bkz. Şekil Ek 3.7).

#### Küresel Rekabet Edebilirlik Öncelik Sıralaması

Şekil Ek 3.7



## 2.1.5. İçerme ve Bütünleşme Kriterine Göre Önceliklendirme

İçerme ve bütünleşme kriteri, “bölgede dezavantajlı gruplar ile sosyal dışlanmaya maruz kalan/kalabilecek dezavantajlı gruplarının ekonomik, sosyal ve kültürel hayata entegrasyonunu sağlamak ve toplumsal dayanışmayı güçlendirmek” şeklinde tanımlanmaktadır. Bu kriterle yapılan puanlamada, kriter ile birebir ilişkili olan “sosyal dışlanmanın önüne geçilmesi” ve “işsizliğin azaltılması” stratejik amaçları en üst sıralarda yer almıştır. Yukarıdaki grafikte dikkat edilmesi gereken nokta, ilk 10 stratejik amaç yüksek seviyede etki ederken, listenin ikinci yarısında daha alt sıralarda

yer alan 15 stratejik amacın ise kriterle etkisinin düşük seviyelerde olmasıdır (0,60 altında kalan değerler). Eğitim, kent güvenliği, yerel ağlar ve işbirliği, kentsel risk alanlarını iyileştirilmesi gibi stratejik amaçlar, içerme ve bütünleşme kriterini doğrudan etkileyecek konulardır. İçerme ve bütünleşme için, İstanbul’un yalnızca yapısal düzenlemelere değil, sosyal stratejilere ihtiyacının olduğu görülmektedir. Sosyal dışlanmayı önleyecek, işsizliği azaltacak, eğitim seviyesini arttıracak, işgücü niteliğini yükseltecek projeler, bu kriter açısından bakıldığında “olmazsa olmaz” olarak dikkate alınmalıdır. (bkz. Şekil Ek 3.8).

### İçerme ve Bütünleşme Öncelik Sıralaması

Şekil Ek 3.8



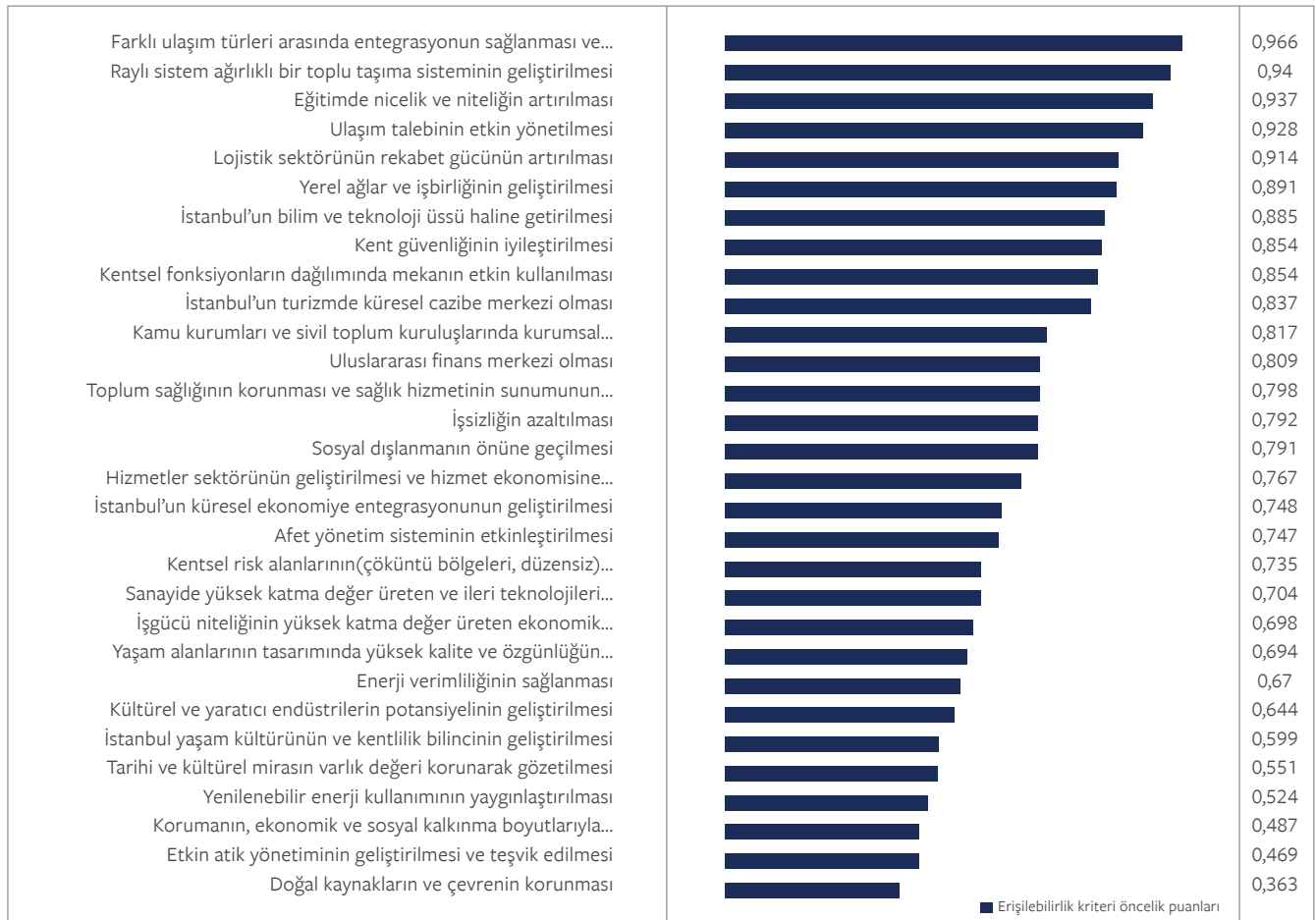
### 2.1.6. Erişilebilirlik Kriterine Göre Önceliklendirme

Erişilebilirlik kriteri açısından bakıldığında, özellikle ulaşıma yönelik stratejik amaçların daha yüksek öncelik puanları aldığı görülmektedir. Ulaşım türleri arasında entegrasyon, raylı sistem ağırlıklı toplu taşıma sistemleri, ulaşım talebinin etkin yönetimi bu grup içerisinde değerlendirilmektedir. Lojistik sektörünün rekabet gücünün artırılması da bu gruba dahil edilebilir. Öte yandan, erişim “ürüne, hizmete ve bilgiye erişim” anlamında düşünülürse, buna paralel olarak “eğitimde

nicelik ve niteliğin artırılması”, “yerel ağlar ve işbirliğinin geliştirilmesi” ve “İstanbul’un bilim ve teknoloji üssü haline getirilmesi”, İstanbulluların bilgiye de erişimini arttıracak başlıklar olarak üst sıralarda yer almaktadır. Kent fonksiyonlarının etkin kullanılması, kent güvenliği, turizmin gelişimi gibi stratejik amaçlarla da, kentte yaşayanların hizmetlere erişimine katkıda bulunulacağı düşünülmektedir. Paydaşlar tarafından erişilebilirlik kriteri için yapılan puanlandırmada da, kendi içinde tutarlı sonuçlara ulaşılmıştır (bkz. Şekil Ek 3.9).

#### Erişilebilirlik Kriteri Öncelik Sıralaması

Şekil Ek 3.9



## 2.1.7. Kentsel Mekan ve Tasarım Kalitesi Kriterine Göre Önceliklendirme

Kentsel mekan ve tasarım kalitesi kriteri açısından bakıldığında, bu kriterle direkt bağlantılı olan stratejik amaçların üst sıralarda yer aldığı görülmektedir. Yaşam alanlarının tasarımı, kentsel fonksiyonların kullanımı, kentsel risk alanlarının iyileştirilmesi, koruma, tarihi ve kültürel mirasın korunması ve geliştirilmesi, bu kriteri en yüksek seviyede etkileyen ilk 5 stratejik amaçtır. Eğitim konusu, tüm diğer kriterlerde olduğu gibi bu kriter için de öncelikli stratejik amaçlar arasında yer almıştır. Öte yandan ulaşım, kent yaşamı, enerji verimliliği gibi konuların da, kentsel mekân ve tasarım kalitesine etkisi olacağı sonucuna varılmıştır (bkz. Şekil Ek 3.10).

Sonuç olarak; Karar Konferansı sırasında kullanılan metodolojide en önemli iki parametre, kullanılan karar modeli ve modeli değerlendiren katılımcı grubudur. Bu iki parametrenin içeriği ve yapısı değiştiğinde, yöntem sonucu ortaya çıkan öncelikler de farklı olacaktır. Karar modelinin içerik açısından geçerliliğini sağlayabilmek amacıyla, model içeriği daha önce gerçekleştirilen Arama Konferansı ve Tematik Çalıştayların çıktıları dikkate alınarak oluşturulmuştur. Diğer kritik parametre olan “katılımcılar” ise, tüm iddia sahibi gruplarını temsil edebilmesi amacıyla mümkün olduğunca geniş bir katılım gözetilerek belirlenmiştir. Bu açıdan bakıldığında, Karar Konferansı çıktılarının “ortak akıl”ı yansıtması ve içerik geçerliliğini sağlaması adına etkin çalışmalar yürütüldüğü görülmektedir.

### Kentsel Mekan ve Tasarım Kalitesi Kriteri Öncelik Sıralaması

Şekil Ek 3.10



## DUYARLILIK ANALİZLERİ

### 3.1. “Çevresel Sürdürülebilirlik”

#### Kriterinin Modelde Olmadığı Varsayılırsa

Çevresel sürdürülebilirlik kriteri modelde hiç olmasaydı, kriterlerin ağırlıklarının değişimi ve önceliklerinin nasıl değiştiği aşağıdaki grafikte görülmektedir.

“Çevresel sürdürülebilirlik” kriteri modelde olmasaydı; diğer tüm kriterlerin vizyona etki puanlarının arttığı; özellikle de “özgünlük” kriterinin ağırlığının öne çıkacak biçimde artmış olduğu görülmektedir; fakat sonuç olarak kriterlerin öncelik sıralaması değişmemiştir. “Çevresel sürdürülebilirlik” kriteri modelden çıkarıldığında, ağırlıkları azalan stratejik amaçlar bu kriteri “fazla” ya da “çok fazla” etkileyen stratejik amaçlar olarak değerlendirilirken; ağırlıkları artan stratejik amaçlar bu kriteri “az” ya da “hiç”

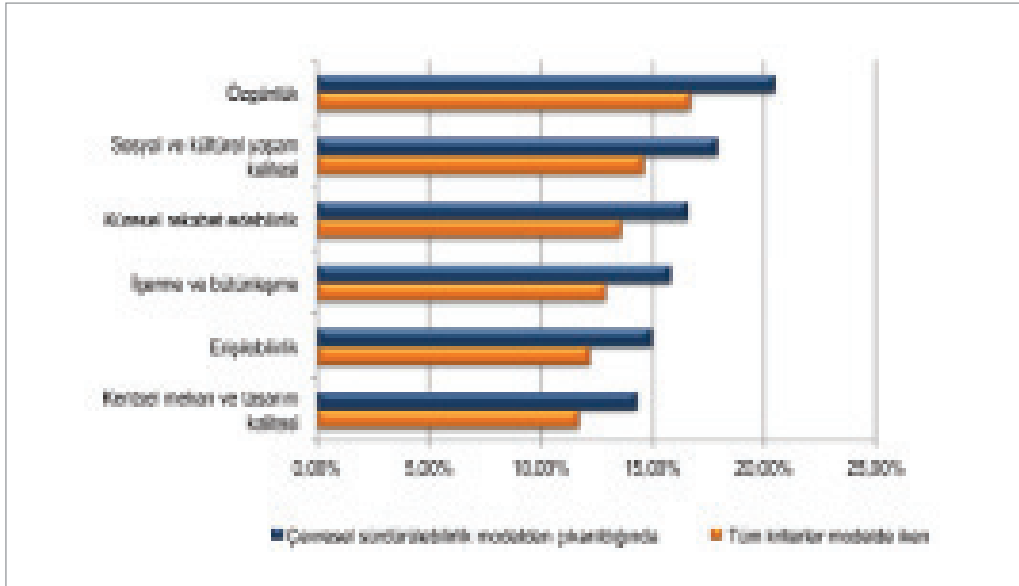
etkilemeyen stratejik amaçlar olarak yorumlanır.

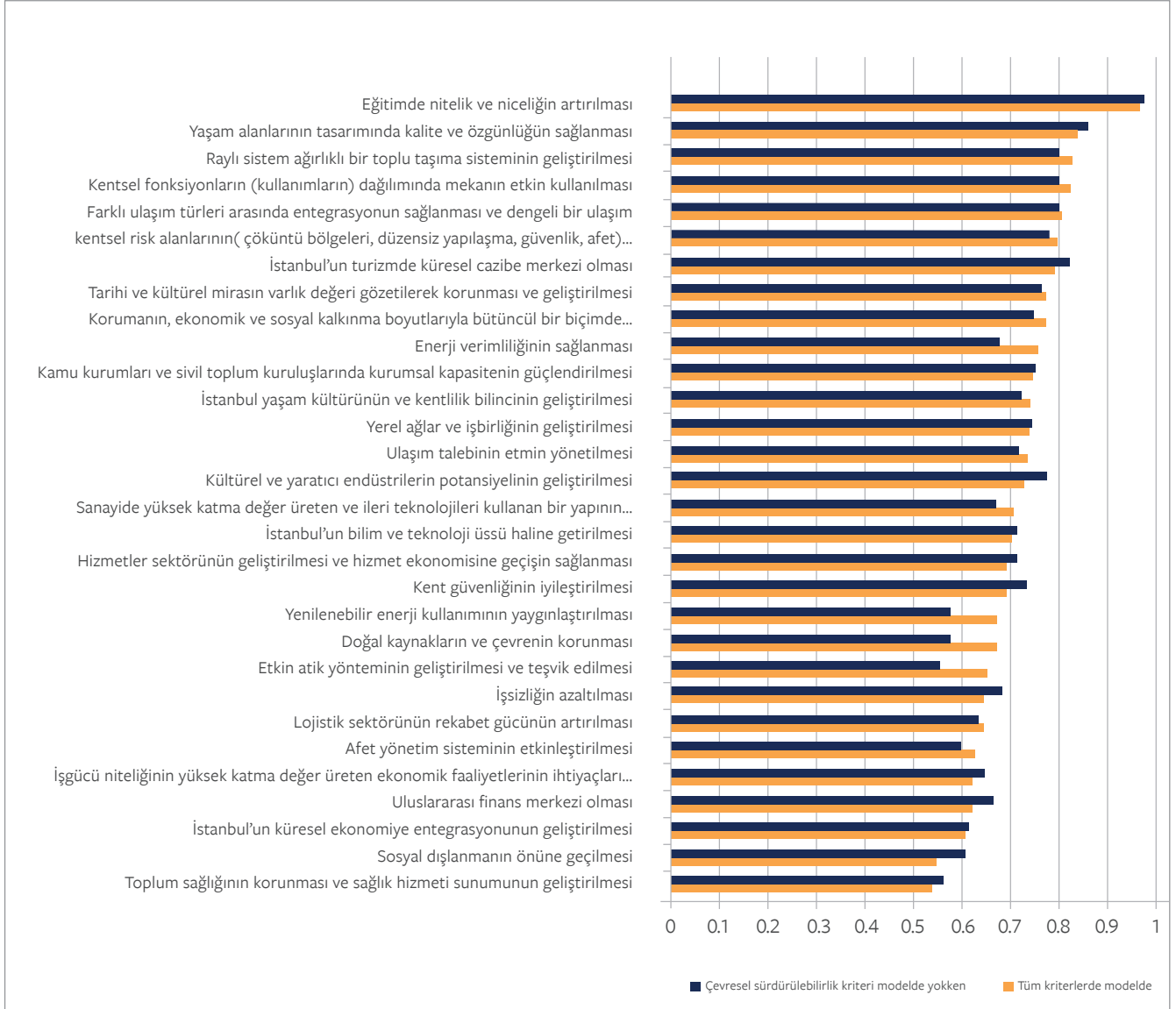
Görüldüğü gibi “Sanayide yüksek katma değer üreten ve ileri teknolojileri kullanan bir yapının desteklenmesi”, “Yenilenebilir enerji kullanımının yaygınlaştırılması”, “Doğal kaynakların ve çevrenin korunması”, “Etkin atık yönetiminin geliştirilmesi ve teşvik edilmesi” gibi “Çevresel sürdürülebilirlik” kriterine etkisi fazla olan stratejik amaçların öncelikleri, bu kriter modelden çekildiğinde azalmış ve daha alt sıralara düşmüşlerdir. Bunun sebebi “çevresel sürdürülebilirlik” kriteri üzerinde bu stratejik amaçların çok etkili olmasıdır.

Modelden çıkarılan kriter üzerinde fazla ya da hiç etkili olmayan, “Sosyal dışlanmanın önüne geçilmesi”, “İşsizliğin azaltılması”, “Kent güvenliğinin iyileştirilmesi” gibi stratejik amaçlar da öncelik sıralamasında daha üst sıralarda yerlerini almışlardır (bkz. Şekil Ek 3.12)

#### Çevresel Sürdürülebilirlik Kriteri Duyarlılık

Şekil Ek 3.11





### 3.2. “Özgünlük” kriterinin modelde olmadığı varsayılsa;

“Özgünlük” kriterinin modelde olmadığı varsayıldığında; tüm kriterlerin vizyon üzerindeki ağırlık puanlarının artmış olmasının yanında, özellikle “Çevresel sürdürülebilirlik” kriterinin ağırlık puanının çarpıcı biçimde arttığı Şekil Ek 3.13'ten izlenebilir. Buna dayanarak iki kriter arasında ters yönlü bir ilişki olduğunu söylemekle birlikte, kriter önceliklerinin değişmediği görülmektedir.

Özgünlük kriteri modelde olmadığı varsayılarak hesaplanan yeni strateji önceliklerinin, ortak akılda çıkan stratejik amaç öncelikleri ile karşılaştırılması Şekil Ek 3.13'te gösterilmiştir.

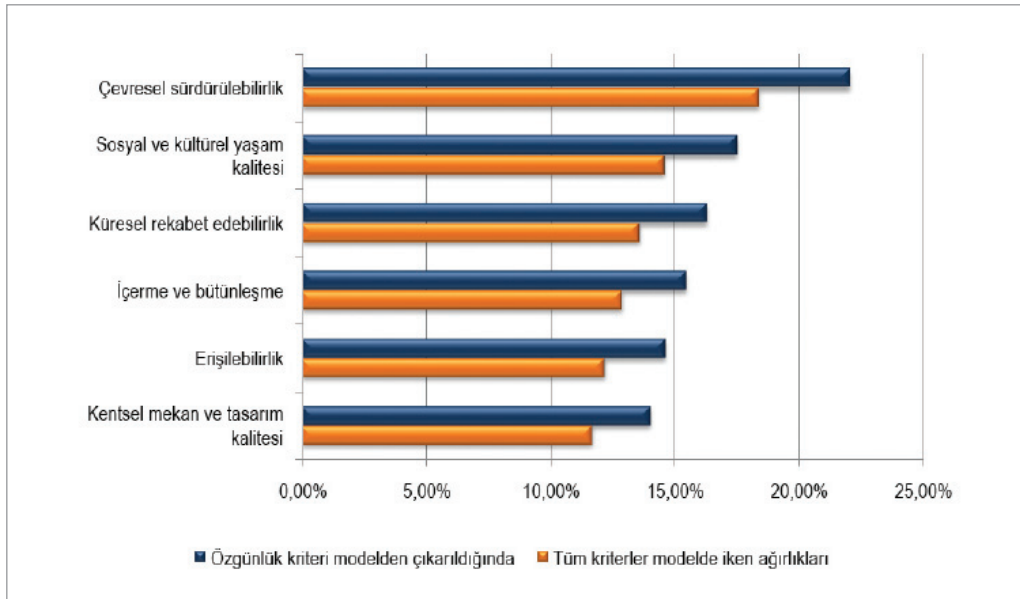
Özgünlük kriteri modelden çıkarıldığında ağırlık puanları artmış olan stratejik amaçlar, bu kriterle etkisi “az” ya da “hiç” etkisi olmayan kriterler olarak; ağırlık puanları azalmış olan stratejik amaçlar ise modelden çıkarılan kriterle “çok” ya da “çok fazla etkili” kriterler olarak değerlendirilebilir. “Yaşam alanlarında yüksek kalite ve özgünlüğün sağlanması”, “İstanbul’ un turizmde küresel cazibe merkezi olması”,

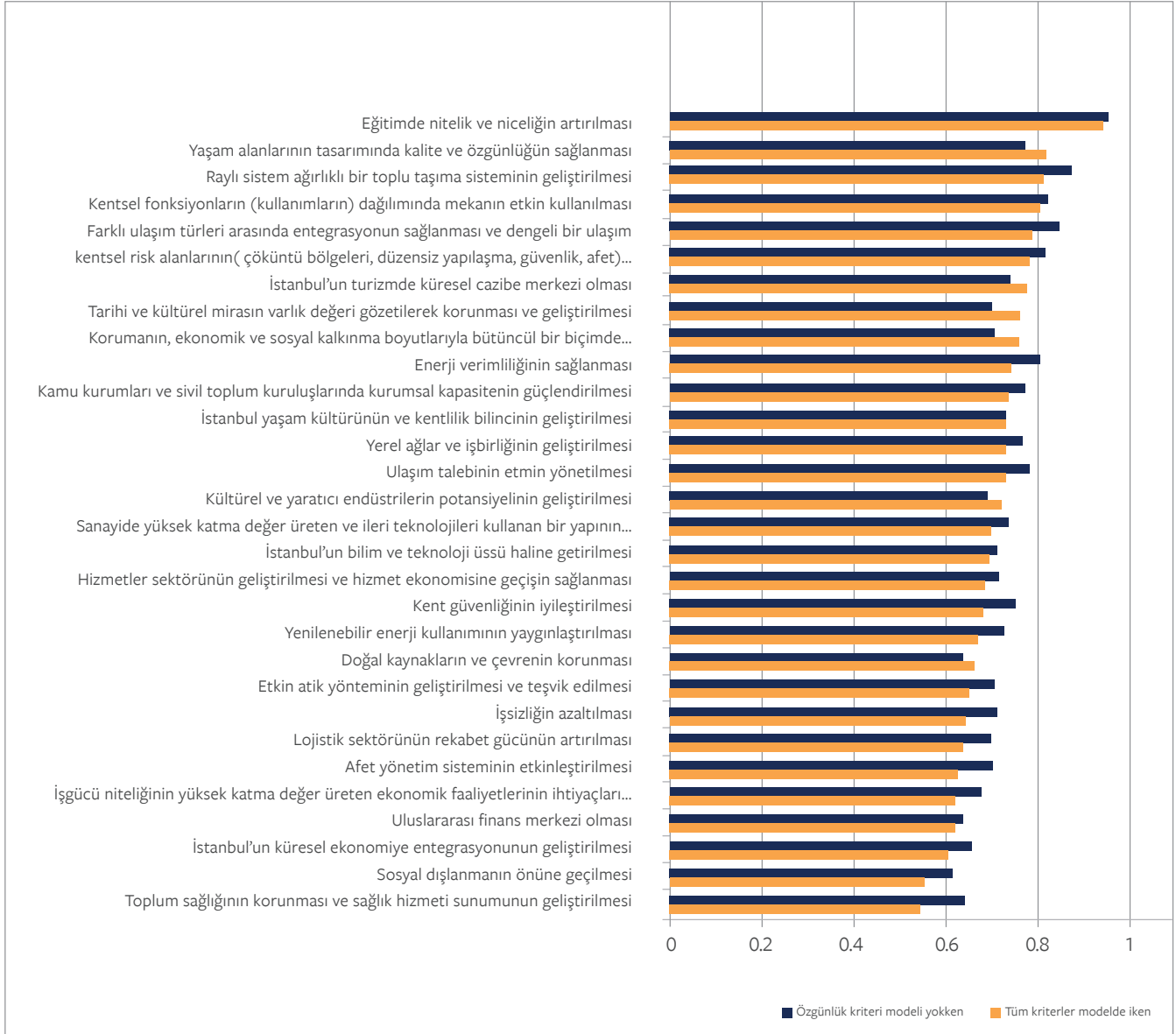
“Tarihi ve kültürel mirasın varlık değeri gözetilerek korunması ve geliştirilmesi” gibi “özünlük” kriterine etkisi çok fazla olan stratejik amaçların ağırlıkları azalmış ve daha alt sıralara yerleşmişlerdir. “Özgünlük” kriteri modelden çıkarıldığında; “Toplum sağlığının korunması ve sağlık hizmeti sunumunun geliştirilmesi”, “İşsizliğin azaltılması”, “Enerji verimliliğinin sağlanması” gibi stratejilerin ağırlıkları artarak, öncelik sıralamasında üst sıralara yerleşmişlerdir.

**Sonuç olarak;** ortak akıl tarafından öncelikli görülen ilk 2 kriter; sırasıyla “Çevresel sürdürülebilirlik” ve “Özgünlük” kriterleri için duyarlılık analizleri yapılmıştır. Diğer kriterler için de aynı duyarlılık analizleri yapılmış fakat ağırlık bakımından bu iki kriter öne çıktığından, ağırlıkları en fazla olan bu iki kriterle yer verilmiştir. Bu analizler sonucunda bu kriterlere duyarlı olan, diğer bir deyişle bu kriterlere etkisi “en az” ve “en çok” olan stratejik amaçlar belirlenmiş ve mantık çerçevesinde tutarlı oldukları, dolayısıyla katılımcıların “tutarlılık, dikkat ve özen” içerisinde karar sürecine katıldıkları sonucuna varılmaktadır.

#### Özgünlük Kriteri Duyarlılık

Şekil Ek 3.13







## 4

## TUTARLILIK ANALİZİ

AHY algoritması sonucu elde edilen sonuçların tutarlılığı, karar modelinin amacına ulaşip ulaşmaması açısından önemlidir. Bunun için tutarlılık analizi yapılmıştır. Tutarlılık analizi için kullanılan AHY' de tutarlılık oranı hesaplanır ve bu oran %10'dan küçük ise tutarlıdır, büyük ise tutarsızdır denir. Bu analiz için aşağıdaki adımlar izlenmiştir.

**1. İkili Karşılaştırmalar Matrisi:** İkili Karşılaştırmalar matrisi yardımıyla, kriterlerin amaca ulaşmakta, seçenekler açısından önemleri, ikili kıyaslama yöntemi çerçevesinde belirlenmiştir.

**2. Öncelik Vektörlerinin Bulunması:** İkinci adım her bir özelliğin önem derecesini gösteren, öncelik vektörlerinin bulunmasıdır. AHY metodolojisine uygun olmak şartıyla uygulamada kolaylık olması açısından geliştirilmiş pek çok durumda çok iyi sonuçlar veren bir algoritma geliştirilmiştir. İkili karşılaştırma matrisindeki her bir sütunun elemanları, o sütunun toplamına bölünür. Böylece Aw olarak adlandırılan ve her sütundaki değerler toplamı 1'e eşit olan bir 'Normalleştirilmiş İkili Karşılaştırma Matrisi' elde edilmiştir (m=7 / kriter sayısı).

$$a_{w11} = \frac{a_{11}}{\sum_{i=1}^m a_{i1}}$$

**Tutarlılık Oranlarının Hesaplanması:** Bu aşamada AHY'de yapılan ikili karşılaştırmaların tutarlılık derecesi hesaplanmıştır. Yapılan hesaplama sonucunda elde edilen tutarlılık derecesi kabul edilebilir limitin (%10) üstünde ise değerlendirmeler yenilenmeli, oluşturulan yapı ve süreçler gözden geçirilmeli ve bu aşamaya kadar yürütülen çalışmalar tekrar edilmelidir.

**Tutarlılık Oranı:** %1 olarak bulunmuştur. Hesaplanan oranın teorik sınır olan %10'un altında olması verilen yanıtların tutarlı olduğunu gösterir. Uygulamalarda tutarlılık oranının %15-20'nin üzerinde olması tutarsızlık gösterir: Bu durumda ya sorular anlaşılılmamaktadır, ya yanıtlar yeterince düşünmeden ve özen göstermeksizin verilmiştir ya da makul bir tutarsızlığın üzerinde tutarsızlık söz konusudur.

Sonuç olarak tutarlılık oranının %1 olması sürecin oldukça tutarlı bir şekilde geliştiğini; katılımcılar tarafından yöntemin ve soruların iyice anlaşılması ve katılımcıların büyük bir dikkat ve özenle yönetime katılımının sağlandığı bir süreç yakalanmış, bu bağlamda istenilen amaca ulaşılmıştır.

$$\omega = [\omega_1, \omega_2, \dots, \omega_m]^T$$

Elde edilen Aw matrisinde, her bir satırda yer alan elemanların aritmetik ortalaması alınır. Bu aritmetik ortalama (1 x m) boyutlu matrisin ilgili satırını oluşturacaktır. Bunun sonucu olarak, m boyutlu "öncelik vektörü" elde edilmiştir.(m=7)

# EK 4 | BÖLGE PLANI KATILIM SÜRECİ ANALİZİ

# 4



İSTANBUL  
KALKINMA  
AJANSI





Bölge Planı hazırlık sürecinde, sırasıyla Kalkınma Kurulu üyeleri ile görüşmeler yapılmış, Arama Konferansı, Tematik Çalıştaylar ve Karar Konferansı düzenlenmiştir. Bu bölümde söz konusu etkinliklerin analizi yer almaktadır.

## 1 KALKINMA KURULU ÜYELERİ İLE GÖRÜŞMELER VE ANKET ÇALIŞMA ANALİZİ

Görüş ve önerilerini almak üzere, 2010 yılı Şubat-Mayıs döneminde 57 Kalkınma Kurulu üyesi ile yüz yüze görüşme ve anket çalışması yapılmıştır.

Anket çalışmasında yer alan Kalkınma Kurulu üyelerinin temsil ettikleri kurum türü ve ilişkili olduğu alana ilişkin dağılımlar aşağıda sunulmuştur. (Bkz. Tablo Ek 4.1, Ek 4.2)

Anket çalışmasına katılan Kalkınma Kurulu üyelerinin 34'ü (%60) sivil toplum kuruluşu, 18'i (%32) kamu kurumu, 3'ü (%5) yerel yönetim

kuruluşu ve 2'si (%3) akademik kurum temsilcisidir.

Anket çalışmasına katılan Kalkınma Kurulu üyelerinin, 9'u (%16) genel politika ve planlama, 1'i (%2) ulaşım ve lojistik, 1'i (%2) istihdam, 1'i (%2) finans, 3'ü (%5) çevre, 5'i (%9) kültür ve turizm, 3'ü (%5) eğitim, 2'si (%3) gençlik ve spor, 2'si (%3) sağlık ve sosyal hizmetler, 13'ü (%23) sanayi ve ticaret, 2'si (%3) bilim, teknoloji ve AR-GE, 14'ü (%25) ekonomik, sosyal ve kültürel araştırmalar alanında, 1'i (%2) ise diğer alanlarda faaliyet gösteren kurum ve kuruluşların temsilcileridir. Sivil toplum kuruluşlarının ve ardından kamu kurumlarının yüksek oranda ankete katılım göstermeleri, ayrıca sivil toplum kuruluşları içinde de iş çevrelerinin katılımının yüksek olması sebebiyle, sırasıyla ekonomik, sosyal ve kültürel araştırmalar, sanayi ve ticaret ve genel politika ve planlama alanları öne çıkmıştır.

Görüşülen Kalkınma Kurulu Üyesi kurumlar ve görüşme tarihleri aşağıda sunulmuştur. (Bkz. Tablo Ek 4.3)

Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.1

Kurum Türü	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Kamu	18	32
Yerel Yönetim	3	5
Sivil Toplum Kuruluşu	34	60
Akademik	2	3
<b>Toplam</b>	<b>57</b>	<b>100</b>

İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.2

İlişkili Olduğu Alan	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Genel Politika ve Planlama	9	16
Ulaşım ve Lojistik	1	2
İstihdam	1	2
Finans	1	2
Çevre	3	5
Kültür ve Turizm	5	9
Eğitim	3	5
Gençlik ve Spor	2	3
Sağlık ve Sosyal Hizmetler	2	3
Sanayi ve Ticaret	13	23
Bilim, Teknoloji ve AR-GE	2	3
Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Araştırmalar	14	25
Diğer	1	2
<b>Toplam</b>	<b>57</b>	<b>100</b>

## Görüşülen Kalkınma Kurulu Üyesi Kurum ve Kuruluşlar Görüşme Tarihleri

Tablo Ek 4.3

GÖRÜŞME TAKVİMİ (*)	
Kurum	Tarih
TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU	24.02.2010
İSTANBUL TİCARET BORSASI	25.02.2010
TÜRK SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ	26.02.2010
İSTANBUL İHRACATÇI BİRLİKLERİ GENEL SEKRETERLİĞİ	02.03.2010
İSTANBUL MENKUL KIYMETLER BORSASI	02.03.2010
EKONOMİ VE DIŞ POLİTİKA ARAŞTIRMALAR MERKEZİ	04.03.2010
ULUSLAR ARASI YEREL YÖNETİMLER BİRLİĞİ	05.03.2010
TÜRKİYE İŞ KURUMU İSTANBUL İL MÜDÜRLÜĞÜ	05.03.2010
İSTANBUL 2010 AVRUPA KÜLTÜR BAŞKENTİ AJANSI	05.03.2010
TÜRK EĞİTİM VAKFI	08.03.2010
SANAYİ VE TİCARET İL MÜDÜRLÜĞÜ	08.03.2010
VAKIFLAR 1. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	08.03.2010
İSTANBUL KÜLTÜR VE SANAT VAKFI	08.03.2010
TÜRKİYE EKONOMİK VE SOSYAL ETÜDLER VAKFI	09.03.2010
TÜRKİYE SEYAHAT ACENTALARI BİRLİĞİ	09.03.2010
İL MİLLİ EĞİTİM MÜDÜRLÜĞÜ	10.03.2010
TÜRKİYE EĞİTİM GÖNÜLLÜLERİ VAKFI	11.03.2010
İKTİSADİ KALKINMA VAKFI	11.03.2010
GENÇLİK VE SPOR İL MÜDÜRLÜĞÜ	12.03.2010
MARMARA İŞ HAYATI DERNEKLERİ FEDERASYONU	13.03.2010
TÜRKİYE İHRACATÇILAR MECLİSİ	15.03.2010
ULUSLAR ARASI REKABET ARAŞTIRMALARI KURUMU	15.03.2010
AVRASYA SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ	15.03.2010
HABİTAT İÇİN GENÇLİK DERNEĞİ	15.03.2010
İSTANBUL VALİLİĞİ İL PLANLAMA VE KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	16.03.2010
ÇEVRE VE ORMAN İL MÜDÜRLÜĞÜ	17.03.2010
TÜRKİYE EROZYONLA MÜCADELE, AĞAÇLANDIRMA VE DOĞAL VARLIKLARI KORUMA VAKFI	17.03.2010
TÜRKİYE SİGORTA VE REASÜRANS ŞİRKETLERİ BİRLİĞİ	18.03.2010
İSTANBUL SANAYİ ODASI	18.03.2010
ULAŞTIRMA BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	18.03.2010

<b>GÖRÜŞME TAKVİMİ (*)</b>	
<b>Kurum</b>	<b>Tarih</b>
İSTANBUL ÇOCUKLARI VAKFI	19.03.2010
İL KÜLTÜR VE TURİZM MÜDÜRLÜĞÜ	19.03.2010
İL ÖZEL İDARESİ	19.03.2010
TÜRKİYE MİLLİ KÜLTÜR VAKFI	22.03.2010
MÜSTAKİL SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ	22.03.2010
DOĞAL HAYATI KORUMA VAKFI	23.03.2010
TURİSTİK OTELCİLER, İŞLETMECİLER VE YATIRIMCILAR BİRLİĞİ	24.03.2010
TÜRKİYE HALKLA İLİŞKİLER DERNEĞİ	24.03.2010
İKTİSADİ GELİŞİM VE İŞ AHLAKI DERNEĞİ	24.03.2010
ANADOLU ASLANLARI İŞADAMLARI DERNEĞİ	24.03.2010
TÜRKİYE ÜÇÜNCÜ SEKTÖR VAKFI	25.03.2010
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ	25.03.2010
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	25.03.2010
SOSYAL HİZMETLER İL MÜDÜRLÜĞÜ	30.03.2010
TÜRK KÜLTÜRÜNE HİZMET VAKFI	31.03.2010
İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	31.03.2010
İŞ DÜNYASI VAKFI	31.03.2010
İŞ HAYATI DAYANIŞMA DERNEĞİ	31.03.2010
İL ÖZEL İDARESİ	31.03.2010
TÜRKİYE DIŞ TİCARET DERNEĞİ	01.04.2010
İSTANBUL DEFTERDARLIĞI	05.04.2010
İSTANBUL ŞEHİR KÜLTÜR TARİHİ ARAŞTIRMALARI MERKEZİ	05.04.2010
KÜÇÜK VE ORTA ÖLÇEKLİ SANAYİ GELİŞTİRME VE DESTEKLEME İDARESİ BAŞKANLIĞI İKİTELLİ İŞLETME GELİŞTİRME MÜDÜRLÜĞÜ	05.04.2010
TUZLA KAYMAKAMLIĞI	08.04.2010
İKİTELLİ ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ	13.04.2010
TÜRKİYE GÖNÜLLÜ TEŞEKKÜLLER VAKFI	15.04.2010
BİLİŞİM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ	05.05.2010

(\*) Kurum ve kuruluşlar ziyaret edildikleri tarihe göre kronolojik sırayla sunulmuştur.

## 2 ARAMA KONFERANSI KATILIMCI ANALİZİ

28 Temmuz 2010 tarihinde düzenlenen Arama Konferansı'na, 221 farklı kurumdan toplam 256 katılımcı davet edilmiş olup, 137 farklı kurumdan 187 temsilci katılmıştır. Davet edilenlerin konferansa katılım oranı %73'tür.

Kurum türüne göre, konferansa katılımcı dağılımları incelendiğinde; en yüksek oranda katılımı sağlayan kurumların sivil toplum kuruluşları ile kamu kurumları olduğu, onları yerel yönetim

kuruluşlarının takip ettiği görülmektedir.

Konferansa katılan kurumların ilişkili olduğu alana göre katılımcı dağılımları incelendiğinde; en yüksek oranda katılım sağlayan kurumların genel politika ve planlama alanında faaliyet gösteren kurumlar, temsiliyet oranı en az olan alanların tarım ile gençlik ve spor olduğu gözlemlenmektedir.

Katılımcıların kurum türü ve ilişkili olduğu alana ilişkin dağılımlar aşağıda sunulmuştur. (Bkz. Tablo Ek 4.4 ve Tablo Ek 4.5)

Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.4

Kurum Türü	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Kamu	66	35
Yerel Yönetim	37	20
Sivil Toplum Kuruluşu	67	36
Akademik	11	6
Diğer	6	3
<b>Toplam</b>	<b>187</b>	<b>100</b>

İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.5

İlişkili olduğu Alan	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Altyapı, İnşaat ve Gayrimenkul	4	2
Genel Politika ve Planlama	76	41
Ulaşım ve Lojistik	9	5
İstihdam	4	2
Finans	10	5,5
Çevre	4	2
Kültür ve Turizm	10	5,5
Gençlik ve Spor	1	0,5
Eğitim	4	2
Sağlık ve Sosyal Hizmetler	4	2
Sanayi ve Ticaret	18	10
Medya	5	2,5
Bilim, Teknoloji ve AR-GE	15	8
Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Araştırmalar	11	6
Tarım	2	1
Dezavantajlı Gruplar	5	2,5
Diğer	5	2,5
<b>Toplam</b>	<b>187</b>	<b>100</b>

ARAMA KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
ALTI NOKTA KÖRLER DERNEĞİ İSTANBUL ŞUBESİ	EBRU ANSE
ANADOLU ASLANLARI İŞADAMLARI DERNEĞİ	SITKI ABDULLAHOĞLU
ANKARA KALKINMA AJANSI	DOÇ. DR. ASIM BALCI
BAĞCILAR BELEDİYESİ	ALİ AYDIN
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ	TİMUÇİN ÇAKIRGİL
BASIN YAYIN BİRLİĞİ	HASAN SANCAKTAR
BAŞAKŞEHİR BELEDİYESİ	MUHAMMED DEMİR
BAŞAKŞEHİR BELEDİYESİ	YELDA ARPANSLAN
BAŞAKŞEHİR BELEDİYESİ	ELİF YILMAZ ABDURRAHMANOĞLU
BAYINDIRLIK VE İSKAN İL MÜDÜRLÜĞÜ	DİDEM MUTLU
BAYINDIRLIK VE İSKAN İL MÜDÜRLÜĞÜ	UĞUR TALHA KARDEŞ
BEYLİKDÜZÜ BELEDİYESİ	NURAY KÖKER
BEYLİKDÜZÜ ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ	ADNAN KELEŞOĞLU
BİLİŞİM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ	DEVİRİM SÖNMEZ
BİRLEŞMİŞ KENTLER VE YEREL YÖNETİMLER	ARZU ŞAHİN
BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ	PROF. DR. CENGİZHAN ÖZTÜRK
BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ	GÜLDAL BÜYÜKDAMGACI
BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ	PROF. DR. HALUK ÖZENER
BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ	DOÇ. DR. NURCAN ÖZEL
BURSA, ESKİŞEHİR, BİLECİK KALKINMA AJANSI	DR. MEHMET SAİT CÜLFİK
BURSA, ESKİŞEHİR, BİLECİK KALKINMA AJANSI	TAMER DEĞİRMENÇİ
BURSA, ESKİŞEHİR, BİLECİK KALKINMA AJANSI	JULİDE ALAN
ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ	PROF. DR. MURAT KASIMOĞLU
ÇEKMEKÖY BELEDİYESİ	LATİF COŞAR
ÇEVRE VE ORMAN İL MÜDÜRLÜĞÜ	ERKAN KAYAÖZ
DARÜŞŞAFKA CEMİYETİ	GAMZE ARTUN
DEMİRYOLLAR, LİMANLAR, HAVA MEYDANLARI İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	ABDULLAH AKANSU
DENİZ TİCARET ODASI	KORAY DENİZ
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	CEMALETTİN ŞEVİLİ
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	ABDULLAH ÖZDEMİR
DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ ATATÜRK HAVALİMANI BAŞKANLIĞI	CELAL ÖZUĞUR
DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI MÜSTEŞARLIĞI	İŞİL BOZKURT
DOĞAL HAYATI KORUMA VAKFI	ENGİN ŞENOL



ARAMA KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
DOĞU MARMARA KALKINMA AJANSI	ESRA ARAS
DOĞU MARMARA KALKINMA AJANSI	KEREM AKDAĞ
EKONOMİ MUHABİRLERİ DERNEĞİ	TURGAY TÜRKER
EKONOMİ VE DIŞ POLİTİKA ARAŞTIRMA MERKEZİ	SİNAN ÜLGEN
FATİH BELEDİYESİ	ERHAN OFLAZ
FİLM YAPIMCILARI MESLEK BİRLİĞİ	GALİP GÜLTEKİN
FİNANSAL KİRALAMA DERNEĞİ	HAKAN GÜLELÇE
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ	PROF. DR. LÜTFİHAK ALPKAN
GENÇLİK VE SPOR İL MÜDÜRLÜĞÜ	TAMER TAŞPINAR
HABİTAT İÇİN GENÇLİK DERNEĞİ	SEZAI HAZIR
HAK-İŞ KONFEDERASYONU	AHMET KAYA
ITC	ALİ KANTUR
İKİTELLİ ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ	NURİ KONAK
İKTİSADİ GELİŞİM VE İŞ AHLAKI DERNEĞİ	ŞÜKRÜ ALKAN
İKTİSADİ KALKINMA VAKFI	FERİDUN KARAKEÇİLİ
İL DEFTERDARLIĞI	BEKİR BAYRAKDAR
İL KÜLTÜR VE TURİZM MÜDÜRLÜĞÜ	AHMET EMRE BİLGİLİ
İL MİLLİ EĞİTİM MÜDÜRLÜĞÜ	DR. MUAMMER YILDIZ
İL SAĞLIK MÜDÜRLÜĞÜ	İBRAHİM TOPÇU
İL SAĞLIK MÜDÜRLÜĞÜ	ALİ İHSAN DOKUCU
İL TARIM MÜDÜRLÜĞÜ	AHMET KAYGUSUZ
İL TARIM MÜDÜRLÜĞÜ	NAZMIYE MERAL YILDIZ
İMP / BİMTAŞ	ULAŞ AKIN
İMP / BİMTAŞ	ZEYNEP EREN
İSLAM TARİH, SANAT VE KÜLTÜR ARAŞTIRMALARI VAKFI	MUSTAFA ŞAHİDİ ÖRNEK
İSTANBUL 2010 AVRUPA KÜLTÜR BAŞKENTİ AJANSI	SEVİNÇ ÖZEK TERZİ
İSTANBUL 2010 AVRUPA KÜLTÜR BAŞKENTİ AJANSI	SUAY AKSOY
İSTANBUL 2010 AVRUPA KÜLTÜR BAŞKENTİ AJANSI	ÖZGÜL YAVUZ
İSTANBUL 2010 AVRUPA KÜLTÜR BAŞKENTİ AJANSI	MEHMET GÜRKAN
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	MUSTAFA KEMAL İŞLER
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	HÜSEYİN EREN
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	SABRİ DERELİ
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	YILMAZ ŞENER
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	TÜRKER EROĞLU

ARAMA KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ DEPREM RİSK YÖNETİM VE KENTSEL İYİLEŞTİRME DAİRESİ	SEMİH TURHAN
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ İMAR VE ŞEHİRCİLİK DAİRE BAŞKANLIĞI	UĞUR İNAN
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRE BAŞKANLIĞI	KÖKSAL TANDIROĞLU
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI	DURSUN BALCIOĞLU
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ KÜLTÜR A.Ş.	HASAN IŞIK
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ DEPREM RİSK YÖNETİM VE KENTSEL İYİLEŞTİRME DAİRESİ	AYŞE GÖKBAYRAK
İSTANBUL ÇOCUKLARI VAKFI	LALE BANAS
İSTANBUL ÇOCUKLARI VAKFI	İLHAN KANTARCIOĞLU
İSTANBUL ESNAF VE SANATKARLARI ODALARI BİRLİĞİ	FAİK YILMAZ
İSTANBUL İL ÖZEL İDARESİ GENEL SEKRETERLİĞİ	CEMAL ÖZDEMİR
İSTANBUL İL ÖZEL İDARESİ GENEL SEKRETERLİĞİ	SABRİ KAYA
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	DOÇ.DR.ABDÜLMECİT KARATAŞ
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	MEHMET HASAN BULUT
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	SERKAN KORKMAZARSLAN
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	SEDA ATABAY
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	YUSUF HARTAVİ
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	DUYGU TANRIKULU
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	BURCU ÖZÜPAK GÜLEÇ
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	MUHAMMET MUCTEBA BEŞLİ
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	ABDURRAHMAN HALİS AÇIKGÖZ
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	SÜLEYMAN BAYEZİT
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	ZEKERİYA SÖNMEZ
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	MUSTAFA KARABAŞ
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	AHMET TOLGA KURU
İSTANBUL MENKUL KIYMETLER BORSASI	ESİN Y. AKBULUT
İSTANBUL PROJE KOORDİNASYON BİRİMİ	K. GÖKHAN ELGİN
İSTANBUL PROJE KOORDİNASYON BİRİMİ	OLGUN GÜNDÜZ
İSTANBUL SİT ALANLARI ALAN YÖNETİMİ BAŞKANLIĞI	İHSAN SARI
İSTANBUL SİT ALANLARI ALAN YÖNETİMİ BAŞKANLIĞI	GÜLAYŞE EKEN
İSTANBUL ŞEHİRİ KÜLTÜR TARİHİ ARAŞTIRMALARI MERKEZİ	SÜLEYMAN FARUK GÖNCÜOĞLU

ARAMA KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ	PROF. DR. ATILLA DİKBAŞ
İSTANBUL TİCARET ODASI	ÖYKÜ SELİMOĞLU
İSTANBUL TOPLU TAŞIMACILAR BİRLİĞİ DERNEĞİ	TURGUT REHA BALI
İSTANBUL VALİLİĞİ	HÜSEYİN AVNİ MUTLU
İSTANBUL VALİLİĞİ İL PLANLAMA VE KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	COŞKUN SARIYILDIZ
İSTANBUL VALİLİĞİ İL PLANLAMA VE KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	GÖKHAN ÇOBAN
İSTANBUL VALİLİĞİ SOSYAL YARDIMLAŞMA VE DAYANIŞMA VAKFI	HURİSER AŞICI
İSTOÇ (İSTANBUL TOPTANCILAR ÇARŞISI)	NAHİT KEMALBAY
İŞ DÜNYASI VAKFI	İSMAİL YILDIZ
İŞ HAYATI DAYANIŞMA DERNEĞİ	RECEP EKŞİ
İTÜ ARI TEKNOKENT	ARZU ERYILMAZ
KADIKÖY BELEDİYESİ	ELİF ÖZTÜRK
KADIKÖY BELEDİYESİ	ŞULE ONUR
KAĞITHANE BELEDİYESİ	KEMAL ÇAVUŞ
KOSGEB İKİTELLİ İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ	SELAHATTİN KAYA
KUYUMCUKENT BAŞKANLIĞI	BÜLENT TABANLI
KÜÇÜKÇEKMECE BELEDİYESİ	AZİZ YENİAY
KÜÇÜKÇEKMECE BELEDİYESİ	MURAT GEÇ
KÜÇÜKÇEKMECE KAYMAKAMLIĞI	SEMRA AYDIN AVŞAR
LOJİSTİK DERNEĞİ (LODER)	ENGİN KOBAN
LOJİSTİK DERNEĞİ (LODER)	EMİNE KOBAN
MARMARA BELEDİYELER BİRLİĞİ	MURAT DAOUDOV
MARMARA İŞ HAYATI DERNEKLERİ FEDERASYONU	AHMET CİĞER
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ	GÜZİN KAYA
MÜSTAKİL SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ	EKREM DEMİRCİ
ÖZEL HASTANELER VE SAĞLIK KURULUŞLARI DERNEĞİ	REMZİ DOĞAN
PENDİK BELEDİYESİ	CİHAT ASLANOĞLU
RADYO TELEVİZYON YAYINCILARI MESLEK BİRLİĞİ	YUSUF GÜRSOY
REKLAMCILAR DERNEĞİ	CAN GÖNENSİN
SANAYİ VE TİCARET İL MÜDÜRLÜĞÜ	HİLMİ SEZER

ARAMA KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
SARIYER BELEDİYESİ	SEÇKİN ÖZDEMİR
SARIYER BELEDİYESİ	KÜBRA KÜÇÜKERDEM
SARIYER BELEDİYESİ	HÜSEYİN KARADENİZ
SEKTÖREL DERNEKLER FEDERASYONU	EMRE TAMER
SİLİVRİ BELEDİYESİ	PELİN OLCAY
SOSYAL HİZMETLER İL MÜDÜRLÜĞÜ	İSMAİL BULAÇ
SULTANGAZİ BELEDİYESİ	FEVZİ DÜLGER
ŞEHİR PLANCILARI ODASI İSTANBUL ŞUBESİ	NAZAN ÖZBAYDAR
ŞEHİR PLANCILARI ODASI İSTANBUL ŞUBESİ	OLGUN ÇALIŞKAN
ŞİLE BELEDİYESİ	DURSUN ŞENOCAK
T.C. MERKEZ BANKASI	ÜMİT FINDIKOĞLU
TEMA VAKFI (TÜRKİYE EROZYONLA MÜCADELE, AĞAÇLANDIRMA VE DOĞAL VARLIKLARI KORUMA VAKFI)	MİNE İZMİRLİ
TOPLU KONUT İDARESİ BAŞKANLIĞI	AHMET HALUK KARABEL
TOPLU KONUT İDARESİ BAŞKANLIĞI	ALİ SEYDİ KARAOĞLU
TURİST REHBERLERİ BİRLİĞİ	EMEL BUDAK
TURİSTİK OTELCİLER, İŞLETMECİLER VE YATIRIMCILAR BİRLİĞİ	ÖMER FARUK BOYACI
TUZLA BELEDİYESİ	EMRE TEPE
TUZLA KAYMAKAMLIĞI	MÜMİN HEYBET
TUZLA ORGANİZE DERİ SANAYİ BÖLGESİ	CAVİT ÇETİNBHADIR
TÜBİTAK MARMARA ARAŞTIRMALARI MERKEZİ	RECEP ÖZDEMİR
TÜKETİCİYİ KORUMA DERNEĞİ	AYSEL CAN EKŞİ
TÜM SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ	HALİT KAYNAK
TÜM SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ	DAVUT ÖKÜTÇÜ
TÜRK KÜLTÜRÜNE HİZMET VAKFI	AV. ŞERAFETTİN YILMAZ
TÜRK KÜLTÜRÜNE HİZMET VAKFI	FATMA YÜCEL
TÜRK SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ	CEREN AYDIN
TÜRK STANDARTLARI ENSTİTÜSÜ	ADNAN AKBAŞ
TÜRK STANDARTLARI ENSTİTÜSÜ	MEHMET HÜSREV
TÜRKİYE BANKALAR BİRLİĞİ	ERSİN ÖZİNCE
TÜRKİYE BANKALAR BİRLİĞİ	EKREM KESKİN
TÜRKİYE BANKALAR BİRLİĞİ	MELİKE MUMCU

ARAMA KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
TÜRKİYE BİLİŞİM DERNEĞİ	LEVENT KARADAĞ
TÜRKİYE BİLİŞİM DERNEĞİ	FİKRET KALFAOĞLU
TÜRKİYE DIŞ TİCARET DERNEĞİ	DR. SÜLEYMAN GEDİK
TÜRKİYE EĞİTİM GÖNÜLLÜLERİ VAKFI	NURDAN ŞAHİN
TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	ZEKİ BOSTANCI
TÜRKİYE İŞ KURUMU İSTANBUL İL MÜDÜRLÜĞÜ	SÜLEYMAN ÇELİK
TÜRKİYE İŞ KURUMU İSTANBUL İL MÜDÜRLÜĞÜ	MUAMMER COŞKUN
TÜRKİYE İŞADAMLARI VE SANAYİCİLERİ KONFEDERASYONU	FUAT ÖZBEKLİ
TÜRKİYE İŞÇİ SENDİKALARI KONFEDERASYONU	ASALATTİN OSLANOĞLU
TÜRKİYE İŞİTME ENGELLİLER MİLLİ KONFEDERASYONU	AYŞE AYDOĞDU
TÜRKİYE KALİTE DERNEĞİ	NEZAHAT EREN
TÜRKİYE KALKINMA BANKASI	MEHMET SERDAR KABUKÇUOĞLU
TÜRKİYE KATILIM BANKALARI BİRLİĞİ	OSMAN AKYÜZ
TÜRKİYE MİLLİ KÜLTÜR VAKFI	MEHMET TUNA SOMAY
TÜRKİYE SERMAYE PİYASASI ARACI KURULUŞLARI BİRLİĞİ	İLKAY ARIKAN
TÜRKİYE SERMAYE PİYASASI ARACI KURULUŞLARI BİRLİĞİ	ALPARSLAN BUDAK
TÜRKİYE SEYAHAT ASENTALARI BİRLİĞİ	GÜNNUR ÖZALP
TÜRKİYE ÜÇÜNCÜ SEKTÖR VAKFI	NAMIK CEYLANOĞLU
TÜRKİYE YATIRIM DESTEK VE TANITIM AJANSI	HÜSEYİN ASLAN
TÜRKİYE YATIRIM DESTEK VE TANITIM AJANSI	GÜRAY EROL
ULUSAL İNOVASYON GİRİŞİMİ	UMUT EKMEKÇİ
ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ	EVREN BİNGÖL
ULUSLARARASI REKABET ARAŞTIRMALARI KURUMU	AYÇA CANGEL
ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMET ÜRETENLERİ DERNEĞİ	SELAHATTİN DOĞAN
ULUSLARARASI TEKNOLOJİK EKONOMİK SOSYAL ARAŞTIRMA VAKFI	SAMİ YILMAZ
ULUSLARARASI YATIRIMCILAR DERNEĞİ	SERPİL İŞILDAR
VAKIFLAR 1.BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	İBRAHİM ÖZEKİNCİ
WORKCUBE A.Ş.	ÖMER TURHAN

## TEMATİK ÇALIŞTAY KATILIMCI ANALİZLERİ

### 3.1. Ekonomik Dönüşüm Çalıştayı Katılımcı Analizi

16 Ağustos 2010 tarihinde, Mustafa Kemal İŞLER moderatörlüğünde gerçekleştirilen “Ekonomik Dönüşüm” konulu çalıştaya 31 farklı kurumdan, 33 temsilci davet edilmiş olup, 10 farklı kurumdan 10 temsilci katılmıştır. Davet edilenlerin yaklaşık %30'u çalıştaya katılmışlardır.

Kurum türüne göre çalıştaya katılım dağılımları incelendiğinde; en

yüksek oranda katılımı sağlayan kurumların %60 oranı ile kamu kurumları olduğu, onları sırasıyla sivil toplum ve yerel yönetim kuruluşlarının takip ettiği, akademik kesimlerin ise bu çalıştaya katılım göstermedikleri görülmektedir.

Çalıştaya katılan kurumların ilişkili olduğu alana göre dağılımları incelendiğinde; en yüksek katılımı sağlayan kurumların sanayi ve ticaret alanında faaliyet gösteren kurum ve kuruluşlar olduğu gözlemlenmektedir. Az sayıda katılımcı olması sebebiyle bu çalıştaya ilişkin daha detaylı bir analiz imkânı bulunmamaktadır.

Katılımcıların kurum türü ve ilişkili olduğu alana ilişkin dağılımlar aşağıda sunulmuştur. (Bkz. Tablo Ek 4.8 ve Tablo Ek 4.9)

Çalıştay Katılım Tablosu

Tablo Ek 4.7

Çalıştay Adı	Moderatör	Tarih	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
EKONOMİK DÖNÜŞÜM	MUSTAFA KEMAL İŞLER	16 Ağustos 2010	10	7
SOSYAL YAPI VE KALKINMA	PROF. DR. KOREL GÖYMEN	18 Ağustos 2010	13	9
KÜLTÜR VE TURİZM	PROF. DR. AHMET EMRE BİLGİLİ	19 Ağustos 2010	21	15
AFET YÖNETİMİ VE KENTSEL DÖNÜŞÜM	PROF. DR. ZGÜZİN KONUK	25 Ağustos 2010	25	18
ULAŞIM VE LOJİSTİK	DOÇ. DR. METİN TÜRKAY	26 Ağustos 2010	23	17
ÇEVRE	PROF. DR. GÜNAY KOCASOY	3 Eylül 2010	17	12
YÖNETİM VE PLANLAMA	FEYZULLAH ÖZCAN	15 Eylül 2010	30	22
<b>TOPLAM</b>			<b>139</b>	<b>100</b>

Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.8

Kurum Türü	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Kamu	6	60
Yerel Yönetim	1	10
Sivil Toplum Kuruluşu	3	30
<b>Toplam</b>	<b>10</b>	<b>100</b>

## İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.9

İlişkili Olduğu Alan	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Altyapı, İnşaat ve Gayrimenkul	1	10
Genel Politika ve Planlama	3	30
İstihdam	1	10
Sanayi ve Ticaret	4	40
Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Araştırmalar	1	10
<b>Toplam</b>	<b>10</b>	<b>100</b>

## Katılımcıların İsimleri ve Temsil Ettikleri Kurumlar

Tablo Ek 4.10

Kurum	Temsilci
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	MUSTAFA KEMAL İŞLER
SANAYİ VE TİCARET İL MÜDÜRLÜĞÜ	ERDOĞAN YURDAKUL
TÜRKİYE İŞ KURUMU İSTANBUL İL MÜDÜRLÜĞÜ	SÜLEYMAN ÇELİK
MÜSTAKİL SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ	MEHMET NURİ GÖRENOĞLU
İSTANBUL VALİLİĞİ İL PLANLAMA VE KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	COŞKUN SARIYILDIZ
KOSGEB İKİTELLİ İŞLETME MÜDÜRLÜĞÜ	SELAHATTİN KAYA
TOPLU KONUT İDARESİ BAŞKANLIĞI	YAVUZ ÇELİK
TUZLA KAYMAKAMLIĞI	MÜMİN HEYBET
ULUSLARARASI REKABET ARAŞTIRMALARI KURUMU	AYÇA CANGEL
TÜRK GİRİŞİM VE İŞ DÜNYASI KONFEDERASYONU	SEFA TARGIT

### 3.2. Sosyal Yapı ve Kalkınma Çalıştayı Katılımcı Analizi

18 Ağustos 2010 tarihinde, Prof. Dr. Korel GÖYMEN moderatörlüğünde düzenlenen “Sosyal Yapı ve Kalkınma” konulu çalıştaya 25 farklı kurumdan, 27 temsilci davet edilmiş olup, 12 farklı kurumdan 13 temsilci katılmıştır. Davet edilenlerin yaklaşık yarısı çalıştaya katılmışlardır. Kurum türüne göre çalıştaya katılım dağılımları incelendiğinde; en yüksek oranda katılımı sağlayan kurumların kamu kurumları olduğu, onları sırasıyla sivil toplum ve

yerel yönetim kuruluşlarının takip ettiği görülmektedir.

Çalıştaya katılan kurumların ilişkili olduğu alana göre dağılımları incelendiğinde; çalıştayın sosyal yapı ve kalkınma alanı ile ilgili olması sebebiyle, en yüksek katılım sağlayan grupların sağlık ve sosyal hizmetler ile eğitim alanında faaliyet gösteren kurum ve kuruluşlar olduğu gözlemlenmektedir. Katılımcıların kurum türü ve ilişkili olduğu alana ilişkin dağılımlar aşağıda sunulmuştur. (Bkz. Tablo Ek 4.11 ve Tablo Ek 4.12)

#### Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.11

Kurum Türü	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Kamu	6	46
Yerel Yönetim	2	15
Sivil Toplum Kuruluşu	4	31
Akademik	1	8
<b>Toplam</b>	<b>13</b>	<b>100</b>

#### İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.12

İlişkili Olduğu Alan	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Gençlik ve Spor	2	15
Eğitim	4	31
Sağlık ve Sosyal Hizmetler	4	31
Bilim, Teknoloji ve AR-GE	1	8
Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Araştırmalar	1	8
Dezavantajlı Gruplar	1	8
<b>Toplam</b>	<b>13</b>	<b>100</b>



Kurum	Temsilci
SABANCI ÜNİVERSİTESİ	PROF. DR. KOREL GÖYMEN
TÜRKİYE ÜÇÜNCÜ SEKTÖR VAKFI	NAMIK CEYLANOĞLU
ALTI NOKTA KÖRLER VAKFI İSTANBUL ŞUBESİ	EBRU ANSE
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ SAĞLIK VE HIFZISSIHHA MÜD.	TÜLAY AYTEKİN AKTAŞ
İL MİLLİ EĞİTİM MÜDÜRLÜĞÜ G.O.PAŞA REHBERLİK VE ARAŞTIRMA MERKEZİ	YETKİN BASKIN
GENÇLİK VE SPOR İL MÜDÜRLÜĞÜ	TAMER TAŞPINAR
HABİTAT İÇİN GENÇLİK DERNEĞİ	BAŞAK SARAL
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ İSMEK	BETÜL SİYAMOĞLU
İL MİLLİ EĞİTİM MÜDÜRLÜĞÜ	M. NURETTİN ARAS
İL SAĞLIK MÜDÜRLÜĞÜ	İBRAHİM TOPÇU
İSTANBUL VALİLİĞİ SOSYAL YARDIMLAŞMA VE DAYANIŞMA VAKFI	DİDAR ENGÜZEL
SOSYAL HİZMETLER İL MÜDÜRLÜĞÜ	ÖNAL İNALTEKİN
TÜRKİYE EĞİTİM GÖNÜLLÜLERİ VAKFI	BÜLENT BELİN

### 3.3. Kültür ve Turizm Çalıştayı Katılımcı Analizi

19 Ağustos 2010 tarihinde, Prof. Dr. Ahmet Emre BİLGİLİ moderatörlüğünde düzenlenen “Kültür ve Turizm” konulu çalıştaya 31 farklı kurumdan, 35 temsilci davet edilmiş olup, 15 farklı kurumdan 21 temsilci katılmıştır. Davet edilenlerin %60’ı çalıştaya katılmıştır.

Kurum türüne göre çalıştaya katılım dağılımları incelendiğinde; en yüksek oranda katılımı sağlayan kurumların kamu kurumları olduğu, onları sırasıyla sivil toplum ve yerel yönetim kuruluşlarının takip ettiği, akademik kesimlerin bu çalıştaya çok az oranda katılım gösterdikleri görülmektedir.

Çalıştaya katılan kurumların ilişkili olduğu alana göre dağılımları incelendiğinde; kültür ve turizm alanında faaliyet gösteren

kurumların en yüksek katılım sağlayan gruplar olduğu, onları genel politika ve planlama alanında hizmet sunan kurumların takip ettikleri gözlemlenmektedir.

Katılımcıların kurum türü ve ilişkili olduğu alana ilişkin dağılımlar aşağıda sunulmuştur. (Bkz. Tablo Ek 4.14 ve Tablo Ek 4.15)

#### Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.14

	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Kamu	8	38
Yerel Yönetim	4	19
Sivil Toplum Kuruluşu	7	33
Akademik	2	10
<b>Toplam</b>	<b>21</b>	<b>100</b>

#### İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.15

İlişkili Olduğu Alan	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Genel Politika ve Planlama	7	33
Ulaşım ve Lojistik	1	5
Kültür ve Turizm	9	43
Medya	2	10
Bilim, Teknoloji ve AR-GE	2	10
<b>Toplam</b>	<b>21</b>	<b>100</b>

Kurum	Temsilci
İL KÜLTÜR VE TURİZM MÜDÜRLÜĞÜ	PROF. DR. AHMET EMRE BİLGİLİ
TÜRK KÜLTÜRÜNE HİZMET VAKFI	AV. ŞERAFETTİN YILMAZ
TÜRK KÜLTÜRÜNE HİZMET VAKFI	FATMA YÜCEL
İSTANBUL TURİST REHBERLERİ ESNAF ODASI	ŞERİF YENEN
REKLAMCILAR DERNEĞİ	CAN GÖNENSİN
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	ABDULLAH ÖZDEMİR
TÜRKİYE SEYAHAT ACENTALARI BİRLİĞİ	GÜNNUR ÖZALP
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ETÜD VE PROJELER DAİRE BAŞKANLIĞI	HARUN EKİNOĞLU
İSTANBUL SİT ALANLARI ALAN YÖNETİMİ BAŞKANLIĞI	GÜLAYŞE EKEN
BAŞBAKANLIK YATIRIM DESTEK VE TANITIM AJANSI	ERKAN KAPTAN
BEYOĞLU BELEDİYESİ	ÖZCAN TOKEL
İSTANBUL 2010 KÜLTÜR BAŞKENTİ AJANSI	SEVİNÇ ÖZEK TERZİ
İSTANBUL 2010 KÜLTÜR BAŞKENTİ AJANSI	ÖZGÜL YAVUZ
RADYO TELEVİZYON YAYINCILARI MESLEK BİRLİĞİ	YUSUF GÜRSOY
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK FAKÜLTESİ	DOÇ. DR. İCLAL DİNÇER
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK FAKÜLTESİ	DOÇ. DR. ZEYNEP ENLİL
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ KÜLTÜR A.Ş.	MÜJDAT ULUÇAM
TURİSTİK OTELCİLER , İŞLETMECİLER VE YATIRIMCILAR BİRLİĞİ	Ö. FARUK BOYACI
DOĞU MARMARA KALKINMA AJANSI	CEM BAYRAK
DOĞU MARMARA KALKINMA AJANSI	CANDAN UMUT ÖZDEN
DOĞU MARMARA KALKINMA AJANSI	HALE MAHZEMİNLI

### 3.4. Afet Yönetimi Ve Kentsel Dönüşüm Çalıştayı Katılımcı Analizi

25 Ağustos 2010 tarihinde, Prof. Dr. Güzin KONUK moderatörlüğünde gerçekleştirilen, “Afet Yönetimi ve Kentsel Dönüşüm” konulu çalıştaya, 26 farklı kurumdan 49 temsilci davet edilmiş olup, 13 farklı kurumdan 25 temsilci katılmıştır. Davet edilenlerin yarısının çalıştaya katılım gösterdikleri görülmektedir.

Kurum türüne göre çalıştaya katılım dağılımları incelendiğinde; diğer çalıştayların aksine, en yüksek oranda katılımı sağlayan kurumların yerel yönetim kuruluşları olduğu, kamu kurumları, sivil toplum

kuruluşları ve akademik kesimlerin eşit düzeyde katılım gösterdikleri görülmektedir. Çalıştaya katılan kurumların ilişkili olduğu alana göre dağılımları incelendiğinde; genel politika ve planlama alanında faaliyet gösteren kurumların katılımcıların yaklaşık olarak yarısını oluşturdukları, onları sırasıyla altyapı, inşaat ve gayrimenkul ve bilim, teknoloji ve AR-GE alanında faaliyet gösteren kurum ve kuruluşların takip ettikleri gözlenmektedir. Dikkat çeken bir başka husus ise; yerel yönetim kuruluşlarının (Büyükşehir Belediyesi; İl Özel İdaresi ve İlçe Belediyeleri) ve onların ilgili alt birimlerinin çalıştaya diğer kurum ve kuruluşlara kıyasla daha yoğun ilgi göstermeleridir.

Katılımcıların kurum türü ve ilişkili olduğu alana ilişkin dağılımlar aşağıda sunulmuştur. (Bakınız Tablo Ek 4.17 ve Tablo Ek 4.18)

Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.17

Kurum Türü	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Kamu	4	16
Yerel Yönetim	13	52
Sivil Toplum Kuruluşu	4	16
Akademik	4	16
<b>Toplam</b>	<b>25</b>	<b>100</b>

İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.18

İlişkili Olduğu Alan	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Altyapı, İnşaat ve Gayrimenkul	6	24
Genel Politika ve Planlama	13	52
Ulaşım ve Lojistik	1	4
Bilim, Teknoloji ve AR-GE	4	16
Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Araştırmalar	1	4
<b>Toplam</b>	<b>25</b>	<b>100</b>

Kurum	Temsilci
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ	PROF. DR. GÜZİN KONUK
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ AFET KOORDİNASYON MERKEZİ	MURAT TÜREL TÜRK
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ AFET KOORDİNASYON MERKEZİ	SELÇUK TÜTÜNCÜ
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ AFET KOORDİNASYON MERKEZİ	NİLAY Ö. ERGENÇ
İSTANBUL İL ÖZEL İDARESİ	YILMAZ KARAKAYA
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ DEPREM RİSK YÖNETİM VE KENTSEL İYİLEŞTİRME DAİRESİ	AYŞE GÖKBAYRAK
ŞEHİR PLANCILARI ODASI İSTANBUL ŞUBESİ	DR. A. KIVANÇ KUTLUCA
GAYRİMENKUL YATIRIM ORTAKLIKLARI DERNEĞİ	A. FARUK GÖKSU
BOĞAZİÇİ ÜNİVERSİTESİ - KANDİLLİ RASATHANESİ	BİLGEN SUNGAY
BOĞAZİÇİ ÜNİVERSİTESİ - KANDİLLİ RASATHANESİ	CAN ZÜLFİKAR
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	BURCU ÖZÜPAK GÜLEÇ
MARMARA BELEDİYELER BİRLİĞİ	AYNUR ACAR
KÜÇÜKÇEKMECE BELEDİYESİ	YRD. DOÇ. DR. VEYSEL ÖZBULUR
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	NECİBE KARAALTIN
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ŞEHİR PLANLAMA MÜDÜRLÜĞÜ	EVREN POSACI
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ŞEHİR PLANLAMA MÜDÜRLÜĞÜ	GÜLDENİZ TATLİCAN
İSTANBUL PROJE KOORDİNASYON BİRİMİ	OLGUN GÜNDÜZ
İL PLANLAMA VE KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	ÇİĞDEM PEKİN
İSTANBUL METROPOLİTAN PLANLAMA MERKEZİ	ULAŞ AKIN
İSTANBUL METROPOLİTAN PLANLAMA MERKEZİ	DR. A. DİDEM ÖZDEMİR
BAYINDIRLIK VE İSKAN İL MÜDÜRLÜĞÜ	MURAT TAŞ
BAYINDIRLIK VE İSKAN İL MÜDÜRLÜĞÜ	MUSTAFA SAVAŞER
YEREL GİRİŞİME DESTEK PLATFORMU	A. FARUK GÖKSU
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ DEPREM VE ZEMİN İNCELEME MÜDÜRLÜĞÜ	BETÜL E. KONUKCU
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ DEPREM VE ZEMİN İNCELEME MÜDÜRLÜĞÜ	AHMET EMRE BASMACI

### 3.5. Ulaşım ve Lojistik Çalıştayı Katılımcı Analizi

26 Ağustos 2010 tarihinde, Doç. Dr. Metin TÜRKAY moderatörlüğünde düzenlenen “Ulaşım ve Lojistik” konulu çalıştaya 28 farklı kurumdan, 36 temsilci davet edilmiş olup, 14 farklı kurumdan 23 temsilci katılmıştır. Davet edilenlerin %64’ü çalıştaya katılmışlardır.

Kurum türüne göre çalıştaya katılım dağılımları incelendiğinde; diğer çalıştayların aksine, en yüksek oranda katılım sağlayan kurumların sivil toplum kuruluşları olduğu, onları sırasıyla kamu kurumları ve yerel yönetim kuruluşlarının izlediği görülmektedir. Ulaşım ve

lojistik alanı ile ilgili sivil toplum kuruluşları, kamu kurumları ve yerel yönetim kuruluşlarının birbirlerine yakın oranda temsil göstermeleri dikkat çekmektedir.

Çalıştaya katılan kurumların ilişkili olduğu alana göre dağılımları incelendiğinde; ulaşım ve lojistik alanında faaliyet gösteren kurumların yoğun bir temsiliyet gösterdiği, onları yine yüksek bir temsiliyet oranı ile genel politika ve planlama alanında faaliyet gösteren kurumların takip ettiği görülmektedir.

Katılımcıların kurum türü ve ilişkili olduğu alana ilişkin dağılımlar aşağıda sunulmuştur. (Bkz. Tablo Ek 4.20 ve Tablo Ek 4.21)

Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.20

Kurum Türü	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Kamu	7	30
Yerel Yönetim	6	26
Sivil Toplum Kuruluşu	8	35
Akademik	2	9
<b>Toplam</b>	<b>23</b>	<b>100</b>

İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.21

İlişkili Olduğu Alan	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Genel Politika ve Planlama	9	39
Ulaşım ve Lojistik	11	48
Sanayi ve Ticaret	1	4
Bilim, Teknoloji ve AR-GE	1	4
Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Araştırmalar	1	4
<b>Toplam</b>	<b>23</b>	<b>100</b>

## Katılımcıların İsimleri ve Temsil Ettikleri Kurumlar

Tablo Ek 4.22

Kurum	Temsilci
KOÇ ÜNİVERSİTESİ	DOÇ. DR. METİN TÜRKAY
DOĞU MARMARA KALKINMA AJANSI	ESRA ARAS
DOĞU MARMARA KALKINMA AJANSI	ELİF TOPAL
DOĞU MARMARA KALKINMA AJANSI	HÜSEYİN UKUŞLU
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	EMRAH YAMAN
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	ABDULLAH ÖZDEMİR
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	KÖKSAL TANDIROĞLU
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	ATILLA ALKAN
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	İ. HADİ KARADENİZ
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ŞEHİR PLANLAMA MÜDÜRLÜĞÜ	EVREN POSACI
LOJİSTİK DERNEĞİ	ENGİN KOBAN
ULAŞTIRMA BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	NECİBE KARAALTIN
ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ	BERKALP KAYA
ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ	ALPDOĞAN KAHRAMAN
ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMET ÜRETENLERİ DERNEĞİ	SELAHATTİN DOĞAN
İSTANBUL VALİLİĞİ İL PLANLAMA VE KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	COŞKUN SARIYILDIZ
RO-RO GEMİ İŞLETMELERİ VE KOMBİNE TAŞIMACILAR DERNEĞİ	ABDÜLKERİM BAĞIR
YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ TİCARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ,	YRD. DOÇ. DR. ERKUT AKKARTAL
İSTANBUL METROPOLİTEN PLANLAMA VE KENTSEL TASARIM MERKEZİ	EMİNE BAYBURT
İSTANBUL METROPOLİTEN PLANLAMA VE KENTSEL TASARIM MERKEZİ	METİN ÇANCI
ULUSLARARASI REKABET ARAŞTIRMALARI KURUMU	AYÇA CANGEL
ŞEHİR PLANCILARI ODASI İSTANBUL ŞUBESİ	ÇARE OLGUN ÇALIŞKAN
İSTANBUL TİCARET ODASI	MELTUM DURAN

### 3.6. Çevre Çalıştayı Katılımcı Analizi

3 Eylül 2010 tarihinde, Prof. Dr. Günay KOCASOY moderatörlüğünde gerçekleştirilen “Çevre” konulu çalıştaya 52 farklı kurumdan, 59 temsilci davet edilmiş olup, 15 farklı kurumdan 17 temsilci katılmıştır. Davet edilenlerin %29’u çalıştaya katılmışlardır.

Kurum türüne göre çalıştaya katılım dağılımları incelendiğinde; diğer çalıştayların aksine, en yüksek oranda katılımı sağlayan kurumların sivil toplum kuruluşları olduğu, onları sırasıyla kamu kurumları ve yerel yönetim kuruluşlarının izlediği görülmektedir.

Çalıştaya katılan kurumların ilişkili olduğu alana göre dağılımları incelendiğinde; çevre alanında faaliyet gösteren kurum ve kuruluşların yoğun bir temsiliyet gösterdiği, onları genel politika ve planlama alanında faaliyet gösteren kurumların izlediği ve akademik kurumların temsil oranına paralel oranda bilim, teknoloji ve Ar-Ge alanında faaliyet gösteren kuruluşların temsil edildiği dikkat çekmektedir.

Katılımcıların kurum türü ve ilişkili olduğu alana ilişkin dağılımlar aşağıda sunulmuştur (Bkz. Tablo Ek 4.23 ve Tablo Ek 4.24).

**Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı**

Tablo Ek 4.23

Kurum Türü	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Kamu	4	24
Yerel Yönetim	3	18
Sivil Toplum Kuruluşu	8	47
Akademik	2	12
<b>Toplam</b>	<b>17</b>	<b>100</b>

**İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı**

Tablo Ek 4.24

İlişkili Olduğu Alan	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Genel Politika ve Planlama	3	18
Ulaşım ve Lojistik	1	6
Çevre	8	47
Eğitim	1	6
Sanayi ve Ticaret	1	6
Bilim, Teknoloji ve AR-GE	2	12
Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Araştırmalar	1	6
<b>Toplam</b>	<b>17</b>	<b>100</b>



Kurum	Temsilci
KATI ATIK TÜRK MİLLİ KOMİTESİ - BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ	PROF. DR. GÜNAY KOCASOY
ÇEVRE DOSTU YEŞİL BİNALAR DERNEĞİ	DR. DUYGU ERTEN
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ - ÇEVRE KORUMA MÜDÜRLÜĞÜ	CEVAT YILMAM
İSTANBUL İL ÖZEL İDARESİ	YILMAZ KARAKAYA
İSTANBUL METROPOLİTAN PLANLAMA MERKEZİ/BİMTAŞ	PROF. DR. AYKUT TOROS
ÇEVRE VE ORMAN İL MÜDÜRLÜĞÜ	BİRSEN ÇAKMAK
İL MİLLİ EĞİTİM MÜDÜRLÜĞÜ	ABDULLAH TANIR
KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	H. BURCU ÇALIŞIR
İSTANBUL ÇEVRE FEDERASYONU	ALİ SEYDİ GÜLTEKİN
MARMARA İŞ HAYATI DERNEKLERİ FEDERASYONU	AHMET CİĞER
ÖZYEĞİN ÜNİVERSİTESİ - ENERJİ, ÇEVRE VE EKONOMİ MERKEZİ	PINAR ÖZUYAR
ŞEHİR PLANCILARI ODASI İSTANBUL ŞUBESİ	ÇARE OLGUN ÇALIŞKAN
İSTANBUL ORGANİZE DERİ ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ	ARZU TÜFEKÇİOĞLU
TÜBİTAK MARMARA ARAŞTIRMA MERKEZİ - ÇEVRE ENSTİTÜSÜ	ASLI SÜHA DÖNERTAŞ
TÜRKİYE EROZYONLA MÜCADELE, AĞAÇLANDIRMA VE DOĞAL VARLIKLARI KORUMA VAKFI	MİNE İZMİRLİ
TÜRKİYE EROZYONLA MÜCADELE, AĞAÇLANDIRMA VE DOĞAL VARLIKLARI KORUMA VAKFI	ESRA YAZICI GÖKMEN
DOĞAL HAYATI KORUMA VAKFI	ENGİN ŞENOL

### 3.7. Yönetim ve Planlama Çalıştayı Katılımcı Analizi

15 Eylül 2010 tarihinde, Vali Yardımcısı Feyzullah ÖZCAN moderatörlüğünde düzenlenen “Yönetim ve Planlama” konulu çalıştaya 40 farklı kurumdan, 40 temsilci davet edilmiş olup, 30 farklı kurumdan 30 temsilci katılmıştır. Davet edilenlerin %75’i çalıştaya katılmışlardır.

Kurum türüne göre çalıştaya katılım dağılımları incelendiğinde; diğer çalıştaylardan farklı olarak, davetlilerin sadece kamu

kurumu temsilcileri olmaları sebebiyle sadece bu kesim çalıştaya katılım göstermiş olup, diğer kurum ve kuruluşlar bu çalıştaya temsil edilmemiştir. Yine aynı sebepten ötürü, sadece genel politika ve planlama alanında faaliyet gösteren kurumlar (Valilik, Kaymakamlıklar ve Kalkınma Ajansı) çalıştaya görüş ve önerilerini dile getirmişlerdir.

Katılımcıların kurum türü ve ilişkili olduğu alana ilişkin dağılımlar aşağıda sunulmuştur (Bkz. Tablo Ek 4.26 ve Tablo Ek 4.27).

#### Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.26

Kurum Türü	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Kamu	30	100
<b>Toplam</b>	<b>30</b>	<b>100</b>

#### İlişkili Olduğu Alana Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.27

İlişkili Olduğu Alan	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Genel Politika ve Planlama	30	100
<b>Toplam</b>	<b>30</b>	<b>100</b>

#### Katılımcıların İsimleri ve Temsil Ettikleri Kurumlar

Tablo Ek 4.28

Kurum	Temsilci
İSTANBUL VALİLİĞİ	FEYZULLAH ÖZCAN
ADALAR KAYMAKAMLIĞI	SALİH KESER
ARNAVUTKÖY KAYMAKAMLIĞI	HÜRREM AKSOY
BAŞAKŞEHİR KAYMAKAMLIĞI	CEVDET CAN
BAYRAMPAŞA KAYMAKAMLIĞI	ABDULKADİR YAZICI
BEŞİKTAŞ KAYMAKAMLIĞI	SADETTİN YÜCEL
BEYOĞLU KAYMAKAMLIĞI	HASAN ŞENSES
BÜYÜKÇEKMECE KAYMAKAMLIĞI	İSMAİL GÜNDÜZ
ÇATALCA KAYMAKAMLIĞI	NEVZAT TAŞDAN
ÇEKMEKÖY KAYMAKAMLIĞI	MEHMET ARSLAN
ESENLER KAYMAKAMLIĞI	NAZIM MADENOĞLU
ESENYURT KAYMAKAMLIĞI	HALİL UYUMAZ
EYÜP KAYMAKAMLIĞI	OSMAN KAYMAK
FATİH KAYMAKAMLIĞI	HASAN KARAKAŞ
GAZİOSMANPAŞA KAYMAKAMLIĞI	SEDDAR YAVUZ
GÜNGÖREN KAYMAKAMLIĞI	SEYFETTİN AZİZOĞLU
KADIKÖY KAYMAKAMLIĞI	HASAN KARAHAN

Katılımcıların İsimleri ve Temsil Ettikleri Kurumlar

Tablo Ek 4.28

Kurum	Temsilci
KAĞITHANE KAYMAKAMLIĞI	AHMET AKIN VARICIER
KÜÇÜKÇEKMECE KAYMAKAMLIĞI	OSMAN ÖZTÜRK
MALTEPE KAYMAKAMLIĞI	AHMET OKUR
PENDİK KAYMAKAMLIĞI	CAFER ODABAŞ
SANCAKTEPE KAYMAKAMLIĞI	NECMETTİN KALKAN
SARIYER KAYMAKAMLIĞI	ÖMER KARAMAN
SİLİVRİ KAYMAKAMLIĞI	AHMET MESUT DEMİRKOL
SULTANBEYLİ KAYMAKAMLIĞI	MEHMET CEYLAN
TUZLA KAYMAKAMLIĞI	MÜMİN HEYBET
ÜMRANİYE KAYMAKAMLIĞI	MEHMET ALİ YILDIRIM
ÜSKÜDAR KAYMAKAMLIĞI	SÜLEYMAN ERDOĞAN
ZEYTİNBURNU KAYMAKAMLIĞI	MUSTAFA DÜNDAR
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	DOÇ. DR. ABDÜLMECİT KARATAŞ

## 4

## KARAR KONFERANSI KATILIMCI ANALİZİ

21 Eylül 2010 tarihinde düzenlenen Karar Konferansı'na, 280 farklı kurumdan toplam 323 katılımcı davet edilmiş olup, 175 farklı kurumdan 228 temsilci katılmıştır. Davet edilenlerin konferansa katılım oranı %71 olup, Arama Konferansındaki katılım oranı (%73) ile benzerlik göstermektedir.

Konferansa katılım dağılımları incelendiğinde; en yüksek oranda katılımı sağlayan kurumların kamu kurumları olduğu, onları

sırasıyla yerel yönetim ve sivil toplum kuruluşlarının takip ettiği görülmektedir. Konferansa katılan kurumların ilişkili olduğu alana göre dağılımları incelendiğinde; genel politika ve planlama alanında faaliyet gösteren kurumların temsiliyet oranının yüksekliği göze çarparken, temsiliyet oranı en az olan grupların istihdam, bilim, teknoloji ve AR-GE, dezavantajlı gruplar ve diğer grupların olduğu gözlemlenmektedir.

Katılımcıların kurum türü ve ilişkili olduğu alana ilişkin dağılımlar aşağıda sunulmuştur. (Bkz. Tablo Ek 4.29 ve Tablo Ek 4.30)

Kurum Türüne Göre Katılımcı Dağılımı

Tablo Ek 4.29

Kurum Türü	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Kamu	91	40
Yerel Yönetim	71	31
Sivil Toplum Kuruluşu	51	22
Akademik	10	5
Diğer	5	2
<b>Toplam</b>	<b>228</b>	<b>100</b>

İlişkili Olduğu Alan	Katılımcı Sayısı	Oran (%)
Altyapı, İnşaat ve Gayrimenkul	4	2
Genel Politika ve Planlama	100	44
Ulaşım ve Lojistik	9	4
İstihdam	2	1
Finans	7	3
Çevre	9	4
Gençlik ve Spor	3	1,5
Kültür ve Turizm	12	5
Eğitim	12	5
Sağlık ve Sosyal Hizmetler	11	5
Sanayi ve Ticaret	43	19
Medya	4	1,5
Bilim, Teknoloji ve AR-GE	3	1
Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Araştırmalar	5	2
Tarım	2	1
Dezavantajlı Gruplar	1	0,5
Diğer	1	0,5
<b>Toplam</b>	<b>228</b>	<b>100</b>

KARAR KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
ALTI NOKTA KÖRLER VAKFI İSTANBUL ŞUBESİ	EBRU ANSE
ANADOLU ASLANLARI İŞADAMLARI DERNEĞİ	MUSTAFA KOCA
ANADOLU ASLANLARI İŞADAMLARI DERNEĞİ	SITKI ABDULLAHOĞLU
ARNAVUTKÖY KAYMAKAMLIĞI	HÜRREM AKSOY
AVCILAR BELEDİYESİ	YAVUZ ÇENGEL
AVCILAR BELEDİYESİ	MEHMET HAMZA
AVCILAR BELEDİYESİ	A. TUNAY GÜRPINARLI
AVRASYA SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ	ÖMER FARUK BAŞARAN
BAĞCILAR BELEDİYESİ	LOKMAN ÇAĞIRICI

KARAR KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
BAĞCILAR KAYMAKAMLIĞI	ABDURRAHMAN KAÇMAZ
BAĞCILAR KAYMAKAMLIĞI	VEYSEL YURDAKUL
BAHÇELİEVLER BELEDİYESİ	İSMAİL HAKKI ÖZHAN
BAHÇELİEVLER KAYMAKAMLIĞI	ŞEVKET CİNİR
BAKIRKÖY BELEDİYESİ	HASAN ERSOY
BAKIRKÖY KAYMAKAMLIĞI	YAKUP VATAN
BAŞAKŞEHİR KAYMAKAMLIĞI	CEVDET CAN
BAYINDIRLIK VE İSKAN İL MÜDÜRLÜĞÜ	KASIM KAYIHAN
BAYRAMPAŞA KAYMAKAMLIĞI	ABDULKADİR YAZICI
BEŞİKTAŞ BELEDİYESİ	Ö. YÜKSEL TÜRKİLİ
BEŞİKTAŞ KAYMAKAMLIĞI	SADETTİN YÜCEL
BEYKOZ KAYMAKAMLIĞI	NAZİFE AHMEDOVA
BEYKOZ KAYMAKAMLIĞI	AYDIN ERGÜN
BEYLİKDÜZÜ BELEDİYESİ	ERGÜN ŞAHİN
BEYLİKDÜZÜ KAYMAKAMLIĞI	YUSUF ODABAŞ
BEYLİKDÜZÜ ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ	ADNAN KELEŞOĞLU
BEYOĞLU BELEDİYESİ	ÖZCAN TOKEL
BEYOĞLU KAYMAKAMLIĞI	HASAN ŞENSES
BİRLEŞMİŞ MİLLETLER EĞİTİM, BİLİM VE KÜLTÜR KURUMU TÜRKİYE MİLLİ KOMİSYONU	GÜL İREPOĞLU
BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ	PROF. DR. CENGİZHAN ÖZTÜRK
BURSA, ESKİŞEHİR, BİLECİK KALKINMA AJANSI	JÜLİDE ALAN
BÜYÜKÇEKMECE KAYMAKAMLIĞI	İSMAİL GÜNDÜZ
ÇATALCA KAYMAKAMLIĞI	NEVZAT TAŞDAN
ÇEKMEKÖY BELEDİYESİ	HASAN ÖZTÜRK
ÇEKMEKÖY BELEDİYESİ	YAŞAR MAMATİ
ÇEKMEKÖY KAYMAKAMLIĞI	MEHMET ARSLAN
ÇEVRE DOSTU YEŞİL BİNALAR DERNEĞİ	NİHAT GÖKYİĞİT
ÇEVRE KORUMA VE AMBALAJ ATIK DEĞERLENDİRME VAKFI	CÜNEYT KALKAN
ÇEVRE VE ORMAN İL MÜDÜRLÜĞÜ	ERKAN KAYAÖZ
DARÜŞŞAFKA CEMİYETİ	GAMZE ARTUN
DENİZ TEMİZ DERNEĞİ	ASLİN KARANFİL
DENİZ TİCARET ODASI	KORAY DENİZ
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	EMRAH YAMAN
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	ABDULLAH ÖZDEMİR
DOĞAL HAYATI KORUMA VAKFI	ENGİN ŞENOL

KARAR KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
DÜNYA GAZETESİ	İBRAHİM EKİNCİ
EKONOMİ MUHABİRLERİ DERNEĞİ	TURGAY TÜRKER
EKONOMİ VE DIŞ POLİTİKA ARAŞTIRMALAR MERKEZİ	AHU YİĞİT
ESENLER BELEDİYESİ	FARUK AYDIN
ESENLER KAYMAKAMLIĞI	MEDİ BAŞ
ESENYURT BELEDİYESİ	SELAHATTİN POYRAZ
ESENYURT KAYMAKAMLIĞI	HALİL UYUMAZ
EYÜP KAYMAKAMLIĞI	OSMAN KAYMAK
FATİH KAYMAKAMLIĞI	HASAN KARAKAŞ
FİNANSAL KİRALAMA DERNEĞİ	HAKAN GÜLELÇİ
GAYRİMENKUL YATIRIM ORTAKLARI DERNEĞİ	FARUK GÖKSU
GAYRİMENKUL YATIRIM ORTAKLARI DERNEĞİ	EYLEM GÜLCEMAL
GAZETECİLER VE YAZARLAR VAKFI	CEMAL UŞAK
GAZİOSMANPAŞA BELEDİYESİ	ARIF PARLAKKILIÇ
GAZİOSMANPAŞA BELEDİYESİ	DENİZ MURT
GAZİOSMANPAŞA BELEDİYESİ	BEYHAN ERGİN
GAZİOSMANPAŞA BELEDİYESİ	NAMİK KEMAL SAĞIROĞLU
GAZİOSMANPAŞA KAYMAKAMLIĞI	SEDDAR YAVUZ
GAZİOSMANPAŞA KAYMAKAMLIĞI	ŞEREF KOÇ
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ	PROF. DR. LÜTFİHAK ALPKAN
GENÇLİK VE SPOR İL MÜDÜRLÜĞÜ	TAMER TAŞPINAR
GENÇLİK VE SPOR İL MÜDÜRLÜĞÜ	MUSTAFA YILDIZ
GIYİMKENT BAŞKANLIĞI	İDRİS KURŞUN
GIYİMKENT BAŞKANLIĞI	SALİM GÖKSU
GÜNGÖREN KAYMAKAMLIĞI	İSMAİL BULAÇ
GÜNGÖREN KAYMAKAMLIĞI	HÜSEYİN ERDOĞAN
HAK-İŞ KONFEDERASYONU	AHMET KAYA
İKİTELLİ ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ	NURİ KONAK
İKTİSADİ GELİŞİM VE İŞ AHLAKI DERNEĞİ	ŞÜKRÜ ALKAN
İKTİSADİ KALKINMA VAKFI	ÇİSEL İLERİ
İL DEFTERDARLIĞI	BEKİR BAYRAKDAR
İL KÜLTÜR VE TURİZM MÜDÜRLÜĞÜ	PROF. DR. AHMET EMRE BİLGİLİ
İL MİLLİ EĞİTİM MÜDÜRLÜĞÜ	DR. MUAMMER YILDIZ
İL SAĞLIK MÜDÜRLÜĞÜ	İBRAHİM TOPÇU
İL SAĞLIK MÜDÜRLÜĞÜ	GÜLHAN GÜNDOĞDU

KARAR KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
İL TARIM MÜDÜRLÜĞÜ	AHMET KAVAK
İNSAN KAYNAĞINI GELİŞTİRME VAKFI	DR. MUHTAR ÇOKAR
İSLAM TARİH, SANAT VE KÜLTÜR ARAŞTIRMALARI VAKFI	ABDULLAH TOPALOĞLU
İSTANBUL 2010 AVRUPA KÜLTÜR BAŞKENTİ AJANSI	YILMAZ KURT
İSTANBUL 2010 AVRUPA KÜLTÜR BAŞKENTİ AJANSI	GAZİ SELÇUK
İSTANBUL AVRUPA BİRLİĞİ ÖNCÜLERİ DERNEĞİ	FİKRET KASAPOĞLU
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	HÜSEYİN EREN
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	KÖKSAL TANDIROĞLU
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	ABDULKADİR İNCEOĞLU
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ	UĞUR İNAN
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ AFET KOORDİNASYON MERKEZİ	SELÇUK TÜTÜNCÜ
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ÇEVRE KORUMA VE KONTROL DAİRE BAŞKANLIĞI	CEVAT YAMAN
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ÇEVRE KORUMA VE KONTROL DAİRE BAŞKANLIĞI	TÜRKER EROĞLU
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ İMAR VE ŞEHİRCİLİK DAİRE BAŞKANLIĞI	AHMET ERHAN GÖKAL
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ İSMEK	GÜVEN ÇALIŞKAN
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ KÜLTÜR A.Ş.	NEVZAT BAYHAN
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ KÜLTÜR A.Ş.	HASAN IŞIK
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ SAĞLIK VE SOSYAL HİZMETLER DAİRE BAŞKANLIĞI	MUZAFFER SARAÇ
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ SU ÜRÜNLERİ HALİ MÜDÜRLÜĞÜ	MEHMET UÇAR
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI	İHSAN KARADENİZ
İSTANBUL ÇOCUKLARI VAKFI	İLHAN KANTARCIOĞLU
İSTANBUL ESNAF VE SANATKARLARI ODALARI BİRLİĞİ	FAİK YILMAZ
İSTANBUL ESNAF VE SANATKARLARI ODALARI BİRLİĞİ	MUSTAFA AKYÜZ
İSTANBUL İHRACATÇI BİRLİKLERİ GENEL SEKRETERLİĞİ	DR. YASEMİN DEMİRDAĞ
İSTANBUL İL ÖZEL İDARESİ	CEMAL ÖZDEMİR
İSTANBUL İL ÖZEL İDARESİ	SABRİ KAYA
İSTANBUL İL ÖZEL İDARESİ	TÜLAY TAŞÇI
İSTANBUL İL ÖZEL İDARESİ İL GENEL MECLİSİ	HASAN HÜSAMETTİN KOÇAK
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	DOÇ. DR. ABDÜLMECİT KARATAŞ
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	GÖKHAN ÇOBAN
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	AŞKIN AYIK
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	MEHMET ONUR PARTAL
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	MEHMET HASAN BULUT
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	ESRA ÖNCÜL
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	SERKAN KORKMAZ ARSLAN

KARAR KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	SEDA ATABAY
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	YUSUF HARTAVI
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	DUYGU TANRIKULU
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	BURCU ÖZÜPAK GÜLEÇ
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	MUHAMMET MUCTEBA BEŞLİ
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	ABDURRAHMAN HALİS AÇIKGÖZ
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	SÜLEYMAN BAYEZİT
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	ZEKERİYA SÖNMEZ
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	MUSTAFA KARABAŞ
İSTANBUL KALKINMA AJANSI	AHMET TOLGA KURU
İSTANBUL MENKUL KIYMETLER BORSASI	ESİN Y. AKBULUT
İSTANBUL METROPOLİTAN PLANLAMA MERKEZİ	ULAŞ AKIN
İSTANBUL PROJE KOORDİNASYON BİRİMİ	KAZIM GÖKHAN ELGİN
İSTANBUL PROJE KOORDİNASYON BİRİMİ	OLGUN GÜNDÜZ
İSTANBUL SANAYİ ODASI	Z. GONCA ÜNDÜL
İSTANBUL SANAYİ ODASI	ÖMER İNAN
İSTANBUL SİT ALANLARI ALAN YÖNETİMİ BAŞKANLIĞI	GÜLAYŞE EKEN
İSTANBUL TAŞIMACILAR BİRLİĞİ DERNEĞİ	REHA BALI
İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ARI TEKNOKENT	ARZU ERYILMAZ
İSTANBUL TİCARET ODASI	ÖYKÜ SELİMOĞLU
İSTANBUL TURİST REHBERLERİ ESNAF ODASI	METİN KURAL
İSTANBUL TURİZM, KÜLTÜR VE ÇEVRE GÖNÜLLÜLERİ DERNEĞİ	TUNAY GÜRSEL
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ	PROF. DR. KARUN NEMLİOĞLU
İSTANBUL VALİLİĞİ İL PLANLAMA VE KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	ÜZEYİR YILMAZ
İSTANBUL VALİLİĞİ SOSYAL YARDIMLAŞMA VE DAYANIŞMA VAKFI	HURİSER AŞICI
İŞ HAYATI DAYANIŞMA DERNEĞİ	RECEP EKŞİ
KAĞITHANE BELEDİYESİ	KEMAL ÇAVUS
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ 1. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	ŞAMİL GÜLEN
KARTAL BELEDİYESİ	MURAT DİREN
KATI ATIK TÜRK MİLLİ KOMİTESİ	PROF. DR. GÜNAY KOCASOY
KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	MUSTAFA ÇALIŞKAN
KIYI EMNİYETİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	MUHSİN SUBAŞI
KOÇ ÜNİVERSİTESİ	DOÇ. DR. METİN TÜRKAY



KARAR KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
KÜÇÜK VE ORTA ÖLÇEKLİ SANAYİ GELİŞTİRME VE DESTEKLEME İDARESİ BAŞKANLIĞI	AYŞE ÖĞÜNÇ
KÜÇÜK VE ORTA ÖLÇEKLİ SANAYİ GELİŞTİRME VE DESTEKLEME İDARESİ BAŞKANLIĞI	MUSTAFA BOZKURT
KÜÇÜK VE ORTA ÖLÇEKLİ SANAYİ GELİŞTİRME VE DESTEKLEME İDARESİ BAŞKANLIĞI İKİTELLİ İŞLETME GELİŞTİRME MÜDÜRLÜĞÜ	SELAHATTİN KAYA
KÜÇÜKÇEKMECE BELEDİYESİ	SEDA GENÇ
KÜÇÜKÇEKMECE KAYMAKAMLIĞI	ORHAN ÖZTÜRK
MALTEPE BELEDİYESİ	ÖMER LÜTFÜ SOMUN
MALTEPE KAYMAKAMLIĞI	AHMET OKUR
MARMARA BELEDİYELER BİRLİĞİ	ZÜVER ÇETİNKAYA
MARMARA İŞ HAYATI DERNEKLERİ FEDERASYONU	ÖMER FARUK EKŞİ
MARMARA ÜNİVERSİTESİ	PROF. DR. SUAT OKTAR
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ	PROF. DR. GÜZİN KAYA
MÜSTAKİL SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ	MEHMET NURİ GÖNENOĞLU
PENDİK BELEDİYESİ	CİHAT ASLANOĞLU
PENDİK KAYMAKANLIĞI	CAFER ODABAŞ
REKLAMCILAR DERNEĞİ	SELMA KARAASLAN
REKLAMCILIK VAKFI	EMEL GÖKER
RO-RO GEMİ İŞLETMELERİ VE KOMBİNE TAŞIMACILAR DERNEĞİ	AHMET GÜZEN
RUMELİ YÖNETİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ	İDRİS KORALP
SABANCI ÜNİVERSİTESİ	PROF. DR. KOREL GÖYMEN
SABIHA GÖKÇEN HAVALİMANI	BERK ALBAYRAK
SAHİL GÜVENLİK MARMARA VE BOĞAZLAR BÖLGE KOMUTANLIĞI	SERDAR UMARER
SANAYİ VE TİCARET İL MÜDÜRLÜĞÜ	HİLMİ SEZER
SARIYER BELEDİYESİ	İNAN İZCİ
SARIYER KAYMAKAMLIĞI	SADETTİN YÜCEL
SERMAYE PİYASASI KURULU	RESUL CEVİZ
SİLİVRİ BELEDİYESİ	FİLİZ SARIKURT
SİLİVRİ KAYMAKAMLIĞI	YUSUF DEMİRKOL
SOSYAL HİZMETLER İL MÜDÜRLÜĞÜ	ÖNAL İNALTEKİN
SOSYAL HİZMETLER İL MÜDÜRLÜĞÜ	İLKAY SATILMIŞ
ŞEHİR PLANCILARI ODASI İSTANBUL ŞUBESİ	ÇARE OLGUN ÇALIŞKAN
ŞİŞLİ KAYMAKAMLIĞI	MEHMET ÖKLÜ

KARAR KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
MERKEZ BANKASI İSTANBUL ŞUBESİ	ÜMİT FINDIKOĞLU
TBMM MİLLİ SARAYLAR DAİRE BAŞKANLIĞI	TALAT FAZLI SAKARYA
TEMA VAKFI (TÜRKİYE EROZYONLA MÜCADELE, AĞAÇLANDIRMA VE DOĞAL VARLIKLARI KORUMA VAKFI)	PROF. DR. ORHAN DOĞAN
TOPLU KONUT İDARESİ BAŞKANLIĞI	YAVUZ ÇELİK
TOPLUM GÖNÜLLÜLERİ VAKFI	GÖKDAĞ GÖKTEPE
TRAKYA KALKINMA AJANSI	MEHMET GÖKAY ÜSTÜN
TURİSTİK OTELCİLER, İŞLETMELER VE YATIRIMCILAR BİRLİĞİ	ÖMER FARUK BOYACI
TURİZM GELİŞTİRME VAKFI	SEMA ADALILAR
TUZLA KAYMAKAMLIĞI	MÜMİN HEYBET
TUZLA ORGANİZE DERİ SANAYİ BÖLGESİ	CAVİT ÇETİN BAHADIR
TÜKETİCİYİ KORUMA DERNEĞİ	HAŞMET ATAHAN
TÜKETİCİYİ KORUMA DERNEĞİ	AYSEL CAN EKŞİ
TÜM SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ	HALİT KANAK
TÜM SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ	YASİN CEYHAN
TÜRK EĞİTİM VAKFI	DAVUT ÖKÜTÇÜ
TÜRK EĞİTİM VAKFI	NECMETTİN BAĞCI
TÜRK GİRİŞİM VE İŞ DÜNYASI VE KONFEDERASYONU	SEFA TARGIT
TÜRK STANDARTLARI ENSTİTÜSÜ	ADNAN AKBAŞ
TÜRK STANDARTLARI ENSTİTÜSÜ	BAHRİ GÜNDOĞDU
TÜRKİYE BANKALAR BİRLİĞİ	MELİKE MUMCU
TÜRKİYE BİLİŞİM DERNEĞİ	FİKRET KALFAOĞLU
TÜRKİYE DIŞ TİCARET DERNEĞİ	DR. SÜLEYMAN GEDİK
TÜRKİYE EĞİTİM GÖNÜLLÜLERİ VAKFI	NURDAN ŞAHİN
TÜRKİYE FUAR YAPIMCILAR DERNEĞİ	SERDAR YALÇIN
TÜRKİYE FUTBOL FEDERASYONU	ZEKİ ÇOL
TÜRKİYE GÖNÜLLÜ TEŞKÜLLER VAKFI	AYHAN OGAN
TÜRKİYE HALKLA İLİŞKİLER DERNEĞİ	FÜGEN TOKSÜ
TÜRKİYE İSTATİSTİK KURUMU İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	ZEKİ BOSTANCI
TÜRKİYE İŞ KURUMU İSTANBUL İL MÜDÜRLÜĞÜ	MUAMMER COŞKUN
TÜRKİYE İŞADAMLARI VE SANAYİCİLERİ KONFEDERASYONU	METİN ÇALIK
TÜRKİYE İŞADAMLARI VE SANAYİCİLERİ KONFEDERASYONU	FUAT ÖZBEKLİ
TÜRKİYE İŞÇİ SENDİKALARI KONFEDERASYONU	ASALETTİN ARSLANOĞLU

KARAR KONFERANSI KATILIMCILARI	
Kurum	Temsilci
TÜRKİYE KALİTE DERNEĞİ	ORHAN ARGON
TÜRKİYE KALKINMA BANKASI	RECEP MEHMET ŞENGELE
TÜRKİYE KATILIM BANKALARI BİRLİĞİ	OSMAN AKYÜZ
TÜRKİYE SAKATLAR KONFEDERASYONU	BİLAL KIZARTICI
TÜRKİYE SERMAYE PİYASASI ARACI KURULUŞLARI BİRLİĞİ	OSMAN İLKER SAVURAN
TÜRKİYE SEYAHAT ACENTALARI BİRLİĞİ	GÜNNUR ÖZALP
TÜRKİYE SİGORTA VE REASÜRANS ŞİRKETLERİ BİRLİĞİ	MEHMET KALKAVAN
ULAŞTIRMA BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ	NECİBE KARAALTIN
ULUSLAR ARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMET ÜRETEENLERİ DERNEĞİ	SELAHATTİN DOĞAN
ULUSLARARASI YATIRIMCILAR DERNEĞİ	MUSTAFA ALPER
ULUSLARARASI YATIRIMCILAR DERNEĞİ	SERPİL İŞILDAR
ÜMRANİYE BELEDİYESİ	EJDER BATUR
ÜMRENİYE KAYMAKAMLIĞI	MEHMET ALİ YILDIRIM
ÜSKÜDAR BELEDİYESİ	CİHAN EROĞLU
ÜSKÜDAR KAYMAKAMLIĞI	SÜLEYMAN ERDOĞAN
YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ	YRD. DOÇ. DR. ERKUT AKKARTAL
ZEYTİNBURNU KAYMAKAMLIĞI	MUSTAFA DÜNDAR

## 5 GENEL DEĞERLENDİRME

Arama ve Karar Konferansları ile çalıştaylara, toplam 858 temsilci davet edilmiş olup, 295 farklı kurum ve kuruluştan, 431'i farklı olmak üzere, toplam 554 temsilci katılım göstermiş ve %65 oranında katılım olduğu görülmüştür. Arama Konferansına katılan temsilci sayısı 187 iken, bu sayı Karar Konferansında %22 oranında artarak 228'e ulaşmıştır. Konferanslar ve çalıştaylar sonrasında, katılımcıların bir kısmı Ajansı yakından tanımak istediklerini ve Ajansla yakın işbirliği içinde olmak istediklerini belirtmişlerdir.

Arama ve Karar Konferansları ile farklı kurum ve kuruluşlardan çalıştaylarda yer alan 554 katılımcının 222'si (%40) kamu kurumu, 152'si (%27) sivil toplum kuruluşu, 137'si (%25) yerel yönetim kuruluşu, 32'si (%6) akademik kurumların, 11 katılımcı (%2) ise diğer kurum ve kuruluşların temsilcileridir.

Arama ve Karar Konferansları ile çalıştaylara farklı kurum ve kuruluşlardan

katılan 554 temsilcinin 15'i (%2,7) altyapı, inşaat ve gayrimenkul, 241'i (%43,5) genel politika ve planlama, 32'si (%5,8) ulaşım ve lojistik, 7'si (%1,2) istihdam, 17'si (%3,1) finans, 6'sı (%1,1) gençlik ve spor, 21'i (%3,8) çevre, 31'i (%5,6) kültür ve turizm, 21'i (%3,8) eğitim, 19'u (%3,4) sağlık ve sosyal hizmetler, 67'si (%12,1) sanayi ve ticaret, 11'i (%2) medya, 28'i (%5,1) bilim, teknoloji ve AR-GE, 21'i (%3,8) ekonomik, sosyal ve kültürel araştırmalar, 4'ü (%0,7) tarım, 7'si (%1,2) dezavantajlı gruplar alanında ve 6'sı (%1,1) ise diğer alanlarda faaliyet göstermektedir. Arama ve Karar Konferansları ile çalıştaylara; 5 farklı türden ve 17 farklı alanda faaliyet gösteren kurum ve kuruluş temsilcileri katılmışlardır.

## **KİTAP TASARIMI**

TAXI Creative Solutions - [www.taxics.com](http://www.taxics.com)

## **BASKI**

xxxx Ofset

Bu yayının tüm hakları saklıdır; tamamı ya da bir bölümü yayımcının yazılı izni olmaksızın, aynen ya da işlenerek yeniden basılamaz, fotokopi dahil elektronik veya mekanik herhangi bir yolla çoğaltılamaz, kaydedilemez, yayılamaz, herhangi bir ortamda yayınlanamaz, iletilemez veya diğer kullanımlara konu edilemez.

Copyright © İstanbul Kalkınma Ajansı

Kasım, 2011

