

beykozakademi

DERGİSİ

CİLT 02 - SAYI 02
YIL 2014



BEYKOZ
LOJİSTİK
MESLEK
YÜKSEKOKULU

ISSN 2147-8082



BEYKOZ LOJİSTİK MESLEK YÜKSEKOKULU YAYINLARI
BEYKOZ AKADEMİ DERGİSİ

Cilt: 2 - Sayı: 2 - Yıl: 2014
ISSN: 2147-8082

Derginin Sahibi : Doç. Dr. Baki AKSU
Sorumlu Müdür : M. Murat ŞENTÜRK
Yönetim Yeri : Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu, Beykoz, İSTANBUL
Yayının Türü : Akademik Hakemli Dergi – Altı ayda bir yayınlanır.

Yayın Komisyonu : Prof. Dr. Okan TUNA
Prof. Dr. Nüket GÜZ
Doç. Dr. Baki AKSU

Editör : Yrd. Doç. Dr. Nevzat Evrim ÖNAL

Yayın Hazırlama Kurulu : Yrd. Doç. Dr. Ezgi UZEL
Yrd. Doç. Dr. Güray TEZER
Yrd. Doç. Dr. Nejla KARABULUT
Yrd. Doç. Dr. Nevzat Evrim ÖNAL
Yrd. Doç. Dr. Özlem SANRI
Yrd. Doç. Dr. Pınar Seden MERAL
Yrd. Doç. Dr. Serkan GÜRSOY
Yrd. Doç. Dr. Ümmüşen GÜRSOY
Dr. Burcu GÜVEN
Dr. Nurullah DEMİR

Dizgi ve Mizanpaj : Hüseyin ALEMDAROĞLU
Redaksiyon : Deniz ULUSOY
Kapak Tasarım : Hayalgücü Tasarım

Yazışma Adresi : Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu
Vatan Cad. No: 69 Kavacık, Beykoz, İstanbul

İletişim : beykozakademi@beykoz.edu.tr
444 25 69

Basım Yeri : PATROL Matbaacılık Gıda San. ve Tic. Ltd. Şti.
Ankara Cad. No: 260 Pendik, İstanbul
0216 307 55 00

Basım Tarihi : Aralık, 2014

Dergide yayınlanan makalelerin bilim, virgül, içerik ve dil bakımından sorumluluğu yazarlarına aittir. Dergide yayınlanan makaleler kaynak gösterilmeden yayınlanamaz.

© Tüm hakları saklıdır.

içindekiler

01

Düzensiz Hatlarda Hizmet Veren Gemi İşletmelerinin Gemi Seçim Kriterleri

İrşad BAYIRHAN, Selçuk NAS

21

Mekansal Planlar ve Lojistik

Şafak BAŞA

33

Post-Pozitivist Paradigmalar

Ali SOMEL

47 İstanbul'un Ateşle İmtihanı
Ömer Ersin ERDOĞAN

69 Should Istanbul Be Made a 'Global City'?
Fatma Pınar ARSLAN

DÜZENSİZ HATLARDA HİZMET VEREN GEMİ İŞLETMELERİNİN GEMİ ACENTASI SEÇİM KRİTERLERİ: MERKEZLERİ İZMİR'DE BULUNAN KURU VE DÖKME YÜK GEMİ İŞLETMELERİNDE BİR ARAŞTIRMA⁽¹⁾

İRŞAD BAYIRHAN⁽²⁾, SELÇUK NAS⁽³⁾

ÖZ

Geminin sahibi, işleticisi, kiracısı veya gemi kaptanı, liman işlemlerinin takip edilmesi amacıyla yükleme ve boşaltma limanında kendi acentesini seçme ve tayin etme özgürlüğüne sahiptir. Bu anlamda gemi işletmelerinin gemi bağlama limanının dışında kendi nam ve hesabına hareket etmek üzere atamaları gereken acentenin seçimi önemli bir karardır. Düzensiz sefer yapan, kuru ve dökme yük gemi işletmelerine yönelik olarak tasarlanan bu araştırmada, özellikle 'BIMCO' ve 'FONASBA' gibi kurumların çalışmalarına rağmen henüz tam bir standarda kavuşmamış olan acentelerin atama kriterlerinin neler olduğu sorusu aydınlatılmaya çalışılmıştır. Acente atama kriterlerinin tespitine yönelik olarak toplanan veriler için, literatüre dayalı olarak geliştirilen yapılandırılmış görüşme formu kullanılmıştır. Çalışmada, merkezleri İzmir'de bulunan kuru ve dökme yük gemisi işleten sekiz adet işletmenin yöneticisi ile görüşmeler yapılmıştır. Elde edilen veriler içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiştir. Sonuç olarak düzensiz hatlarda hizmet veren kuru ve dökme yük gemi işletmelerinin acente seçim kriterleri ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: Düzensiz hat, gemi işletmesi, gemi acentesi, seçim kriteri.

JEL Kodları: D40, D70, L92, R40

1 Bu çalışma, 16-18 Mayıs 2013 tarihleri arasında düzenlenen II. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi'nde sunulmuştur.

2 Yüksek Lisans Öğrencisi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Deniz Emniyet Güvenlik ve Çevre Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı, irsad.bayirhan@gmail.com.tr.

3 Doç. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, snas@deu.edu.tr.

**SHIP AGENCY APPOINTMENT CRITERIA OF SHIP OPERATORS THAT PROVIDE
SERVICE IN TRAMP SHIPPING: A RESEARCH IN DRY CARGO AND BULK CARRIER SHIP
OPERATORS BASED IN IZMIR**

ABSTRACT

Ship owner, ship operator, charterer or captain are free to choose and appoint their agency at loading and unloading port to follow up port operations. Within this context, appointing an agency in order to act for own account out of port of registry is an important decision for the ship operators. In this study designed for dry cargo ships and bulk carriers that do tramp shipping, agency appointment criteria which do not have standards even though corporations such as "BIMCO" and "FONASBA" have studied on them are tried to be defined. Structured interview form was used based on literature for the data which are reveal the criteria about the appointment an agency. Interviews have been done with operators of eight ship management companies that operates dry cargo ships and bulk carriers based in Izmir. The data are analyzed by content analysis method. As result of this study, agency appointment criteria of operators of dry cargo ships and bulk carriers trading on tramp shipping has been defined.

Keywords: Tramp shipping, ship operator, ship agency, appointment criteria.

JEL Codes: D40, D70, L92, R40

1. Giriş

Denizcilik sektörü içerisinde, milyonlarca ton yük ve yolcu taşınmakta ve bu işlem için binlerce gemi limanlarımızdan gidip gelmektedir. Bu dinamik yapıda gemi işletmeleri, yurtdışı operasyonlarında kendilerini temsil etmeleri ve gereksinimlerini karşılamaları için bir takım kriter ve prosedürler paralelinde acente tayin etmektedirler.

Gemi işletmesi, geminin karadan işletilmesi ve yönetilmesi ile ilgili fonksiyonlarını yerine getiren örgüt olarak tanımlanmaktadır. Profesyonel gemi işletmesi ise; bir veya belli bir grup hizmetin donatan dışındaki bir işletme tarafından profesyonel yönetim desteğiyle sağlanması şeklinde tanımlanabilir. Tanımdaki profesyonel destek hizmet sağlayıcının anlaşılmalı konularda belli bir ücret karşılığı donatana sağladığı destek anlamını taşımaktadır (Willingale, 1998: 11). Gemi acentesi ise en genel anlamıyla, bağlama limanı dışında gemiyi üçüncü şahıslara karşı temsil eden bir işletmedir. Bu nedenle gemi acenteliği, temsil ettiği taraflar açısından önemli sorumluluklar yüklenen bir işiştir.

Gemi işletmelerini diğer işletmelerden ayıran en önemli fark; işin icra edildiği yerin yani gemilerin işveren ve işletmenin uzağında yer alması, buna bağlı olarak bu işletmelerin yönetiminin öneminin daha da artmasıdır (Muslu, 2008: 7). Bazen en küçük bir hata, gemi sahibi, işletmecisi ve kiracısına büyük zararlar verebilir. Gemi acentesi, kendisini atayanın çıkarlarını en iyi şekilde korumalı ve talimatlarını en etkin ve hızlı biçimde yerine getirerek, gereksinimlerine ve isteklerine, ticari çıkarlarına uygun olarak özen gösterecek şekilde hareket etmesini bilmelidir (Duman, 2011: 221). Artan rekabet şartları altında bir gemi işleticisine (donatan veya kiralayan) güvenli bir hizmetle birlikte daha düşük maliyetlerle iş fırsatları yaratmak, müşteri memnuniyetine süreklilik kazandırmak gerek gemi işletmecisinin gerekse acentenin varlığını sürdürmesinin başlıca unsuru haline gelmiştir (Güğerçin ve Saban, 2009).

Bu araştırmada gemi işletmecilerinin acente tayininde nelere dikkat ettiği ve görevini en uygun şekilde yerine getirmesi beklenen acentenin seçim kriterlerinin neler olduğu aydınlatılmaya çalışılmıştır.

2. Deniz Taşımacılığı

Deniz taşımacılığı özellikle yükte ağır, birim değer olarak pahalı (hububat, kum, metal cevheri, kömür vb.) bozulmayan ve dökme eşyanın taşınmasında önemli yer tutar (Tek, 1999: 680). Bütün dünyada olduğu gibi, Türkiye’de de uluslararası ticaretin çok büyük bir bölümü ton-km maliyeti en ucuz taşıma türü olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir (Sezer, 2008: 21). Dünya ticaretinin %90’ı, Türkiye’nin dış ticaretinin %86’sı denizyolu ile yapılmaktadır (DTO, 2012). Deniz taşımacılığı bu oranlara ulaşırken kendi içinde birçok alt ve yan sektörü de barındırmaktadır.

Deniz ulaştırması, gemilerin sefer yaptığı bölgelere göre; kabotaj taşımacılığı, ithal ve ihraç yükü taşımacılığı, transit yük taşımacılığı, yabancı limanlar arası yük taşımacılığı, göller ve nehirlerdeki yük (iç su) taşımacılığı olarak gruplamak mümkündür. Bunun yanında sefer türlerine göre; düzensiz (tramp) taşımacılık, düzenli (layner) taşımacılık ve yük ve gemi türlerine göre tanker taşımacılığı, Ro-Ro taşımacılığı, konteyner taşımacılığı, kombine taşımacılık, dökme yük taşımacılığı olarak da sınıflandırılmaktadır (Çakır, 2011: 11).

Gemi işletmeleri deniz ulaştırma sektöründe genellikle “düzensiz hat” (Tramp) ve “düzenli hat” (Liner) işletmeleri, olarak sınıflandırılmaktadır. Literatürde “düzensiz” yerine “tarifesiz”, “düzenli” yerine ise “tarifeli” sefer kavramları da kullanılmaktadır. Düzenli hat taşımacılığı; gemilerin daha önceden belirlenmiş bir rotada, belirli bir program içerisinde, belirli limanlara belirli bir süre içinde işletilmesi olarak tanımlanabilir. Küçük parsiyel yüklerin taşınmasına hizmet eden bir sektördür (Stopford, 2009: 31). Bu taşımacılıkta düzensiz hat taşımacılığın aksine çok sayıda taşıtan bulunur. Düzenli hat taşımacılığında kullanılan gemiler ise konteyner, Ro-Ro, yolcu, feribot, soğutmalı, yeni otomobil taşıyıcı, genel kargo/ kırkambar gemileridir. Düzenli hatlarda taşınan yükler, düzensiz hatlara göre daha değerli ve taşınması daha özen isteyen yüklerdir. Yükler daha düzenli bir şekilde ve daha dengeli navlun fiyatlarıyla taşınması gerekir. Düşük miktarlarda yük çok sayıda gönderici tarafından çok sayıda alıcıya ulaşır. Piyasa koşulları daha istikrarlı ve öngörülebilirdir. Oligopolistik piyasa koşullarının var olduğu düzenli hatlarda az sayıda taşıyıcı bulunmasına karşın yoğun rekabet söz konusudur (Kişi, 2013: 6).

Düzensiz hat taşımacılığı; gemilerin sefer programları belirli bir düzen içinde veya belirli bir program dahilinde değilse bu tür taşımacılık şekline “düzensiz (tarifesiz) hat taşımacılığı” adı verilmektedir. Bu tür taşımacılıkta gemiler için nerede yük bulunur ise ve nerede karlı bir taşımacılık türü söz konusu ise oraya gönderilirler. Düzensiz seferlerde büyük hacimli ve genellikle bir tam gemi yükü oluşturacak yüklerin taşınmasında uygulanan bir sistemdir (Kişi, 2013: 2). Düzensiz hat taşımacılığında genel olarak kuru dökme yük, ham petrol tankeri, petrol ürünü tankeri, kimyasal tanker, sıvılaştırılmış gaz tankeri (LPG/LNG), OBO (maden cevheri, petrol, dökme), balıkçı gemileri kullanılır. Bu taşımacılık türünün en önemli yük tipi kuru dökme yüklerdir. Dünya genelinde denizyolu taşımalarının %40’ını kuru dökme yükler oluşturmaktadır. Son istatistiklere göre dünya gemi kapasitesinin %42,8’ini ise kuru dökme yük gemileri oluşturmaktadır (Platou, 2013). Düzensiz hatlarda taşınan yükler genellikle hammadde ya da yarı işlenmiş maddelerden oluşmaktadır. Bu nedenle düzenli hat taşımacılığı ile karşılaştırıldığında hacim olarak büyük olmakla birlikte değer olarak daha düşük bir değere sahiptir (Tek, 1999: 681). Piyasa koşulları daha belirsiz ve değişkendir. Tam rekabete yakın koşulların bulunduğu söylenebilir yani çok sayıda taşıyıcı ve taşıtan vardır. Ağırıklı olarak seferlik gemi kiralaması yapılmaktadır (Stopford, 2009: 34).

Çalışmaya konu olan düzensiz hatlarda, genel olarak taşınan yük grubu olan kuru dökme yüklerin ülkemizdeki yeri; Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) 2012 yılında yayınladığı sektör raporuna göre sicil itibarıyla (1000 GRT ve üzeri) 649 geminin 258'i kuru yük, 112'si ise dökme yük gemisidir (DTO, 2012).

a. Deniz ticaretinde taraflar

Deniz ticaretinde kazanç elde etmeye yönelik işlemlerin en çok rastlanan grubu eşya ve yolcu taşıma işleridir. Bu tür yüklenimleri içeren sözleşmeler, deniz ticaretinde Navlun Sözleşmesi olarak adlandırılan, eşya ve taşıma sözleşmeleridir (Kender, 2012: 137). TTK'nın 1138. maddesine göre Navlun Sözleşmesi; "taraplardan birinin (taşıyan), navlun karşılığında deniz yoluyla eşya taşımayı, diğer tarafın (taşıtan) navlun ödemeyi üstlendiği sözleşme" olarak tanımlanmıştır. Deniz ulaştırmasında ana aktör durumunda bulunan "taşıtan" ve "taşıyan" aşağıda tanımlanmaktadır.

Taşıyan (carrier); deniz yoluyla yük taşımayı taahhüt eden kimsedir. Taşıyan donatan olabileceği gibi, başkasının gemisini deniz ticaretinde kullanan kimse (gemi işletme mütaahidi) olması da mümkündür (Kender, 2012: 138). Donatan kavramı burada geniş anlamda kullanılır, yani donatan veya donatma iştiraki de söz konusu olabilir. Donatan "gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikidir" (TTK 1061). Donatma iştirakinde ise bir gemi birden çok şahıs tarafından (veya tüzel kişi) deniz ticaretinde kullanılmaktadır (Kender, 2012: 97). Geminin tüm işletme fonksiyonları donatan tarafından yerine getirileceği gibi bazı fonksiyonları dışarıdan hizmet satın alınarak da yerine getirilebilir. Örnek verecek olursak donatan, personel donatımı, bakım, geminin donatım ve sigortası ve geminin mümkün olduğunca fazla sürede operasyon yapabilmesini sağlamak gibi gemi işletme fonksiyonlarını başka bir işletmeye devredebilir (Nas, 2008: 7). Başkasının gemisini deniz ticaretinde kullanmak üzere kiralayan tarafa, "kiracı" (charterer) denmektedir. Kiralama işlemi kiracı ve donatanın karşılıklı mutabakatıyla yapılmış kiralama sözleşmeleri (Charter Parties) ile gerçekleşir (Çetin, 1997: 86). Deniz taşımacılığında temel olarak üç farklı kiralama tipi bulunur. Bunlardan ilki "çıplak kiralama" (Bare-Boat) tipidir. Bu kiralama tipinde kiracı, gemiyi donatandan belirli bir süre içerisinde belirli bir kira bedeli karşılığında işletmek amacıyla kiralar. Burada kiracı gemiyi sadece teknik donanımıyla işler durumda alır fakat gemi adamları bulmak ve gemi işletmek tamamen kendisine aittir. Bu tipte kiracılar yüklerini taşımaktan ziyade kendileri de donatan veya gemi işletme müteahhitliği yapan kişilerdir (Stopford, 2009: 201). Deniz taşımacılığında ikinci tip, "zaman esaslı kiralama" (Time Charter) tipidir. Bu kira tipinde gemi, kiracıya belirli bir kira bedeli (Hire Money) karşılığında belirli bir süreliğine kiraya verilir. Zaman esaslı kiralamada geminin belirtilen süresi içerisinde işletilmesi kiracıya aittir. Bu nedenle geminin işletilmesinden kaynaklanan yakıt, liman masrafları gibi maliyetler kiracı tarafından, işletmeyle ilgili olmayan diğer masraflar donatan tarafından karşılanmaktadır

(Çetin, 1997: 85). Deniz taşımacılığında üçüncü ve en yaygın kullanılan gemi kiralama tipi “sefer esaslı kiralama” (voyage charter) tipidir. Bu kiralama tipinde donatan gemisinin tamamını veya bir bölümünü navlun diye adlandırılan bir bedel karşılığında belirtilen bir yükleme limanından yine donatan ve kiracının ortaklaşa karar bağladıkları bir veya birden fazla boşaltma limanına kiracıya ait yükün taşınması amacıyla yalnızca o sefere mahsus olmak üzere kiraya vermesidir (Tek, 1999: 683). Sefer esasına dayalı kiralama günümüzde yoğunlukla dökme kuru yükler, dökme sıvı yükler ve genel kargo (general kargo) yüklerinde uygulanmakta ise de yoğunluk dökme kuru yükler üzerindedir.

Taşıtan, taşıyan ile navlun sözleşmesini akdeden ve eşya taşıma karşılığında navlun ödemeyi üstlenen kimsedir. Sözleşmenin diğer tarafındaki kişidir. Sözleşmede kiracı (charterer) olarak görülmektedir. Taşıtanın malın sahibi olması gerekmez (Çetin, 1997: 89). Yükleten; taşınacak malı gemiyi getiren yahut taşıyana teslim eden kimsedir. Taşıtanın temsilcisi durumundadır. Bazen yükletenle taşıtan sıfatı aynı şahısta birleşebilir (Duman, 2011: 183). Gönderilen; varma limanında yükü teslim alma yetkisine sahip olan kimsedir. Konşimentoyu elinde bulunduran ya da navlun sözleşmesine dayanarak, yükün teslimini isteme hakkına sahip kimsedir. Gönderilen aynı zamanda taşıtan veya yükleten de olabilir. Ancak günümüzde daha çok deniz aşırı alıcı, komisyoncu veya bir banka olarak ortaya çıkar (Kender, 2012: 140).

Taşıtan ile taşıyan arasında çoğu zaman aracılar kullanılmaktadır. Bu aracılar özellikle düzensiz hat taşımacılığında taşınacak yükler için hem teknik yapı hem de ekonomik olarak uygunluk gösteren gemilerin bulunmasında rol oynarlar. Bu işlem gemi kiralama piyasası denilen piyasada brokerler aracılığıyla yapılır.

Deniz ticareti tarafları, belirli bir liman veya bölgede temsil edilmesi gerektiği durumlarda, kendilerini temsil etmek üzere bir aracı görevlendirirler. Bu aracılar belirli bir sözleşmeye dayalı olarak bir tarafın haklarını koruyan ve onun adına hareket eden kimsedir. Deniz ticaretinin en önemli taraflarını temsil yetkisine sahip olan ve acente adı ile anılan bu aracılar aşağıda incelenmektedir.

b. Gemi acente kavramı

“Acente” kavramı, TTK’nın 102. maddesinde aşağıdaki şekilde tanımlanmaktadır. “Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya işletmenin çalışanı gibi işletmeye bağlı bir hukuki konuma sahip olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimseye acente denir”.

Acente kavramı farklı hukuki kavramlar için kullanılmaktadır. Acentenin net bir tanımını yapabilmek için unsurlarını tespit etmek gerekmektedir. Ayrıca bağlayıcılığı ve çerçevesi

bakımından ilgili kişi veya kuruluşlar arasında yapılan anlaşma esastır. Zira acentelik sözleşmesi ile acente, bir bedel karşılığında, müvekkilin belli bir bölge içindeki işlerini ilgilendiren akitlerde aracılık etmeyi veya müvekkil adına akit yapmayı üstlenmektedir (Dönmez, 2009: 14).

Gemi acenteleri ise Gemi Acenteliği Yönetmeliği 4/E maddesinde aşağıdaki şekilde tanımlanmaktadır. “Yaptıkları anlaşmalar ile gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleyen veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulmayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluştur”

Düzenli hat seferi (kırkambar-konteyner taşımacılığı) yapan gemilere hizmet veren acentelere liner (düzenli hat) acente; düzenli olmayan, arızı seferler (çoğunlukla dökme yük veya proje yükü taşımacılığı) yapan gemilere hizmet veren acentelere tramp (düzensiz sefer) gemi acentesi denilmektedir (Hatipoğlu, 2008: 14).

Genel olarak acenteler “armatör”, “kiracı” ve “koruyucu” acentelik olarak üç ana başlık altında sınıflandırılmaktadır. Kiracı acenteliği, geminin kiralama şekline göre kendi içinde ikiye ayrılmaktadır. Bu ayırım; gemiyi sefer esasına göre kiralayan tarafından atanan acente ve gemiyi zaman esasıyla kiralayan tarafından atanan acente şeklindedir. Gemi Acenteliği Yönetmeliği’ne göre koruyucu acente; gemi acentesi ile yük acentesinin farklı olduğu durumlarda temsil ettikleri kişilerin hak ve menfaatlerini birbirlerine karşı koruyan acenteyi ifade etmektedir. Tali acente ise bir acentenin kendi nam ve hesabına işlem yapmak üzere verdiği yetki dahilinde faaliyette bulunan acentedir (Duman ve Eminoğlu, 2011: 12-13).

Acentenin ataması görevi ve masraflarının karşılanması, taşıma sözleşmelerine göre değişen bir durumdur. Tali acenteler genellikle, dünya geneli hizmet veren büyük acentelerin görevlendirmesiyle “ana acentesi” adına hizmet verir. Armatör acentesi kavramı ise çoğu kez sefer esasına (voyage charter) dayanan bir taşımada gemi donatanı tarafından yapılır. Bu tür atama en yaygın atama şeklidir (Duman ve Eminoğlu, 2011; 12). Bunun yanında donatan tarafından yapılan bir diğer atama türü koruyucu acentelik atamasıdır. Geminin zaman esaslı kira süresinde donatan doğrudan kendisine bağlı ve kendi kontrolü altında olmayan bir limanda çıkarlarının korunması amacıyla bu yola başvurur (Latarche, 1998: 11).

Kiracı acenteliği, taşıma sözleşmesinin türüne göre tayin edeni, masraflarının karşılanması ve niteliği değişen bir acentelik türüdür. Çıplak gemi (bare-boat) kiralamalarında kiracı geminin yakıt, personel, kumanya gibi bütün masraflarını üstlendiği gibi acente tayini ve masrafları da kendisine aittir. Gemi sefer esasıyla kiralandığında, kiracının isteği üzerine

donatan tarafından atama gerçekleştirilir. Bu noktada acentenin masrafları donatana ait olsa da kiracı acentesi olarak adlandırılır. Kiracı, bu şekilde gemiyle ilgili gelişmelerin takip edilmesiyle görevli personel maliyeti gibi bir takım avantajlara sahip olur (Duman ve Eminoğlu, 2011: 12).

Zaman esaslı kira (time charter) sözleşmeleri, tüm limanlarda acenteleri kiracının atayacağını ve ödemelerini yapacağını değiştirmeksizin şart koşar. Acente bu halde sorumlu olduğu taraf olan kiracının, donatanla olan uyumsuzluklarında aracı olmalıdır. Geminin donanımıyla, mürettebat veya klaslama ile ilgili bir problem olduğunda acente kiracının namına donatana bilgi vermek ve kimin neyi ödemesi gerektiği konusuna açıklık kazandırmalıdır (Latarche, 1998: 13).

Kuru-dökme yük gemi işletmecilerinin, düzensiz sefer acenteleri ise genellikle zaman esaslı kiralamalarda kiracı acentesi karşısında, kendi haklarını korumak adına koruyucu acente niteliğindedir. Elbette ki bu husus özellikle daha önce sefer yapılmamış bir bölge (liman) için daha büyük önem kazanmaktadır.

c. Gemi acentelerinin görev ve sorumlulukları

Gemi acentelerinin rutin iş ve işlemleri genel olarak; acentesi olduğu gemilerin limana geliş ve gidişlerinde, gümrük, liman, polis, sahil sağlık, kıyı emniyeti, konsolosluk bağlantılı işlemleri yerine getirmek; rıhtım ve iskelelere yanaşıp kalkma, yükleme - boşaltma işlemlerini takip etmektir. Bu görevlere ek olarak, konşimento ve manifesto tanzim etmek, teslim ordinosu vermek, gemilere ait mutat masrafları ödemek, manifesto noksanı veya fazlası yükleri takip etmek ve neticelendirmek, aktarma (transit) yüklerin ait olduğu limanlara sevk etmek ve geminin talep edilen ihtiyaçlarını karşılamak, gerektiğinde onarım işlerini yaptırmaktır. Ayrıca, yolcu işlemlerini yapmak, buldukları bölgede yük araştırması yapmak, donatan veya gemi işleticisinden aldığı talimata göre navlun tahsil etmek, tahsilat ve tediyelemeye ait hesap çizelgeleri düzenlemek ve gemiye ait diğer işlerde gemi sahibinin talimatları doğrultusunda hareket etmek olarak sıralanabilir (Divilioğlu ve Tarku 2011: 46).

Gemi acentesini görevini yerine getirirken taşıyıcıya karşı bir takım sorumlulukları bulunmaktadır. Bu sorumlulukları aşağıda sıralanmaktadır (Duman ve Eminoğlu, 2011: 4).

- Gemi gelmeden evvel liman masraflarını, acentelik ve diğer ücretleri, gemi sahibi, işleticisi, kiracısı veya genel acentesine bildirerek mutabakat sağlamak.
- Gemi sahibi, işleticisi, kiracısı veya genel acentesi ile sağlanan bu mutabakata göre gemi limana gelmeden evvel peşin olarak hesabına havale ettirmek.
- Acente, gemi limandan kalkışını müteakip kısa surede liman masraflarını çıkarmakla, varsa kullanılmayan bakiye tutarı geciktirmeksizin iade etmekle, yükümlüdür.

d. Gemi acentesi seçiminin önemi ve gemi işletmecilerinin yurtdışı acentelerinden beklentileri

Acenteler yükletenlerle donatanlar arasında ilişki oluşturmasını bilen ve bu ilişkileri uzun dönemli koruması gereken işletmelerdir. Bu anlamda müşterilerinin uzun dönemli isteklerine göre hizmet kalitesi taleplerini geliştirmek zorundadır (Cerit ve Önce, 1998: 113).

Acentelik, temsil etme vasfı ile ilişkinin, yüklenicilik niteliği ile güvene dayanan yapısı nedeniyle üzerine birçok sorumluluklar yüklenmektedir. Bağlama limanından uzakta dünyanın herhangi bir noktasında bir gemiyi kumanda eden gemi kaptanının veya işletmecisinin nam ve hesabına hareket edebilen ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan bir yapısı vardır. Bu kapsamda acenteler hizmet verdiği bölgede ona verilen yetkiye uygun olarak işinin veya mesleğinin genel niteliğine uygun olarak hareket etmelidir. Ayrıca acentenin makul olan özen ve beceriyle hareket etme sorumluluğu da bulunmaktadır (Latarche, 1998: 6). Acente, atama emrini aldığı tarafa bağlı olan sorumluluklarının bilincinde olmalıdır. Bu gemi donatanı, işleteni veya kiracısı olabilir. Esas olan acente, onu atayan ve ücretini ödeyen kimseye karşı sorumludur (McDowell ve Gibbs, 2007: 459).

Gemi acentesi, kendisini atayanın çıkarlarını en iyi şekilde koruyacak ve talimatlarını en etkin ve hızlı biçimde yerine getirecek, gereksinimlerine ve isteklerine, ticari çıkarlara uygun olarak özen gösterecek şekilde hareket etmesini bilmelidir (Duman, 2011: 221). Gemi acentesi, gemiyle ilgili talimatları, kendisini atayan taraftan alır ve onun gereksinimlerine uygun olarak yürürlüğe koyar. Acente kendisine verilmiş belirli talimatlar dışında hiçbir görev üstlenmemeli ve hiçbir şekilde hareket etmemelidir. Acentenin üstleneceği görev, belirli bir geminin belirli bir yük için hangi hizmetlere gereksinimi olduğunu belirlemeli ve gereken düzenlemeleri yapmalıdır (Hatipoğlu, 2007: 14).

Gemi acenteleri için genel olarak belirlenmiş olan beklentiler aşağıda sıralanmaktadır (Duman ve Eminoglu, 2011: 5). İşinde uzman ve tecrübeli olmalı, gemi ile ilgili operasyonları 24 saat takip edebilecek imkân ve yeterlikte olmalı, acentelik hizmetlerinde çalıştırdığı elemanlarının iş arkadaşlarına, işverenlerine, vekiline saygılı davranışlar içerisinde olduğuna emin olmalıdır. Çalışanlarının gemi kaptanının, gemi direğinde asılı bayrağa ait ülkeyi temsil ettiğini unutmamalı, giyimi ve davranışlarıyla saygı uyandırır nitelikte olmalıdır. İşlemlerinde dakik olmalı ve işini ertelememeli, bağlı ve ilişkide bulunduğu resmi daireler ve özel kuruluşlarla çok iyi diyalog içinde olmalıdır.

Malcolm Latarche'a göre (1998: 6) "gemi işletmecisi acenteye, kendi çıkarlarını gözetken ve talimatlarını alan ve onları iyi ve karlı sonuca erıştiren kendi varlığının bir

uzantısı olarak bakmaktadır". Bu anlamda acentelikte öncelik, hizmetlerini vermeye başlayacağı limandaki gemi operasyonunu planlamak ve gerçekleştirmek sonra da gemi işletmecilerinin çıkarlarına en iyi şekilde hizmet edilmesini sağlamak için onların adına etkin olacak kapasiteyi yaratmak olacaktır. Söz konusu husus, gemileri ve yükleme boşaltma gereksinimlerini anlamak için yalnızca teknik beceriyi değil, bir geminin limanda donatana en ekonomik maliyetle sonuçlanan bir kalış suresini sağlamak için üçüncü tarafları etkileyebilmeyi de gerektirmektedir.

Acentelerin bugereksinimleri karşılayabilmesine göre, her acentenin pazardaki yansıması da farklı olmaktadır ki seçim kararı, çalışanın profesyonelliğine yönelik güvene dayanmaktadır (Hanhan, 2006: 60). Doğru bir ortak ile zamanında, en az risk ve en az maliyetle hizmet almak, işletmeleri diğerlerinden farklı kılmakta ve bir adım öne çıkarmaktadır. İşte bu faaliyetin bir sistematik içinde yapılması, karar verici olarak gemi operatörlerinin işlerinin kolaylaştırılması ve doğru kararın verilerek doğru acentenin seçilmesi çok önemlidir ve bu da araştırmanın önemini ortaya koymaktadır. Gemi işletmecisinin acente seçim süreci ve kriterleri ile ilgili herhangi bir çalışmaya rastlanmadığı için, bu çalışmada, yapılan araştırma ile kriterler ortaya konmaya çalışılmıştır.

3. Araştırmanın metodolojisi

Araştırmada, gemi sahipleri ve/veya gemi işletmecilerinin yurtdışı gemi hizmetlerinde nasıl bir acente tayin etmek istedikleri ve bu acenteyi hangi yöntemleri kullanarak tayin ettikleri sorularına yanıt aranmıştır. Araştırma nitel bir araştırma olup, veriler "yapılandırılmış görüşme formu" kullanılarak toplanmıştır. Toplanan veriler içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiştir. Araştırmanın kapsamı İzmir ilindeki kuru/dökme yük işleten armatör ve gemi işletmecileri ile sınırlandırılmıştır. Sonuç olarak; seçilen acentenin mevcut özelliklerinin neler olduğu ve gemi işletmecilerinin beklentilerini ne ölçüde karşılandığı tespit edilmiştir.

a. Araştırmanın amacı

Bu araştırmada amaç; İzmir ilindeki kuru/dökme yük gemisi işleten gemi sahipleri ve/veya gemi işletmecilerinin gemileri yurt dışında bir limanda iken bu limanda kendi nam ve hesabına hareket edebilecek ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı kendi haklarını koruyacak acenteleri tayin ederken ne gibi değişkenleri dikkatte aldığı ve bu acentelerin seçim kriterlerinin neler olduğunu ortaya çıkartmaktır.

b. Araştırmada veri toplama yöntemi

Araştırmada veri toplamak amacıyla "yapılandırılmış görüşme formu" kullanılmıştır. Yapılandırılmış görüşme formunda üç ana soru, literatüre dayalı olarak oluşturulmuştur.

Sorular genelden başlayarak özele doğru bir yapıda sıralanmış olup, sondaj soruları ile desteklenmiştir. İlk soru; “Yurt dışında acente tayin ederken; hangi kriterleri göz önüne alıyorsunuz?” şeklinde düzenlenmiştir. Bu soru ile ilgili olarak oluşturulan sondaj sorularında, ilk soru için ifade edilen kriterlerin işletmelerce ne derece ve nasıl uygulandığı sorulmuştur. Ayrıca acente tayini için bir prosedürlerinin olup olmadığı, var ise prosedüre uygun davranıp davranmadıkları sorulmuştur. İkinci soru ise acente tayini sırasında karşılaşılan zorlukların tespitine yönelik olarak; “Yurtdışı acente tayini edilirken ne gibi zorluklarla karşılaşıyorsunuz?” sorusu sorulmuştur. Son soru ise tayin edilen acentelerden beklentiler ve gerçekleşen durum arasındaki farkları tespit etmek amacıyla, “Belirlediğiniz kriterlere göre tayin edilen acente; her zaman beklentilerinizi karşılıyor mu?” sorusu sorulmuştur. Son soru ile ilgili olarak hazırlanan sondaj sorularında ise; gemi işletmecilerinin beklentilerinin karşılanamaması sebepleri ile ilgili olarak görüşleri tespit edilmeye çalışılmıştır. İzmir ilindeki kuru/dökme yük işleten armatör ve gemi işletmecileri ile gerçekleştirilen görüşmeler, Ocak - Mart 2013 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

c. Araştırmanın ana kütlesi ve örneklem

Araştırmanın ana kütlesi İzmir’de düzensiz hatlarda hizmet veren kuru/dökme yük gemi işletmeleridir. Ana kütle ile ilgili olarak Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi üye listesi incelenmiştir. İncelenen listede istenen kriterlere uygun olarak sekiz adet işletme tespit edilmiştir. Tespit edilen ana kütlelerin tamamına ulaşılarak yüz yüze görüşme tekniği ile mülakatlar yapılmıştır. Görüşmelerde, firmaların organizasyon yapılarına göre yurtdışı acente seçiminde ve atanmasında karar alma yetkisine sahip; operasyon müdürü, sorumlusu ve yardımcısı, acente sorumlusu, filo müdürü ve genel müdür sıfatıyla ilgili kişiler ile görüşülmüştür.

d. Veri analiz yöntemi

Yapılandırılmış görüşme formları kullanılarak toplanan veriler içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiştir. Analizde sorulara ait verilen cevaplardan elde edilen verilerde yapılan kodlamalar ve temalar oluşturulmuş olup, sıklık ve yoğunluk değerleri çıkartılmıştır. Üç ana soru için ayrı ayrı yapılan analizlerde tespit edilen acente seçim kriterleri, seçim prosedürleri, karşılaşılan zorluklar için sıklık (frekans) tablosu ve verilen cevapların önem derecesini gösteren yoğunluk (intensity) tabloları oluşturulmuştur. Yoğunluk analizleri sırasında katılımcıların kendi ifadeleri üzerinde yapmış oldukları güçlendirici tanımlamalar dikkate alınarak değerlendirilmiştir. Bu güçlendiricilerde “çok”, “önemli”, “hayati” vb. tanımlamalar 3 puan ile değerlendirilirken, sıradan ve cümle içerisinde herhangi bir güçlendirici tanım yapılmadan kullanılan ifadeler ise 1 puan ile değerlendirilmiştir. Ara değer olan 2 puan ise, görüşmeyi yapan araştırmacının yapılan görüşme sırasındaki elde ettiği gözlemlerin sonucunda oluşturduğu kanaatlerde kullanılmıştır.

4. Bulgular

Araştırmaya katılan sekiz gemi işletmesinin tamamı kendi gemilerini işletmektedir. Katılımcı gemi işletmelerinden dördü 1 adet gemiye sahip iken, diğer işletmelerin gemi sayısı sırasıyla 5, 4, 3 ve 2 adettir. Toplam 18 adet gemiye sahip katılımcı gemi işletmeleri, en az bir gemisini zaman esaslı kiralama yöntemiyle işletmekte olduğu tespit edilmiştir. Bu yöntem ile kiraya verilmiş olan gemiler için, kira sözleşmesi gereğince, acente atama işlemi kiracı tarafından yapılmaktadır. Bu durumda ise, katılımcı işletmeler kendilerini temsilen atadığı acente ise “koruyucu acente” olarak tanımlanmıştır. Diğer yandan, katılımcı gemi işletmelerinden 2 adedi, sahip olduğu gemilerden en az birini sefer esaslı kiralama yöntemiyle (voyage charter) işletmekte olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu yöntem ile kiralanan gemi için atanan acente, “armatör acentesi” olup, sözleşme gereğince kiracının talebi doğrultusunda armatör tarafından atanmaktadır. Burada da acente seçimindeki esnekliğin kiracıya ait olduğu tespit edilmiştir.

Katılımcı gemi işletmelerinin gemileri yurt dışında bir limanda iken bu limanda kendi nam ve hesabına hareket edebilecek ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı kendi haklarını koruyacak acenteleri tayin ederken ne gibi değişkenleri dikkatte aldığı ve bu acentelerin seçim kriterlerinin neler olduğunu ortaya çıkartmak amacıyla hazırlanan yapılandırılmış görüşme formundaki ilk soru; Yurt dışında acente tayin ederken; hangi kriterleri göz önüne alıyorsunuz” sorusudur. Katılımcı gemi işletmelerinin tamamı acente atama işlemlerinde en önemli kriterin “kiracı acentesinin tavsiyesi” olduğunu belirtmiştir. Görüşmelerde, bu kriterin önemli bir hale gelmesinde temel sebebinin, son yıllarda artan gemi arzının deniz ticaretinde kiracının elini güçlendirdiği ortak bir fikir olarak ortaya çıkmıştır. Bunun yanında acente atanmasında kiracıların çok güçlü bir hale geldiği hatta, son beş yılda bu karmaşık ve özel yük operasyonları ve taşıma ya da personel değişikliği gibi işlemler dışında, gemi sahiplerinin koruyucu bir acenteyi bile atamadığı tespit edilmiştir. Yapılan görüşmelerde elde edilen verilerin analizi sonucunda en sık kullanılan acente seçim kriterleri Tablo 1’de sıralanmıştır.

Tablo 1 incelendiğinde, acente seçim kriterleri için katılımcı gemi işletmelerinin ifade ettiği kriterler sırasıyla, “kiracı tavsiyesinin”, “tanınırlık”, önceki tecrübelerle dayalı olarak “deneyim”, “gidilen ülke”, “maliyet”, “güvenilirlik”, “referans”, “hizmet kalitesi”, “operasyon kalitesi”, “internet araştırma sonuçları”, “ana acente”, “hız”, “BIMCO üyeliği” olarak belirlenmiştir. Katılımcı gemi işletmeleri, Afrika, Güney Amerika ve Arap ülkeleri gibi belirsizliklerin olduğu, düzensiz ve sorunlu bölgelerde, güçlü ve siyasi gücü olan acentelerin seçiminin önemli olduğunu ve bu nedenle de acente seçim kriterinde bazen “gidilen ülke” kriterinin önem kazanabildiğini belirtilmişlerdir. “Maliyet” kriterinin ise özellikle düzensiz seferlerde önem kazandığı, navlun teklifi verilirken maliyet belirlenmesi yönünde önemli olduğu belirtilmektedir.

Araştırmada, acente seçim kriterlerinin Tablo 1’de verilen sıralamalarının çeşitli durumlara göre değişebileceği tespit edilmiştir. Örnek olarak; ilk kez gidilen bir ülke söz konusu olduğunda yapılan referans arama kriterinin yanında internet araştırması yapmak ve tanınırlık durumunu göz önüne almak işletmelerin en sık başvurduğu bir yöntem olarak ortaya çıkmaktadır. Ana acente kullanan yalnızca iki adet işletme bulunmaktadır. Bu işletmeler kimi zaman ana acentenin atadığı acenteyi kullanırken kimi zamanda tavsiye niteliğinde danışmanlık hizmeti almaktadırlar. Çalışmaya başlamadan önce en çok önem verilmesi beklenen kriterin acentenin “BIMCO (Baltic and International Maritime Council) üyesi olma şartı”, araştırma sonucunda sadece iki işletmenin aradığı kriterler arasında olduğu, ayrıca yalnızca bir katılımcı işletme için olmazsa olmaz koşul olduğu tespit edilmiştir.

Katılımcı gemi işletmeleri tarafından en sık ifade edilen acente seçim kriterleri sıralamasının yanında, bu kriterlerin gemi işletmeleri açısından önem dereceleri de tespit edilmiştir. Daha önce veri analizi bölümünde anlatıldığı gibi, katılımcı gemi işletmelerinin ifade ettiği kriterlerin üzerine yüklemiş olduğu yoğunluk değerleri dikkate alınarak, kriterlerin gemi işletmeleri için önem dereceleri tespit edilmiştir. Bu değerler Tablo 1’de kriterlerin frekans sıralaması ile birlikte gösterilmektedir. Kriterlerin yoğunluk değerleri incelendiğinde en önemli kriterin, en sık ifade edilen kriterde olduğu gibi “kiracı tavsiyesi” olduğu görülmektedir. “Deneyim” ve “Maliyet” kriterlerinin ise ikinci derecede önemli kriterler olduğu tespit edilmiştir. “Güvenilirlik” kriteri ise önemli bir kriter olarak dikkate alındığı görülmektedir.

Tablo 1:
Acente Seçim Kriterlerinin Frekans Sıralaması ve Önem Değerleri

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Kiracının tavsiyesi	8	22
Tanınilılık	8	9
Deneyim	7	17
Gidilen ülke	6	8
Maliyet	6	17
Güvenilirlik	6	11
Referans	5	7
Hizmet kalitesi	5	8
Operasyon kapasitesi	5	7
İnternet araştırma sonuçları	3	4
Ana acentenin ataması	2	5
Hız	2	2
BIMCO üyeliği	2	4

Araştırmanın birinci sorusu ile ilgili olarak hazırlanan sondaj sorusunda; acente seçimi ile ilgili bir prosedürlerinin olup olmadığı, var ise neler olduğu ve bu prosedüre uygun davranılıp davranılmadığı soruları sorulmuştur. Katılımcı gemi işletmeleri acente seçimi ile ilgili olarak standart bir prosedürlerinin olmadığını, duruma göre değişik yöntemler kullandıklarını ifade etmiştir. Katılımcı gemi işletmelerinin acente tayini sırasında kullandıkları yöntemlere ait frekans ve yoğunluk değerleri Tablo 2’de gösterilmektedir. Acente seçim yöntemleri “yük ve taşımanın niteliğine göre kiracı acentesini kullanmak” en sık tekrarlanan ve önemli olan yöntem olarak tespit edilmiştir. Diğer yöntemler; “daha önceki deneyime göre seçim yapmak”, “lokal acenteler arasında teklif oluşturmak”, “ilk kez çalışılacak ise referans aramak”, “daha önceki deneyime göre ücrette pazarlık etmek”, “gidilen ülke ve limana göre belirlemek”, “ana acentenin belirlediği acenteyi kullanmak”, “BIMCO üyesi acenteler arasında teklif oluşturmak”, “yıl sonu değerlendirmeleri ile prosedür oluşturmak” şeklinde sıralanmıştır.

Tablo 2:
Acente Seçim Yöntemlerinin Frekans Sıralaması ve Önem Değerleri

Seçim Yöntemleri	Frekans	Yoğunluk
Yük ve taşımanın niteliğine göre kiracı acentesini kullanmak	8	20
Daha önceki deneyime göre seçim yapmak	7	14
Lokal acenteler arasında teklif oluşturmak	5	9
İlk kez çalışılacak ise referans aramak	5	8
Daha önceki deneyime göre ücrette pazarlık etmek	4	8
Gidilen ülke ve limana göre belirlemek	3	5
Ana acentenin belirlediği acenteyi kullanmak	2	5
BIMCO üyesi acenteler arasında teklif oluşturmak	2	4
Yıl sonu değerlendirmeleri ile prosedür oluşturmak	1	3

Araştırmada katılımcı gemi işletmelerine yöneltilen ikinci soru; “Yurtdışı acente tayini edilirken ne gibi zorluklarla karşılaşıyorsunuz?” sorusudur. Toplanan verilere ait analiz sonuçları Tablo 3’de gösterilmektedir. Gemi işletmeleri genel olarak acente tayini sırasında zorluklar yaşanmadığını ifade etmektedir. Bunun yanında, acente tayininde ve işlemlerde yaşanan zorlukların geminin Afrika, Güney Amerika ve Arap ülkeleri gibi belirsizliklerin olduğu, düzensiz ve sorunlu bölgelerde yaşandığı belirtilmektedir.

Tablo 3’de gösterilen bu değerlerde de görüleceği gibi işletmeler genel olarak büyük bir zorlukla karşılaşmadıklarını ifade etmiştir. Gidilen ülke yasaları ve bürokrasi problemleri en çok şikâyet edilen durum olup yine gidilen ülkenin gelişmişlik düzeyi ve iletişim problemleri en çok karşılaşılan zorluklardır. Diğer yaşanan zorluklar; “gidilen ülke yasaları

ve bürokrasi”, “gidilen ülkenin gelişmişlik düzeyi”, “iletişim problemleri”, “kısa zamanda acente atama sıkıntısı”, “gidilen liman prosedürleri ya da mevzuatı”, “tarifelerin her zaman resmi olmayışı”, “referans alamamak”, “ülkenin coğrafik konumu”, “bazı limanların şehir merkezlerine uzaklığı” şeklinde sıralanmaktadır.

Tablo 3:

Yurtdışı Acente Tayini Sırasında Karşılaşılan Zorluklara Ait Frekans Sıralaması

Acente Tayininde Karşılaşılan Zorluklar	Frekans
Pek fazla karşılaşılıyor	7
Gidilen ülke yasaları ve bürokrasi	5
Gidilen ülkenin gelişmişlik düzeyi	5
İletişim problemleri	5
Kısa zamanda acente atama sıkıntısı	4
Gidilen liman prosedürleri ya da mevzuatı	3
Tarifelerin her zaman resmi olmayışı	2
Referans alamamak	1
Ülkenin coğrafi konumu	1
Bazı limanların şehir merkezlerine uzaklığı	1

Araştırmada katılımcı gemi işletmelerine yöneltilen son soru; “Belirlediğiniz kriterlere göre tayin edilen acente; her zaman beklentilerinizi karşılıyor mu?” sorusudur. Gemi işletmeleri genel olarak tayin ettikleri acentenin beklentilerini karşıladığını ifade etmiştir. Bunun yanında beklentilerinin karşılanmadığı durumlarda, bunların sebepleri ile ilgili olarak toplanan verilerin analizi Tablo 4’de gösterilmektedir. Acentelerin gemi işletmelerinin beklentilerini karşılayamama sebeplerinin başında “bulduğu ülkeden kaynaklı” olduğu tespit edilmiştir. Bunun yanında, acentenin hizmet kapasitesinin yeterli olmamasından dolayı beklentilerin karşılanamaması, gemi işletmeleri açısından en önemli sebep olarak ortaya çıkmıştır. Acentelerin gemi işletmelerinin beklentilerini karşılayamama konusundaki diğer sebepleri sırasıyla; “güvenilirlik ve etik değerlerinin eksikliği”, “acentenin kiracı tarafından belirlenmesi”, “hız ve zamanlama problemleri”, “acentenin sahip olduğu iletişim araçlarının yetersizliği”, “problem çözme kabiliyetinin eksikliği”, “acentenin finansal problemleri”, “acentenin yeterli sorumluluk duygusunun olmaması”, “acentenin aşırı iş yoğunluğu” olarak tespit edilmiştir.

Tablo 4:
Acentelerin Beklentileri Karşılıyamasının Sebeplerine Ait Frekans Sıralaması ve Önem Değerleri

Acentelerin Beklentileri Karşılıyamasının Sebepleri	Frekans	Yoğunluk
Bulunduğu ülkeden kaynaklı sebepler	7	10
Hizmet kapasitesinin yeterli olmaması	5	11
Güvenilirlik ve etik değerlerinin eksikliği	5	9
Acentenin kiracı tarafından belirlenmesi	3	8
Hız ve zamanlama problemleri	3	4
Acentenin sahip olduğu iletişim araçlarının yetersizliği	3	3
Problem çözme kabiliyetinin eksikliği	3	5
Acentenin finansal problemleri	2	2
Acentenin yeterli sorumluluk duygusunun olmaması	2	2
Acentenin aşırı iş yoğunluğu	1	1

5. Sonuç

Bu çalışmada gemi işletmecilerinin yurtdışı acente tayininde seçim kriterlerinin ne olduğu sorusuna yanıt aranmıştır. Araştırmada karşılaşılan en dikkat çekici husus gemi işletmecilerinin yurt dışı acente seçimiyle ilgili geçmişten beri bilinen genel kanaatlerin özellikle son beş-on yıl içerisinde değişmiş olduğudur. Özellikle günümüz deniz ticaretinde bu konuda şikâyetçi olan işletmeler, artan gemi arzına nispeten daha az sayıda olan kiracıların talebelerine karşı güçsüz kaldığı ve kira sözleşmesinde güçlü olan tarafın gemi sahibi değil kiracılar olduğudur. Bu çerçevede gemi operasyonlarında ağır bir kiracı baskısı olduğu ve gemi sahiplerinin karmaşık bir operasyon ya da personel değişikliği olmadıkça koruyucu acente bile atamadıkları ve kiracı acentesini kullandıkları gerçeği ortaya çıkmıştır. Bu araştırma ile özellikle günümüz deniz ticaretinde kiracının acente seçimindeki rolü ortaya konmuştur. Acente seçim kriterlerinde “maliyet” ve “gemi işletmelerinin daha önceki deneyimleri” ikincil kriterler olarak tespit edilmiştir. Bunun yanında gemi işletmelerinin acente seçiminde standart bir prosedürlerinin olmadığı, duruma göre değişik yöntemler kullanabildikleri tespit edilmiştir. Ayrıca düzensiz hat seferi yapan gemiler için bir prosedür oluşturmanın pek mümkün olmadığı dile getirilmiştir. Acente tayin sırasında en fazla karşılaşılan zorluğun, acente ataması yapılacak olan ülkenin genel çevre faktörlerinin belirsizliği ve zayıflığı olduğu tespit edilmiştir. Gemi işletmelerinin genel olarak acentelerden alınan hizmetlerin beklentilerini karşıladığını ifade ederken, beklentilerinin karşılanmadığı durumlarda ise acente atamansın yapıldığı ülkenin makro çevre faktörlerinin etkili olduğu tespit edilmiştir.

Araştırmaya başlamadan önce en çok önem verilmesi beklenen kriterin, acentenin “BIMCO (Baltic and International Maritime Council) üyesi olma şartı”, olacağı düşünüldüğü halde sonuçlar tam tersini göstermiştir. Bu durum BIMCO ve FONASBA gibi uluslararası kuruluşların etkinliğini arttırması gerektiği ortaya çıkartmaktadır. Özellikle ülkemiz gemi işletmelerinin bu konuda bilgi düzeylerini arttırmaları ve ana kriter olarak bu kuruluşlara üyelik şartını aramaları gerektiği düşünülmektedir.

Bu çalışma şu anda sadece İzmir’deki gemi işletmeleri ile sınırlandırılmış olup, çalışmanın İstanbul’da düzensiz hat taşımacılığı yapan, kuru/dökme yük gemisi işleten gemi sahipleri ve/veya gemi işletmecilerini de kapsamaya verilerin genellenebilir haline gelmesini sağlayacaktır. Ayrıca yeterli katılımcı sayısına ulaşılarak acente tayinindeki kriterlerin, sefer bölgelerine, filo büyüklüğüne ve kiralama türüne göre karşılaştırmalar yapılabilecek verilerin toplanması gerekmektedir. Bu çalışmada veri toplama enstrümanı olarak kullanılan yapılandırılmış görüşme formunun elde edilen veriler ışığında geliştirilerek ana soru ve sondaj sorularının geliştirilmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

Cerit, Ayşe Güldem ve Günal Önce (1998) “Denizcilik Acentelerinin Satış Yönetiminde İlişki Pazarlama”, *Çağdaş Denizcilik Stratejileri: İşletme Yönetimi Yaklaşımı*, s. 103-114.

Çakır, Sinan (2011) *Deniz İşletmeciliği; 2. Bölüm*, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Gemi Makinaları İşletme Mühendisliği Ders Notları, s. 11-36.

Çetin, İsmail Bilge (1997) *Dökme Kuru Yük Gemilerinin Sefer Esasına Göre Kiralanması (Türkiye Uygulaması)*, Basılmış Yüksek Lisans Tezi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çetingil, Ergon, Rayegan Kender ve Emine Yazıcıoğlu (2012) *Deniz Ticaret Hukuku; Temel Bilgiler*, 13. Baskı, İstanbul: On İki Levha.

Divilioğlu, Cengiz ve Yavuz Tarku (2011) “Acente ve Otorite (Resmi Makamlar) İlişkisi”, *Gemi Acenteliği Eğitimi*, s.46-105, İstanbul: İ.M.E.A.K Deniz Ticaret Odası, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği.

Dönmez, Onur (2009) *Acente Sözleşmelerinden Doğan Hak ve Borçlar*, Basılmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Duman, Ruhi (2011) “Navlun Sözleşmeleri ve Acentenin Navlun Sözleşmelerinden Doğan Sorumlulukları – Acentenin Olası İş ve İşlemleri, Hizmetler”, *Gemi Acenteliği Eğitimi*, s. 182-221, İstanbul: İ.M.E.A.K Deniz Ticaret Odası, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği.

Duman, Ruhi ve Emin Eminoğlu (2011) "Gemi Acentesi ve Önemi", *Gemi Acenteliği Eğitimi*, s. 5-14, İstanbul: İ.M.E.A.K Deniz Ticaret Odası, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği.

Hanhan, Uluç (2006) *Uluslararası Denizcilikte Donatan İşletmelerinin Personel Seçim Ölçütleri: İzmir Bölgesi Analizi*, Tezsiz Yüksek Lisans Projesi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Hatipoğlu, Halil N. (2007) *Deniz Ticaret Odası ve Acente İlişkisi*, İzmir: İ.M.E.A.K Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi.

İ.M.E.A.K Deniz Ticaret Odası (2012) *Deniz Sektör Raporu*, İstanbul, <http://goo.gl/rpvKn2>, Erişim tarihi: 15 Mart 2013.

Kişi, Hakkı (2013) *Deniz Ulaştırma Piyasası*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ders Notları, s.1-6.

Latarche, Malcolm (1998) *Port Agency*, Londra: The Institute Of Chartered Shipbrokers, Witherby&CO.

McDowell, Carl E. ve Helen M. Gibbs (1999) *Ocean Transportation*, Washington D. C.: Beardbooks.

Muslu, Aziz (2008) *Denizcilik Sektöründe İnsan Kaynakları Yönetimi ve Çalışma İlişkileri*, Basılmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Nas, Selçuk (2008) "Gemi Yönetimi Konusunda Gemi İşletmelerinin Nasıl Bir Gemi Kaptanı İstediklerinin Tespitine Yönelik Nitel Bir Araştırma", Yayınlanmış Doktora Tezinden Alınmış Makale, *Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10(2), s.121-151.

Saban, Metin ve Gülay Güğerçin (2009) "Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler Ve Sefer Maliyetleri", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi*, 1(1).

Sezer, Hande Ve Ömür Y. Saatçioğlu (2008) "Düzenli Hat Deniz Taşımacılığında Nakliye Müteahhidinin Gemi Operatörü Seçimine Çok Kriterli Karar Destek Yaklaşımı", *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10(4), s.19-46.

Stopford, Martin (2009) *Maritime Economics*, 3. Baskı, Londra ve New York: Roulledge Taylor&Franchis Group.

Tek, Ömer Baybars (1999) *Pazarlama İlkeleri*, 8. Baskı, İstanbul: Beta.

The RS Platou International Ship & Offshore Brokers and Investment Bank (2013) *The Platou Report*, <http://goo.gl/SWehLV>, Erişim tarihi: 15 Mart 2013.

Türk Ticaret Kanunu (2013) Kanunlar, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6102.pdf> Erişim Tarihi: 20 Mart 2013.

T.C. Resmi Gazete Sitesi (2012) *Gemi Acenteleri Yönetmeliği*, <http://goo.gl/iGij7M>, Erişim tarihi: 17 Mart 2013.

Willangale, Malcolm (1998) *Introduction to Ship Management*, Londra: Lloyd's of London UK.

MEKÂNSAL PLANLAR YAPIM YÖNETMELİĞİ'NDE LOJİSTİK VE ULAŞIMA YÖNELİK DÜZENLEMELER

ŞAFAK BAŞA⁽¹⁾

ÖZ

Bu yıl yürürlüğe konulan Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, ülkemizdeki mekânsal ya da imar planlamasına ilişkin çok önemli düzenlemeler getirmesinin yanında, lojistik ve ulaşıma yönelik de dikkat çekici hükümler içermektedir. Bu yazıda önce, anılan Yönetmelik hakkında genel bir bilgi verilmiş; ardından da Yönetmeliğin lojistik ve ulaşıma yönelik başlıca düzenlemeleri konusunda açıklamalarda bulunulmuştur. Çalışmada, yeni düzenlemeyle birlikte bundan böyle, her düzey mekânsal planlama yapılırken lojistik olgusunun mutlaka göz önünde bulundurulmak durumunda kalınacağı, bunun da lojistik sektörüne olumlu katkı sağlayacağı sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Mekânsal planlar, lojistik.

JEL Kodu: L98

ABSTRACT

The Spatial Plans Production Regulation that came into force in this year has brought very important descriptions related with place or land use planning in Turkey. This Regulation also includes remarkable provisions for logistics and transportation. In this paper firstly, an overview will be given about the Regulation. Then, the main provisions of the regulations related with logistics and transportation will be given. At the end of the article, it is understood that Regulation will contribute to the logistic sector.

Keywords: Spatial plans, logistics.

JEL Code: L98

1 Dr., Mülkiye Başmüfettişi, İçişleri Bakanlığı, safak.basa@icisleri.gov.tr

1. Giriş

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 14 Haziran 2014 tarih ve 29030 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yeni Yönetmelik, ülkemizdeki mekânsal ya da imar planlamasına ilişkin çok önemli düzeyler getirmesinin yanında, lojistik ve ulaşım konusuna yönelik de dikkat çekici hükümler içermektedir. Zira yeni Yönetmelik ilk kez, lojistik bölgesi, lojistik merkezi, lojistik tesis alanı gibi doğrudan lojistiğe yönelik hükümlere yer vermekle birlikte, ulaşım ana planı gibi lojistikle bağlantılı konulara da yer vermesi açısından oldukça önemli görülmektedir. Ülkemizdeki lojistik sektörünün gelişmesine önemli katkılar yapacağı düşünülen bu düzenlemelerden, lojistik alanında eğitim gören öğrencilerin de haberdar olması gerekmektedir. Dolayısıyla bu yazıda önce, uzunca bir hazırlık sürecinden geçerek meydana getirilen Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği hakkında genel bir bilgi verilmiş; ardından da Yönetmeliğin lojistik ve ulaşımına yönelik başlıca düzenlemeleri ve getirdiği yenilikler konusunda açıklamalarda bulunulmuştur.

2. Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği’nin Tanıtımı

Bu bölümde, Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği’nin genel bir tanıtımı yapılmış; bu bağlamda Yönetmeliğin, (a) hazırlanma süreci ve gerekçeleri; (b) amacı, kapsamı ve bölümleri; (c) getirilen başlıca yenilikler ve son olarak (d) Yönetmeliğe yönelik bazı eleştiriler üzerinde durulmuştur.

a. Yönetmeliğin hazırlanma süreci ve gerekçeleri

Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca, Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği hazırlanırken aşağıdaki süreçler takip edilmiştir: (1) Yürürlükte olan Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelikte yapılacak değişikliklere ilişkin çalışmalar 2012 yılında başlamıştır. Bu kapsamda bakanlıklardan ve büyükşehir belediyelerinden genel görüşler istenmiştir. (2) 2012 yılında gelen görüşler doğrultusunda yapılan çalışmalar sonucunda, Plan Yapım Yönetmeliği taslağı hazırlanarak Başbakanlığa, bakanlıklara, 81 il valiliğine, 16 büyükşehir belediye başkanlığına, mimarlık fakültesi bulunan bütün üniversitelere, TMMOB Şehir Plancıları Odasına, Türkiye Belediyeler Birliğine gönderilmiştir (yaklaşık 150 kurum). Taslak ayrıca herkesin görüşüne sunulmak üzere Bakanlığın web sayfasında yayımlanmıştır. (3) Gelen görüşlerin her biri değerlendirilmek suretiyle Yönetmeliğe son şekli verilmiştir. (4) 2013 yılı Ekim ayında Türkiye Belediyeler Birliğinin (TBB) organizasyonu ile iki gün süreyle Ankara Kızılcahamam’da bir çalıştay düzenlenmiştir. TBB, şehir plancıları odası, bazı bakanlıklar, büyükşehir belediyeleri, büyükşehir ilçe belediyeleri ve diğer belediyelerin temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirilen çalıştayda, yönetmelik ve lejantlar tek tek ele alınmış ve değerlendirilmiştir. Bakanlıkça yeni Yönetmeliğin hazırlanma gerekçeleri de şu şekilde ifade edilmektedir: (1) Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmeliğin 1985

yılından beri yenileme görmemesi, (2) Yönetmeliğin sistematik olmayışı, (3) Güncelliğini yitirmesi (644 sayılı KHK, 3194 ve diğer yasalarda yeni değişiklikler), (4) Yönetmeliğin eki standartların uygulanamaması, (5) Planlamada yeni yaklaşımlar, yeni teknolojilerin gelişmesi, (6) 1985 yılından beri değişen ülke koşulları, (7) Plan kademelenmesinin değişmesi ve yeni tanımlara yer verilmemesi, nedenlerinden dolayı Yönetmelik bir bütün olacak şekilde değiştirilmiştir.

b. Yönetmeliğin amacı, kapsamı ve bölümleri

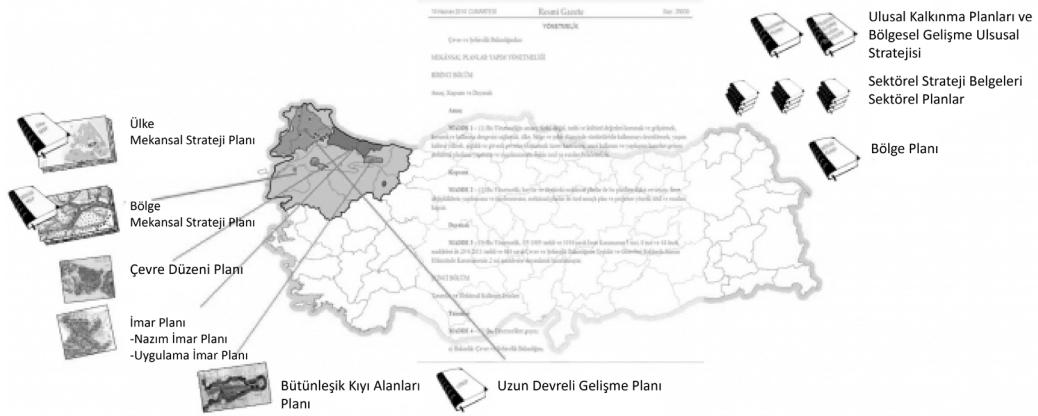
Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinin “Amaç” başlıklı 1. maddesinde, yeni Yönetmeliğin amacı şöyle ortaya konulmaktadır: “Bu Yönetmeliğin amacı; fiziki, doğal, tarihi ve kültürel değerleri korumak ve geliştirmek, koruma ve kullanma dengesini sağlamak, ülke, bölge ve şehir düzeyinde sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek, yaşam kalitesi yüksek, sağlıklı ve güvenli çevreler oluşturmak üzere hazırlanan, arazi kullanım ve yapılaşma kararları getiren mekânsal planların yapımına ve uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektir.” “Kapsam” başlıklı 2. maddesinde ise Yönetmeliğin kapsadığı planlar gösterilmiştir: “Bu Yönetmelik; her tür ve ölçekteki mekânsal planlar ile bu planlara ilişkin revizyon, ilave, değişikliklerin yapılmasına ve incelenmesine, mekânsal planlar ile özel amaçlı plan ve projelere yönelik usul ve esasları kapsar.” Buna göre yeni Yönetmelik, sadece mekânsal planları değil, “özel amaçlı plan ve projelere yönelik usul ve esasları” da içermektedir.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, toplam 13 bölüm ve 40 maddeden oluşan kapsamlı bir yönetmeliktir. Yönetmeliğin birinci bölümünde “Amaç, Kapsam ve Dayanak”, ikinci bölümünde “Tanımlar ve Mekânsal Kullanım Esasları”, üçüncü bölümünde “Mekânsal Plan Kademelenmesi ve Genel Esaslar”, dördüncü bölümünde “Mekânsal Planların Yapımına Dair Esaslar”, beşinci bölümünde “Mekânsal Strateji Planlarına Dair Esaslar”, altıncı bölümünde “Çevre Düzeni Planlarına Dair Esaslar”, yedinci bölümünde “İmar Planlarına Dair Esaslar”, sekizinci bölümünde “Koruma Amaçlı İmar Planlarına Dair Esaslar”, dokuzuncu bölümünde “Bütünleşik Kıyı Alanları Planlarına Dair Esaslar”, onuncu bölümünde “Kentsel Tasarım Projelerine Dair Esaslar”, onbirinci bölümünde “Çevre Düzeni Planı ve İmar Planlarının Onayı, İlanı ve Kesinleşmesi”, onikinci bölümünde “Planların Aleniyeti ve Denetimi”, onüçüncü bölümünde “Çeşitli ve Son Hükümler” düzenlenmiştir. Yönetmeliğin her bir bölümünde planların yapımında esas alınacak ilkelere, elde edilecek verilere ve araştırma konularına yer verilmiştir.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, 3194 sayılı İmar Kanunu ve 644 sayılı KHK uyarınca getirilen “mekânsal strateji planı”, “bütünleşik kıyı alanı planı”, “kentsel tasarım projesi” kavramlarına açıklık getirmekte ve tanımlamaktadır. “Mekânsal plan”, 3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca hazırlanan, üst kademededen alt kademeye doğru mekânsal strateji planı, çevre düzeni planı ve imar planı (nazım ve uygulama imar planı) olarak tanımlanmaktadır.

Yönetmelik genelde belediyelerin, il özel idarelerinin, bakanlıkların ve diğer idarelerin plan yaparken uyması gereken usul ve esasları belirlemektedir. Daha farklı bir anlatımla, planlar yapılırken hangi esasların dikkate alınacağını, ne tür araştırma ve analizler yapılacağını, hangi verilerin elde edileceğini hükme bağlamaktadır. Özellikle afet ve diğer kentsel risklerle ilgili araştırma, etüt ve çalışmaların yapılması ve planlarda araştırmalara göre gerekli risk azaltıcı tedbirler alınması gerektiği belirtilmektedir. Yönetmelikte ayrıca planların onaylanmadan önce kamuoyunun bilgisine sunulması, onaylandıktan sonra ilan edilmesi, itirazlar ve kesinleşmesi ile ilgili hükümler yer almaktadır.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinin 38. maddesiyle, 2 Kasım 1985 tarihli ve 18916 sayılı RG'de (mükerrer) yayımlanan "Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik" ile 11 Kasım 2008 tarihli ve 27051 sayılı RG'de yayımlanan "Çevre Düzeni Planlarına Dair Yönetmelik" yürürlükten kaldırılmıştır. Ancak Yönetmeliğin geçici 1. maddesi gereğince; Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden önce onay makamına sunulan veya idare meclisinin gündemine alınan plan teklifleri, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önceki mevzuat hükümlerine göre sonuçlandırılacaktır. Yalnız bu planlar için de plan işlem numarası alınması zorunluluğu getirilmiştir. Yeni Yönetmeliğe göre bundan böyle ülkemizde uygulanacak mekânsal planlama kademeleri aşağıdaki şekilde gösterilmiştir.



Şekil 1:

Yönetmelikte Öngörülen Mekânsal Planlama Kademeleri

c. Yönetmelikle getirilen başlıca yenilikler⁽²⁾

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğiyle getirilen temel yenilikler şu şekilde sıralanabilir; (1) Mekânsal planlar konusundaki yetkili idarelerin adı ve sayısı değişmiştir. (2) Mekânsal kullanım tanımları ile alan kullanım esasları yenilenmiştir. (3) Planlama kademelerine açıklık getirilmiştir. (4) Genel planlama ilke ve esasları yeniden belirlenmiştir. (5) Mekânsal strateji planlarına açıklık getirilmiştir. (6) Koruma amaçlı imar planlarına dair esaslar yeniden düzenlenmiştir. (7) Mekânsal planların afete duyarlı yapılması ve planlarda risklerin azaltılmasına yönelik kararlar getirilmesi öngörülmüştür. (8) İmar planı değişikliği zorlaştırılmış ve yeni sınırlamalar getirilmiştir. (9) Bütünleşik kıyı alanı planlarına açıklık getirilmiştir. (10) Yaşam kalitesi yüksek alanlar için kentsel tasarım projelerinin geliştirilmesi öngörülmüştür. (11) Uzun devreli gelişme planı, ulaşım ana planı ve eylem planı gibi özel amaçlı planların düzenlenebileceği öngörülmüştür. (12) Uygulama imar planlarının engellilere yönelik erişilebilirlik kararları getirmesi öngörülmüştür. (13) Planlarda şehir merkezlerin yayalaştırılması, yaya bölgeleri oluşturulması ve otopark alanı ayrılması yönünde düzenlemeler getirilmiştir. (14) Planların onaylanması ve yürürlüğe girmesi konusunda yeni hükümler getirilmiştir. (15) Planların ilanı, itirazlar ve kesinleşmesi usulleri yeniden düzenlenmiştir. (16) Planların aleniyeti ve denetimi konusu, yeniden düzenlenmiştir. (17) Mekânsal planlara ilişkin plan raporu hazırlanması öngörülmüştür. (18) Planlara ilişkin gösterim (lejang) teknikleri yenilenmiştir. (19) İmar planlarının yapımı ve değişikliklerine ilişkin bazı asgari standartlar öngörülmüştür. (20) Yürüme mesafeleri kavramı getirilmiştir.

d. Yönetmeliğe yönelik bazı eleştiriler

Yukarıda sıralanan önemli yeniliklere rağmen, yeni Yönetmeliğin mimarlar odası gibi mesleki kuruluşlarca; yönetmelik yapma tekniğine aykırı olduğu; her düzey mekânsal planlamada stratejik planlama yaklaşımının temel alındığı; metropoliten planlamanın göz ardı edildiği; Yönetmeliğin kendinden öncekileri ve yürürlükte olanları yok saydığı; bütün kıyı alanları ve ülke topraklarının tamamını rant süreciyle karşı karşıya bırakacağı; Yönetmelikle planlama süreçlerinin tek elden kontrol edileceği; üst ölçekli planları kimlerin onaylayacağını belli olmadığı; planlama süreçlerinde halk katılımına yeterince yer verilmediği; getirilen bazı hükümlerle toplumsal yaşama müdahale edildiği; Yönetmeliğin yeşile düşman olduğu ve ülkenin enerji çöplüğüne dönüşmesi riski yarattığı; eşik analizi konusunun açıklığa kavuşturulması ve toplum yararına kullanılması gerektiği; bölgesel ölçekli stratejik yatırım alanları ile ülkenin her yerinin rant alanına dönüşebileceği; kısaca Yönetmeliğin toplum yararına uygun düşmediği, yönünde ciddi eleştirilere

² Yönetmeliğin önceki ve yürürlüğe giren şekli karşılaştırılarak, getirilen usul ve esaslar konusunda yapılan bir inceleme ve araştırma için bakınız: (Başa, 2014).

uğradığı görülmüştür (Mimarlar Odası Ankara Şubesi, 2014). Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'ne yönelik bu genel tanıtımdan sonra, Yönetmeliğin lojistik ve ulaşım ile ilgili hükümlerinin incelenmesine geçilebilir.

3. Mekânsal planlar yapım yönetmeliğinde lojistik ve ulaşım

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği hükümleri incelendiğinde, doğrudan ya da dolaylı olarak lojistik kavramına yer veren maddeler olduğu görülmektedir. Aşağıda bu maddeler sıralanmıştır.

(1) Yönetmeliğin “Mekânsal Kullanım Tanımları ve Esasları” başlıklı 5. maddesinin (1-g) bendinde doğrudan “*Lojistik Bölge*” tanımına yer verilmiştir. Lojistik Bölge: “*Kara, demir, deniz ve hava yollarıyla taşımacılık faaliyetlerine yönelik tüm depolama, dağıtım ve destek hizmetlerinin yürütüldüğü alanlardır. Bu alanlarda; konteynir alanları, antrepo ve depo, yükleme ve boşaltma gibi tüm lojistik ve taşımacılık ile ilgili özel ve kamuya ait kuruluşların yönetim birimleri ile konaklamayı da içeren lojistik faaliyetleri destekleyici hizmetler yer alabilir...*” Bu tanıma göre lojistik bölge, hangi yolla yapılırsa yapılsın, taşımacılık faaliyetlerine yönelik tüm depolama, dağıtım ve destek hizmetlerinin yürütüldüğü alanlar olarak tanımlanmıştır. Lojistik bölgelerde, lojistik ve taşımacılık ile ilgili kuruluşların idare birimleri ile lojistik faaliyetleri destekleyici hizmetler yer alabilecektir. Destekleyici hizmetler, konaklamayı da içermektedir. 5. maddenin (1-b) bendinde yer alan “*Çalışma Alanları*” tanımı içinde yine lojistik bölgelere yer verildiği incelenmiştir. Çalışma Alanları: “*Planlarda, merkezi iş alanı, ticaret, hizmet, turizm, sanayi, toplu işyerleri, endüstriyel gelişme bölgesi, lojistik bölgeler gibi kullanımlar için belirlenen alanlardır.*” Buna göre mekânsal planlama çalışma alanları arasına lojistik bölgeler de alınmış olmaktadır.

(2) Yönetmeliğin “Araştırma ve Analiz” başlıklı 8. maddesinin (11) fıkrasında da lojistik bölgelere yer verildiği anlaşılmaktadır. “*Planlı ve sağlıklı gelişimin sağlanması için, alışveriş merkezleri, sanayi, depolama, lojistik bölgeler gibi büyük alan kullanımına sahip alanların yer seçiminde, yerleşmelerin gelişme yönü, nüfus ve yapı yoğunlukları, ulaşım sistemi gibi özellikleri dikkate alınarak gerekli analiz çalışmaları yapılır; bu çalışmalar değerlendirilerek planlar hazırlanır.*” Buna göre lojistik bölgelerin yer seçiminde, yerleşmelerin gelişme yönü, nüfus ve yapı yoğunlukları, ulaşım sistemi gibi özellikleri dikkate alınarak gerekli analiz çalışmaları yapılacak ve bu çalışmalar değerlendirilerek planlar hazırlanacaktır.

(3) Yönetmeliğin “Veri Yapısı ve Analizler” başlıklı 17. maddesinin (1-d) bendinde bu sefer lojistik merkezler kavramına yer verildiği görülmektedir. “*(1) Mekânsal strateji planlarının hazırlanması sürecinde, aşağıda genel başlıklar halinde belirtilen konular ile diğer konularda ilgili kurum ve kuruluşlardan veriler elde edilir; bu veriler kapsamında etüt ve analizler yapılır: (...) (d) Temel altyapı ve ulaşım; karayolu, denizyolu, demiryolu*

ve havayolu taşımacılığı, limanlar, havaalanları, demiryolları, karayolu ağları, Trans-Avrupa ulaşım sistemi vb. projeler, enerji nakil hatları ve koridorları, enerji altyapıları ve potansiyelleri, boru hatları, lojistik merkezler, kara, deniz ve hava giriş kapıları ve benzer konular.” Buna göre imar hukukuna yeni bir plan türü olarak giren mekânsal strateji planları hazırlanırken, diğer konular yanında “lojistik merkezler” konusunda da ilgili kurum ve kuruluşlardan veriler elde edilecek ve bu veriler kapsamında etüt ve analizler yapılacaktır.

(4) Yönetmeliğin “Nazım İmar Planı” başlıklı 23. maddesinin (6-ö) bendinde lojistik merkez alanlarına yer verilmiştir. “(6) Nazım imar planlarının hazırlanması sürecinde, planlama alanı sınırları kapsamında aşağıda genel başlıklar halinde belirtilen konularda ilgili kurum ve kuruluşlardan veriler elde edilir; bu veriler kapsamında analiz, etüt ve araştırmalar yapılır: (...) ö) Lojistik merkez alanları...” Buna göre nazım imar planlarının hazırlanması sürecinde diğer konular yanında, “lojistik merkez alanları” konusunda da ilgili kurum ve kuruluşlardan veriler elde edilecek ve bu veriler kapsamında analiz, etüt ve araştırmalar yapılacaktır.







(5) Yönetmeliğin “Uygulama İmar Planı” başlıklı 24. maddesinin (10-ü) bendinde lojistik alanlara yer verilmiştir. “(10) Uygulama imar planlarının hazırlanması sürecinde, aşağıda genel başlıklar halinde belirtilen konularda ilgili kurum ve kuruluşlardan veriler elde edilir; bu veriler kapsamında aşağıdaki analiz ve araştırmalar yapılır: (...) ü) Lojistik alanlar.” Buna göre nazım imar planları gibi uygulama imar planları hazırlanırken de, diğer konular yanında “lojistik alanlara” ilişkin olarak ta, ilgili kurum ve kuruluşlardan veriler elde edilecek ve bu veriler kapsamında analiz ve araştırmalar yapılacaktır.

(6) Yönetmelikte doğrudan lojistik kavramına yer vermemekle birlikte, lojistik sektörüyle yakından ilgili bir başka önemli düzenleme ulaşım planlamasına yönelik yapılmıştır. Yönetmeliğin “Tanımlar” başlıklı 5. maddesinin (1-j) bendinde “Ulaşım Ana Planı” tanımına yer verilmiştir. Ulaşım Ana Planı: “Şehrin mekânsal, sosyal ve ekonomik özelliklerine göre ulaşım ihtiyaç ve talepleri ile sürdürülebilir gelişmeyi dikkate alarak; şehir ve yakın çevresinin ulaşım sistemini, ulaşım ağını, standart ve kapasiteleri ile ulaşımın türlere dağılımını, kara, deniz ve hava ulaşımı ve bu ulaşım türlerinin birbirleriyle entegrasyonu, bu türlere ait transfer noktalarını, depolama ve aktarma merkezlerini, ticari yük koridorlarını ve toplu taşıma güzergâhları ile gerektiğinde otopark, bisiklet ve yaya yolları, erişilebilirlik ve trafik konularında gereken ayrıntıları belirleyen, toplu taşımaya ağırlık veren ve öncelikli kılan, kısa ve uzun dönemde ulaşım türlerine ait sorunlara çözüm önerilerini ortaya koyan, gerektiğinde şehrin üst ve alt kademe planları ile eşgüdümlü olarak hazırlanabilen, plan paftası ve raporuyla bir bütün olan planı...” Yönetmeliğin “Mekânsal Planlama Kademeleri ve İlişkileri” başlıklı 6. maddesinin (7) fıkrası uyarınca ulaşım ana planı; mekânsal planlama kademelenmesinde yer almamakla birlikte, ana planlara girdi sağlayan ve imar planı kararlarına veri oluşturan veya gerektiğinde mekânsal planların uygulanmasına yönelik

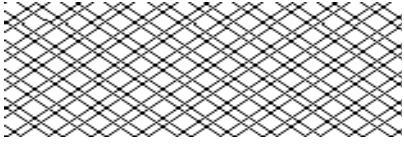
araç ve ayrıntıları da içerebilen, stratejik plan yaklaşımı ile gerektiğinde şematik ve grafik planlama dili kullanılarak yapılan, plan paftası, eylem planı ve planlama raporu ile bütün olan çalışmalar olarak kabul edilmektedir.

(7) Yukarıda özetlenen maddelerde tanımlanan ya da yer verilen, lojistik bölge, lojistik merkezi, lojistik tesis alanı gibi kavramların gösterim şekillerini Yönetmeliğin eklerinde görmek mümkündür. Getirilen düzenlemelerin daha iyi anlaşılabilmesi açısından detay kataloglarla “lejang” ya da diğer bir söyleyişle gösterimlere göz atmak yararlı olacaktır. Yönetmeliğin “Gösterim (Lejang) Teknikleri” başlıklı 10. maddesinde; “(1) Her türlü mekânsal plan, kendi kademesinin ve yapılış amacının gerektirdiği çizim ve gösterim tekniğine göre hazırlanır. (2) Planlar, Bakanlıkça belirlenen ve EK-1 Gösterimler başlığı altında yer alan EK-1a Ortak Gösterimler, EK-1b Mekânsal Strateji Planları Gösterimleri, EK-1c Çevre Düzeni Planı Gösterimleri, EK-1ç Nazım İmar Planı Gösterimleri, EK-1d Uygulama İmar Planı Gösterimleri ve EK-1e Detay Kataloğuna uygun olarak hazırlanır...”, hükmü yer almaktadır. Maddede belirtilen ve Yönetmelik ekinde yer alan gösterimlerde lojistikle ilgili olanlar aşağıda gösterilmiştir.

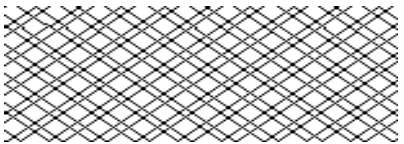
Tablo 1:
Mekânsal Strateji Planı Gösterimler (Yönetmelik Ek-1b)

ANA ULAŞIM SİSTEMİ			
ULUSLARARASI VE ULUSAL ULAŞIM KORİDORLARI			240/220/220 %50 Saydam
BÖLGELERARASI ULAŞIM KORİDORLARI			215/215/215 %50 Saydam
ULAŞIM ODAĞI			
KARAYOLU AĞI			
DEMİRYOLU AĞI			
LİMANLAR			
HAVALİMANLARI			
LOJİSTİK MERKEZLER			

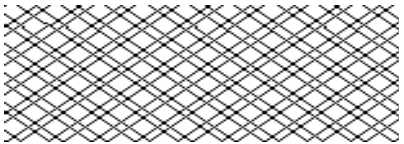
Tablo 2:
Çevre Düzeni Planı Gösterimler (Yönetmelik Ek-1ç)
KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI

LOJİSTİK BÖLGE	LB		194/158/215
----------------	-----------	--	-------------


Tablo 3:
Nazım İmar Planı Gösterimler (Yönetmelik Ek-1ç)
KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI

LOJİSTİK TESİS ALANI	LTA		224/0/33
----------------------	------------	--	----------


Tablo 4:
Uygulama İmar Planı Gösterimler (Yönetmelik Ek-1d)
KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI

LOJİSTİK TESİS ALANI	LTA		194/158/215
----------------------	------------	---	-------------


Tablo 5:
Mekânsal Planlar Detay Katalogları (Yönetmelik Ek-1e)
I- MEKÂNSAL STRATEJİ PLANI DETAY KATALOĞU
LOJİSTİK MERKEZLER

DETAY SINIFI				
DETAY ALT SINIFI		ANA ULAŞIM SİSTEMİ		
GÖSTERİM				
NOKTA			SINIR	
SEMBOL	TARAMA	RGB	TİPİ	RGB
 255/0/0				
	GEOMETRİ TİPİ	TARAMA TİPİ AÇIKLAMASI	SINIR TİPİ AÇIKLAMASI	
MSP	NOKTA			

**II-ÇEVRE DÜZENİ PLANI–NAZIM İMAR PLANI–UYGULAMA İMAR PLANI DETAY
KATALOĞU
LOJİSTİK BÖLGESİ**

DETAY SINIFI		ALAN KULLANIMLARI		
DETAY ALT SINIFI		KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI		
GÖSTERİM				
ALAN				SINIR
SEMBOL	TARAMA	RGB	TİPİ	RGB
LB		194/158/215		
	GEOMETRİ TİPİ	TARAMA TİPİ AÇIKLAMASI	SINIR TİPİ AÇIKLAMASI	
UİP				
NİP				
ÇDP	ÇOKLU POLİGON	ÇİZGİ KALINLIĞI: 0.2 mm 1 mm tarama çiftleri ile karolaj çiftler arası mesafe 3 mm		

LOJİSTİK TESİS ALANI

DETAY SINIFI		ALAN KULLANIMLARI		
DETAY ALT SINIFI		KENTSEL ÇALIŞMA ALANLARI		
GÖSTERİM				
ALAN				SINIR
SEMBOL	TARAMA	RGB	TİPİ	RGB
LTA		194/158/215		
	GEOMETRİ TİPİ	TARAMA TİPİ AÇIKLAMASI	SINIR TİPİ AÇIKLAMASI	
UİP	ÇOKLU POLİGON	ÇİZGİ KALINLIĞI: 0.2 mm 1 mm tarama çiftleri ile 45 derece karelaj çiftler arası mesafe 5 mm		
NİP	ÇOKLU POLİGON	ÇİZGİ KALINLIĞI: 0.2 mm 1 mm tarama çiftleri ile 45 derece karelaj çiftler arası mesafe 3 mm		
ÇDP				

Yapılan bir röportajda Uluslararası Nakliyeciler Derneği Eski Başkanı R. Engin Özmen, şöyle diyordu:

“Bugün baktığımızda, İstanbul gibi büyük bir metropolün değerli arazilerinin üzerinde çeşitli yerlerde onlarca depo, onlarca tır garajı var. Bunların hepsinin bir yerde toplanması lazım. Hem çevre faktörü için hem bu kadar büyük değerli yerlerde bu işin yapılmaması için. Yani şehrin dışında altyapısı bitmiş, otoban, havalimanı, demiryolu ve deniz yolu bağlantıları tamamlanmış büyük alanlara ihtiyaç var. Bunu, Almanlar yaptılar, becerdiler. Almanya’da 30-33 noktada bunu yaparak lojistik kümelenmeyi, lojistik köyleri oluşturdular. İstanbul için de iki yerde bu düşünüyor. Biri İstanbul’un Anadolu yakasında, diğer Avrupa yakasında ama bugüne kadar böyle bir mesafe kat edildi mi dersiniz böyle bir mesafe kat edilmedi. Çünkü 1/125 binlik büyük metropol planlarında dahi lojistik alan olarak tahsis edilmiş veyahut da lekelenmiş bir alan yok. Bunların yapılması lazım. Bunu yapmak için de devletin buna sahip çıkması lazım, devletin ön ayak olması lazım” (akt. Karabulut, 2013: 272-280).

Özmen’in röportajında belirttiği lojistik sektöründe mekânsal planlama eksikliği, yani imar planlamasında lojistik alanlara yer verilmemesi konusu, yukarıda temel hükümleri ve gösterim teknikleri açıklanan Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği ile büyük ölçüde giderilmiş olmaktadır.

3. Sonuç

Hakkında bazı eleştiriler olmasına rağmen Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği, uygulamada oldukça sorun olan planlama kademelerine açıklık getirmesi ve plan değişikliklerini zorlaştıran hükümlere yer vermesi açısından oldukça önemli bir düzenleme olarak görülmektedir. Özellikle son yıllarda usulsüz imar planı değişikliklerine ilişkin inceleme ve soruşturmaların ağırlık kazandığı dikkate alındığında; Yönetmelikle plan değişikliklerinin zorlaştırılması oldukça yararlı bulunmuştur. Bu Yönetmelik, ülkemizdeki mekânsal ya da imar planlamasına ilişkin önemli düzenlemeler getirmesinin yanında, lojistik ve ulaşımaya yönelik de dikkat çekici hükümler içermektedir. Zira anılan Yönetmelikle ilk kez, lojistik bölgesi, lojistik merkezi, lojistik tesis alanı gibi doğrudan lojistiğe yönelik hükümlere yer verilmiş olmaktadır. Dolayısıyla bundan böyle, her düzey mekânsal planlama yapılırken lojistik olgusu mutlaka göz önünde bulundurulmak durumunda kalacaktır. Bu gelişmenin lojistik sektörüne olumlu katkı yapacağı rahatlıkla söylenebilir.

Ancak mevzuatla getirilen düzenlemelerin yaşama geçebilmesi için, öncelikle planlama konusundaki yetkili idarelerin (belediyeler, il özel idareleri vb.) bu konuda üzerine düşen

görevleri yapması, lojistik sektörünün temsilcilerinin de mekânsal planlama çalışmalarını yakından takip etmesi gerekecektir. Bu arada ülkemiz ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak görülen 3194 sayılı İmar Kanunu yenilenmeden, nispeten kapsamlı ve üst mevzuatta dahi tam olarak tanımlanmamış plan düzenlemeleri getiren Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin yürürlüğe konulmasının, mevzuat hazırlama tekniğine fazla uygun olmadığı düşünülmektedir. Zira Yönetmelikte yer verilmesine rağmen, Mekânsal Strateji Planı ve Bütünleşik Kıyı Alanları Planı gibi planların tanımlarına 3194 sayılı Kanun'da yer verilmemiş olması bir eksiklik olarak görülmektedir. Yine İmar Kanunu'nda belirtilen "ilgili idare" tanımının Yönetmelikle genişletilerek, yerel yönetimler dışında "kurum ve kuruluşlarının" da plan yapma, yaptırma ve onaylama konusunda yetkilendirilmiş olması, yerelleşme açısından olumsuz bir gelişme olarak değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

3194 sayılı İmar Kanunu (1985) *Resmi Gazete*, 09.05.1985 (18749), <http://goo.gl/g35UxA>, Erişim tarihi: 10 Ekim 2014.

644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (2011) *Resmi Gazete*, 04.07.2011 (27984), <http://goo.gl/tZt6yC>, Erişim tarihi: 10 Ekim 2014.

Başa, (2014) *Mülkiye Müfettişliği İnceleme ve Araştırma Raporu* (15.07.2014 tarihli ve 1/1 sayılı), Ankara: İçişleri Bakanlığı (Yayımlanmamış).

Karabulut, Necla (2013) "Türkiye'yi Lojistik Anlamda Kaçırılmaması Gereken Fırsatlar Bekliyor", *Lojistikte Güncel Konular, Kavramlar ve Uygulamalar* içinde (der. Meral, Pınar Seden), s. 272-280, İstanbul: Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği (2014) *Resmi Gazete*, 14.06.2014 (29030), <http://goo.gl/KfA1zR>, Erişim tarihi: 10 Ekim 2014.

Mimarlar Odası Ankara Şubesi (2014) "Mekânsal Planlama Yönetmeliği Rantsal Planlama Yönetmeliğidir" (19 Haziran 2014 tarihli Basın Bildirisi), <http://goo.gl/1bH6OU>, Erişim tarihi: 10 Ekim 2014.

POST-POZİTİVİST PARADİGMALAR

ALİ SOMEL⁽¹⁾

ÖZ

Sosyal bilimlerde pozitivist yöntem metafizikten kopuşu temsil etmektedir. Felsefi düzeyde pozitivist metodolojinin kısırlıklarının ortaya çıkması bu yöntemi sorgulamıştır. İlk başta özne-nesne ilişkisi ve evrensellik noktasında eleştirilen pozitivism karşısına yorumsamacılık ve fenomenoloji çıkarılmıştır. Nesnelcilikten görelilik uzaklaşma üzerine bu sorgulama, öznelerarasılık, yaşam dünyası, hakikat ve dil kavramsallaştırmalarıyla inceltilmeye çalışılmaktadır. Nihayet bir yol ayrımına gelinmekte, bir taraftan pozitivist yöntemi ortaya çıkaran akılcılık özgürleşim kavramıyla yeniden üretilmekte, diğer taraftan etnometodoloji yaklaşımıyla görecelilikte daha ileri gidilmektedir. Pozitivist yöntemi önceleyen diyalektik tarihsel maddecilik ise post-pozitivist paradigmların öznel idealizm ile nesnel idealizm arasındaki salınımlarını aşan bir yöntem önermektedir. Pozitivism sonrası yöntemsel gelişimin tarihsel arka planı, diyalektik tarihsel maddeciliğin inceltilmesi ve yeniden üretilmesi ihtiyacına işaret etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Pozitivism, post-pozitivism, yorumsamacılık, tarihsel materyalizm.

JEL kodu: B50

POST-POSITIVIST PARADIGMS

ABSTRACT

Positivist methodology symbolizes the rupture from metaphysics in social sciences. This method has been questioned philosophically as its inadequacies became evident. Initially positivism was criticized regarding the subject-object relationship and universality and was challenged by hermeneutics and phenomenology. The relative divergence from objectivism was tried to be refined with the conceptualizations of intersubjectivity, lifeworld, truth and language. Finally at a turning point, while rationality as the origin of positivism is regenerated with the concept of emancipation, relativism is further developed with the ethnomethodological approach. Dialectical historical materialism, as the antecedent of positivism proposes a method transcending the oscillation of post-positivist paradigms between subjectivist idealism and objectivist idealism. The historical background of this methodological development indicates to the need for the refinement and regeneration of dialectical historical materialism.

Keywords: Positivism, post-positivism, hermeneutics, historical materialism.

JEL Codes: B50

1 Ar. Gör. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, asomel@gmail.com.

Giriş

Sosyal bilimlerde pozitivist eleştirerek kendine kulvar açan düşünce akımları ilk bakışta çok çeşitli görünmektedir. Pozitivizmi bir bilim felsefesi, bir yöntem, bir ideoloji vb. olarak eleştiren bu akımlar kendilerini aynı düzlem çeşitliliği içerisinde konumlandıkları ölçüde karmaşık bir düşünceler havuzu meydana getirmişlerdir.

Bu çalışmada öncelikle bunların gerçek çeşitliliği ve pozitivistle nasıl bir süreklilik veya kopuş ilişkisi içinde oldukları incelenecektir. Bunun için pozitivistlere itiraz ettikleri temel noktalardan hareketle her akımın kendi özelinde yürüttüğü tartışmalara eğileceğiz. Post-pozitivist paradigmlar Comtecu pozitivistin reddiyesi veya geliştirilmesi mecrasından ilerlemiştir. Pozitivizmin Auguste Comte tarafından inşa edilmesinin arifesinde temeli atılan diyalektik ve tarihsel materyalizm ise post-pozitivist paradigmlardan bağımsız bir pencere açmaktadır ve ayrı bir başlıkta incelenecektir. Son olarak pozitivistlere getirilen eleştirilerin ne ölçüde yöntemsel bir alternatif oluşturduklarını tarihsel bağlama yerleştirilerek somutlamaya çalışacağız.

1. İlk Sorgulamalar: Yorumsamacılık ve Fenomenoloji

Bir yöntem olarak pozitivistlere getirilen temel eleştiri özne-nesne ilişkisi ve evrensellik iddiasıdır. Bu yaklaşıma göre pozitivistin sorunu, doğa bilimlerinde olaylar arasındaki yasallıkları ve fenomenlerin oluşlarını inceleme yöntemini sosyal bilimlere genişletmesidir.

Metafizikten kurtuluş mücadelesinin son aşaması olarak öznellikten arındırılmış bir nesnellik olabileceği varsayımına dayalı olarak sosyal olguların da genel geçer yasalara bağlanabileceği tezi, insan ve toplumun doğadan farklı bazı niteliklere sahip olduğunu görmezden gelmektedir. Bunların başında varoluş meselesi gelmekte ve kurallara nazaran istisnaları veri almanın gerekliliğini çeşitli düzeylerde vurgulayan yaklaşımlara kapı aralamaktadır. Çünkü varoluş, tekilliği çağrıştırmakta, yasallık ise evrensellik kabulüne dayanmaktadır.

Bu çerçevedeki tartışmaların bir boyutu özne-nesne ilişkisinin yeniden kurulmasını gerektiren “anlama” konusu üzerinde durmakta, diğer boyutu dış yerine “iç gözlem”e dayalı bir olguculuğu temel almaktadır.

İlk tartışmadan başlayacak olursak: Hermeneutik ve Tin Bilimleri adlı eserinde Wilhelm Dilthey (1999: 16), tüm bilimlerin deney bilimleri olduğu konusundaki pozitivist öğretiyeye “*her deney kökensel bağlamını bilincimizin koşulları içinde bulur*” diye şerh koyar. Dilthey, buradan hareketle saptadığı “*epistemolojik temellendirme ihtiyacının*” yaşantıların yorumlanmasıyla karşılanabileceğini ileri sürer. “*Yaşantıların merkezinde duran*

neliğimizin dış dünya gerçekliğinden daha kesin bir veri olduğu”nu söylemek suretiyle de bu yaklaşımına Kartezyen bir ontoloji katar (Dilthey, 1999: 19).

Dilthey, kitabında yorumsamacılığın tarihi üzerinde durmaktadır. Antik Yunan yazını tasnif faaliyetlerinden Yeni ve Eski Ahit’in birleştirilmesi üzerine Ortaçağ’dan Rönesans’a geçişte yapılan tartışmalara, yorumsamacılığın alegorik, dilbilimsel ve tarihsel çözümlene üzerinden gelişim çizgisini izlemektedir. Aslında Dilthey’in içerip aştığı “anlama” yaklaşımının kökeninde aynı kuşaktan sayılabilecek Weber’in “*verstehen*” kavramı bulunmaktadır. Nitekim Weber’in Protestan ahlâkı-kapitalizm ruhu ilişkisini incelerken “*yorumlayıcı anlama*” yöntemini kullandığı bilinmektedir (Keat ve Urry, 1994: 177, 207).

Yorumsamacılığın nihai amacı, eser sahibini onun kendisini anladığından daha iyi anlayabilmektir. Tekilin anlaşılması bütünü, bütünün anlaşılması tekilin anlaşılmasını getirecektir. Düşünce geliştikçe bu döngü tekrarlanır – ancak açıklama bir yere kadar etkilidir ve anlama daima göreceli kalır (Dilthey, 1999: 107). Buradaki totolojinin nedeni, pozitivizmin parça-bütün ve özne-nesne ilişkisinde varsaydığı ikilik korunurken her iki tarafın eşdeğer kılınması ve etkileşimin karşılıklı hale getirilmesidir. Böylece görecelileştirilen anlama dolayısıyla bilgi de görecelileşmektedir.

Dilthey bu çerçevede doğa bilimlerinden farklı olarak toplumun “*Tin Bilimleri*” olarak incelenebileceğini ileri sürer. Doğa bilimleri ve tarih bilimleri ayrımını savunan Dilthey kendi döneminde Yeni Kantçılık ve Alman Tarih Okulu ile etkileşim içindedir.

Tartışmanın ikinci boyutunun temelini atan Edmund Husserl, fenomenoloji yöntemiyle olguların özüne zihinsel olarak ulaşılmasını önermiştir: Tüm dış dünya, bilincimiz tarafından sorgulanmalıdır. Pozitivizmin doğadan aldığı olgular dünyası zihnimizde varsayıp, ontolojisi burada kurulmalıdır. Bilincin yönelmediği nesnenin anlamı da yoktur. Tüm somut tekillikleri paranteze aldığımızda bilincin özüne nüfuz edebiliriz: Husserl buna “*epoché*” veya “*doğal tutum*” demektedir. Bu yolla önyargılardan arındırılmış bir hakikate erişmemiz de mümkün olacaktır (Giddens, 2003: 40). Aslında hem transandantal fenomenolojide hem de pozitivizmde tekilliklerden arındırılmış bir evrensel öze ulaşma çabası vardır. Ne var ki ilk yöntem dış dünya nesnellğine, ikinci yöntem ise insan bilincinin öznelliğine yönelmektedir.

Böylece Dilthey’de paralel bir şekilde eşitlenen parça-bütün, özne-nesne dengesi, Husserl ile artık bütün (tekil “*şekil*” karşısında evrensel “*öz*” olarak) ve özne lehine bozulmaktadır.

2. Göreceliğe Karşı Fren: Öznelerarasılık, Yaşam Dünyası, Hakikat ve Dil

Frankfurt Okulu'ndan Theodor Adorno, Husserl'i tarih bilincinden yoksun olmakla ve "yeniden şeylere dönelim" söylemiyle idealizme karşı gibi görünüp idealizm yapmakla eleştirir. Buna karşın Husserl'in psikolojist felsefenin dogmacı önyargılarına karşı eleştirel akılla verdiği mücadeleyi över. Nitekim Husserl'de hem akılcı hem de hülyacı bir yan vardır (Woff, 1997: 509-511). Transandantal fenomenolojiden vazgeçen Husserl'in takipçileri de ya akılcı yanı olan tecrübe konusuna (dünya içinde insan) ya da hülyacı yanı olan varoluşsallığa (ego psikolojisi) ve buradan irrasyonalizme yönelmiştir (Giddens, 2003: 52).

2. Dünya Savaşı sonrası Jean-Paul Sartre öncülüğünde yükselişe geçen varoluşçuluk karşısında ilgi kaybeden tecrübeci yaklaşımın yegâne temsilcisi Alfred Schutz'tur. Husserl'in öğrencisi olan Schutz, *epoché*'yi tersine çevirir: Maddi dünya değil, ona yönelik şüphe askıya alınır. Niyetsel edimle (yönelimsellik) geçmiş tecrübeler kompleksi ile bağlantı kurulur – pragmatik bilgi stoklarından yararlanır (Giddens, 2003: 43). Aslında zihinselden toplumsala, öznelen nesnel yönelen fenomenoloji Husserl'in mantığını bir yerde tersine çevirmektedir. Transandantal fenomenolojinin zihnimizden ayıklamaya çalıştığı olguların ideal olmayan biçimlerine kaynaklık eden günlük yaşam, bu defa yöntemin merkezine yerleştirilmektedir.

Schutz, fenomenoloji-sosyoloji bağıni işte bu "yaşam dünyası" üzerinden kurar. Yaşam sınavından geçmek için sağduyuya ihtiyaç duyulur, bunun için insan deneyimlenen şeyleri simgeleştirir/tepleştirir. İnsan, eylemin öznel temellerini anlayabilmek için bu tipik davranış biçimleri hakkında teorik modeller inşa etmektedir (Giddens, 2003: 46, 47). Husserl'in terminolojisiyle tanımlayacak olursak, olguların 'özünü' oluşturan da bu modellerdir. Sağduyu bilgisi ve deneyim paylaşımına dayanan söz konusu yöntem, perspektiflerin karşılıklılığını ve öznelerarasılığını ortaya çıkarır (Smith, 2007: 96, 97). Schutz, fenomenoloğun "nesnelen kendilerini değil, zihin etkinliklerimizin oluşturduğu özlerini ortaya koyan anlamlarını" incelemesi gerektiğini söylemektedir (Woff, 1997: 506). Sonuç olarak yaşamsallık içerisinde ortaya çıkan fenomenoloji ile yorumlama, Schutz tarafından sentezlenmektedir.

Fenomenologların özsel sezgisi ile pozitivistlerin nesnel objektif bilgiye başvurusunda, "zamanlar üstü bir hakikat ve akıl" varsayımı ortakır (Hekman, 1999: 79). Bu görüşün sahibi olan Karl Mannheim, yorumsamacı gelenekten olup Husserl'i takip eden kuşaktandır. İlginç olan, post-pozitivist bir yaklaşım olarak yorumsamacılığa paralel komşu kulvarda ilerleyen fenomenolojinin pozitivismle ortaklığına dikkat çekiyor oluşudur. Mannheim'ın düşüncesi, Savaş sonrasında netleşecek olan yorumsamacı kopuşun ara halkasını oluşturmaktadır. Zira Mannheim yorumsamacılık için de "doğru anlaşılmiş pozitivism" nitelendirmesinde bulunmuştur. Kendisi de pozitivismin epistemolojisinden kopamamış, yalnızca nesnellik

arayışına “öznelerarasılık” aşısı yapmıştır (Hekman, 1999: 97, 105, 109).

Dünya savaşının yaklaştığı yıllarda çıkardığı İdeoloji ve Ütopya kitabıyla ideolojinin statükocu, ütopyanın ise yıkıcı olduğunu savunmaktadır. Yöntemsel olarak bütüncüllükten taviz vermeyen bu yaklaşımı, bilgiyi bireysel değil kolektif süreçlere dayandıran bir epistemolojiyle desteklenmektedir (Hekman, 1999: 113). Buna karşılık ideolojiye dönük kuşkuculuğuyla da tutarlı biçimde, evrenselci görüşe karşı tekillikleri göz önüne almayı savunan bir yorumsamacılıkla karşımıza çıkmaktadır.

Mannheim’la aynı zeminde bir kopuş yaşayan isim Hans Georg Gadamer şu ortak noktayı öne çıkarmaktadır: Yorumlayan ve yorumlananın önyargılarının metnin anlamını tesis ettiği düşüncesi ve göreceliliğe karşı bağlamsallık. Gadamer’in bu noktaya basarak *Hakikât ve Yöntem* kitabında, hakikatin yöntemin gölgesinde kaldığı tezi ile pozitivistliğe kılıç attığını görürüz. Bu anlamda ‘yöntem’ doğa bilimleri ile özdeşleştirilmekte ve toplumun gerçekliğinin keşfi, tarih ve hümanizmaya dayandırılmaktadır. Bu konudaki en ilginç saptama da, 19. yüzyıldaki nesneleştirici eğilimin hümanizmi kesintiye uğrattığı iddiasıdır (Hekman, 1999: 131, 132). Gadamer’in gözünde pozitivistizm sosyal bilimlere adeta geçici bir karanlık çağ yaşatmıştır.

Gadamer, 19. yüzyıl tarihsicilerini aşmak için öznenin ve nesnenin tarih ufkunu iç içe geçirmekte ve bu uğrağı “*etkili tarihsel bilinç*” olarak isimlendirmektedir. Etkili tarihsel bilinç, ufukları birleştiren dil/diyalog ile cisimleşir (Hekman, 1999: 141-147). Böylece Dilthey’in öznenin nesneyi ondan daha iyi anlamaya dayalı yorumsamacılığını da aşmaktadır. Nesnelciliğe itirazı özne-nesne ilişkisine dairdir, kabulü ise keyfiyeti/iradeciliği yorumsamacılıktan uzak tutmak içindir (Hekman, 1999: 152). Nesnelcilik özneye öznel yorumunu evrenselleştirebilme olanağı tanımakta, bu da nesnellığe dönük bir keyfiyet ve tahakküm tehlikesi yaratmakta, öznelciliğe dönük bir savrulmaya karşı da dilin yapısal bir çerçevede muhafaza edilmesini gerektirmektedir.

Gadamer’in genel insani pratiklerin kamusal dünyasına eğilmek konusunda görüş birliği içinde bulunduğu Ludwig Wittgenstein, diğer anti-pozitivist eleştirmenler gibi hakikatin sadece sosyal bilimler için elverişsizliğini ifade eder. Gadamer ise radikal bir reddiye ile beşeri bilimlerin üstünlüğünü ilan eder. (Hekman, 1999: 159-161, 170) Wittgenstein, dile epistemolojik olarak yaklaşması ve dili iş görmekte kullandığımız bir alet saymasıyla, dili ontolojik olarak gören Gadamer’inkinden ayırır.

Epistemolojik tutarsızlıklara son vermenin yolu, sorunu ontolojik düzlemde çözmektir. Epistemoloji, özne-nesne dikotomisi varsayarken, ontoloji özne-nesne diyalektiği varsayar (Hekman, 1999: 167-169). Bu konuda Martin Heidegger verimli bir yaklaşım getirmiştir: Husserl’in dünya dışına attığı özneyi geri dünyaya atma ve ‘anlama’nın volan kayışı olan

dili varlığın bizzat kendisi sayma. Böyle düşünülduğünde sözcüklerin anlamlarının sabit oluşu keyfi kullanımlarını da önlemektedir. Heidegger'in dediği gibi biz dili konuşmayız, "Dil bizde konuşur" (Hekman, 1999: 148, 149). Böylece bilgi, anlam ve onun vasıtası olan dille sınırlanmaktadır.

Özerk varlığı nedeniyle dil, metin yazarlarından bağımsızlaşarak kendi başına varlık kazanır. Böylece Gadamer, Heidegger'in peşine takılıp özneyi son derece öznel bir özelliğinden, dilden soyutlamaktadır. Metnin anlaşılması, geleneklerin yaratıcı bir buluşması olduğu için anlama sonsuz bir süreçtir (Giddens, 2003: 80, 81). Dolayısıyla kullanılan epistemolojide bilginin kaynağı olan dil değişik yorumlamalara açık olmasıyla bilgiyi görecelileştirmektedir. İlk yorumsamacılar başkasının tecrübesini yeniden yaşamaya odaklanıyorken, Gadamer öznel tecrübeye değil, o ortamın içine yerleşmek suretiyle kültürler arası karşılıklı alışverişe eğilmektedir.

Nesnel bilgi arayışından vazgeçmesiyle *verstehen*'i (Weber'in) Kartezyen bireyciliğinden kurtaran Dilthey'se, onu hayat tarzlarına/geleneklere dayandıran da Gadamer'dir. Niyetselci/yönelimci anlam teorileri (Husserl) öznel idealizme, yorumsamacı fenomenolojinin 'dil konuşur' önermesi (Gadamer) nesnel idealizme yakınsar (Giddens, 2003: 80-82, 92).

3. Yol Ayrımı: Özgürleşim ve Etnometodoloji

Dil içine gömülen iradeyi rasyonalizm ile gün yüzüne çıkarmayı amaçlayan Jürgen Habermas, yorumsamacılık ile yapısal perspektiflerin (fenomenolojinin) tek başlarına olan zaaflarını onları birleştirerek aşmayı önerir. Her iki post-pozitivist yaklaşımdaki araçsal ve işlevsel aklın eleştirisi, ancak toplumun ortak duyusunun temeli olarak akıl gündeme getirildiğinde faydalıdır (Çiğdem, 1997: 127). Bu durumda incelenmesi gereken rasyonellik, evrenselliğe öznelerarası referansla yorumlama (konsensus) ve âdemi merkezci kavrayış üzerinden ulaşma edimidir (Hekman, 1999: 175, 178). Kantçı ve Kartezyen referansları aşarak bir bütün olarak pozitivizmle birlikte mahkûm edilen Aydınlanma felsefesine sahip çıkan Habermas, yorumsamacılığın "çoklu öznellikleri" üzerinden fenomenolojinin saf bilinç hali olan 'rasyonalizme' ulaşmanın yolunu çizerek kendince bir sentez üretmektedir.

Habermas'ta da post-pozitivizmin olmazsa olmazı olan doğa bilimlerinden ayrışma çabası görürüz: Bilimsel bilgi sınırlarını ne kadar çok genişlerse, "özgürleşim" o kadar çok sınırlanır. Bilimselleşmeye bağlı olarak daha iyi yaşama imkânlarının artması, insani bir geleceği teminat altına almaz (Çiğdem, 1997: 114). Bu değerlendirmenin aynı zamanda refah devletinin çözümlüşüne ilişkin bir çağrışım da yaratmakta olduğu dikkat çekicidir.

Parçayı bütüne, tekili evrensel bağlayan somuttan soyuta gidiş çerçevesinde Habermas, teori-pratik ilişkisinin özgürleşimin toplumsal ve siyasal örgütlenmesiyle gerçekleştirilebileceğini ileri sürmektedir (Çiğdem, 1997: 122). Bilgiye dayalı tahakküm karşısında özgürleşime dayalı toplumsal yüzeyde beliren eksen, böylece Habermas'ın ontolojik yaklaşımını vermektedir.

Geleneksel diyebileceğimiz yorumsamanın fenomenolojik bir zihinsel analiz yerine sosyal bağlamın öznelarasılığına odaklanan anlam belirleme yöntemi sosyal bilim analizini temellendirme çabası olması itibarıyla epistemolojiktir. Gadamer'in yorumcu-aktör perspektiflerini iki anlam oluşturucusu olarak sentezlemesi ise dili ontolojik saymasıyla epistemolojik bir kopuşa götürmüştür. (Hekman, 1999: 193, 194) Yani Habermas'la yorumsamacılık Dilthey'den gelen geleneksel kimliğine fenomenolojiyle daha verimli bir alışveriş içerisinde kavuşmaktadır. Post-pozitivist paradigmlar içerisinde bir yol aydınlanma ve toplumsallığı doğru ayrılmaktadır.

Habermas'ın nesnel veya öznel ama post-pozitivizmi idealizminden kurtarmaya dönük girişimi karşısında, hâkim olan akım nesnel idealizmi daha da uca çeken etnometodolojidir. Yorumsamacılığın bu yorumunu hâkim kılan, "anlama" odağının bireyden topluluğa genişletilmesidir. Bu yönüyle Schutz'dan etkilenen Harold Garfinkel, sistem düzeyinde olmayan bir toplumsal düzen açıklaması geliştirir. İnsanlar kendi gündelik davranışlarını düzenledikleri zaman davranışları başkaları için anlaşılabilir olmakta ve toplumsal düzen buradan doğmaktadır (Smith, 2007: 99).

Fenomenolojiden uzaklaşıp kamusal tarzda yorumlanmış dilsel formlar olarak eylemlere yönelmeyi öneren Garfinkel, yeni ve çok daha omurgasız bir epistemoloji oluşturmaktadır. Nitekim etnometodolojik araştırmalar doğrular ve standart prosedürler önermez. Vatandaş ile uzman sosyal bilimcinin sosyolojisi eşdeğerdir (Giddens, 2003: 55, 58). Doğal olarak bu durumda etnometodolojik yöntemin epistemolojisi göreceliliğe dayanmaktadır.

Sosyal bilimlerde güvenilir bilgi için rasyonel modele gereksinim vardır, fakat gündelik hayattaki etkinliklerde yoktur (Giddens, 2003: 60). Bu yaklaşımla Garfinkel yeni bir epistemolojik ikilem doğurmaktadır: Doğa ve sosyal alanların yanında, "*gündelik hayat*" alanı.

Etnometodoloji gündelik hayatı ayrı bir analiz birimi olarak ele alındığından, diğerlerinde söz konusu olabilen tek bir soyut kuram yerine yoğun ampirik incelemeye başvurmaktadır. Ampirik araştırmada araştırma nesnesi olan unsurlarla aynı düzeyde ilişki kurulduğu ve analiz yapıldığı için de kültürel kuramcılarının birçoğu çok kötü ampirik araştırmacıdır (Smith, 2005: 93, 98).

Fenomenolojik indirgeme gündelik hayata uygulandığında, kültür paranteze alınır ve şeylerin özüne doğru uzanılır (Woff, 1997: 499). Fakat özler sabit değil değişkendir, çünkü farklı bağlamlarda farklı anlamlara sahip olabilmektedirler: Bunun için ‘*indeksel gösterge*’ terimi kullanılmaktadır. İndeksnel ifadelerin tüm empirik çeşitliliği içinde betimlenmesiyle sınırlanmış bir “*etnometodolojik kayıtsızlık*” vardır (Giddens, 2003: 55, 59). Dolayısıyla ulaşılan özden tek bir hakikat çıkarmak mümkün değildir. Gündelik yaşamın pratik ve biçimsel yapıları konusunda etnometodoloji hiçbir yargıda bulunmaz (Woff, 1997: 546, 547).

Böylece post-pozitivist paradigmlar içerisinde Habermas’a zıt yönde özne-nesne ayrımını bütünüyle ortadan kaldıran bir yol daha belirlemektedir. Aslında özne-nesne ilişkisi tarifine dahi ihtiyaç duyulmamaktadır. Pozitivizmden ontolojik ve epistemolojik bir kopuş arayışı sonucunda, göreceliğin ve herkesin kendi ölçęinde özne-nesne ilişkilerine sahip olduğu iktidar varsayımlarına ulaşılmıştır.

4. Aşma Girişimi: Diyalektik Tarihsel Maddecilik

Pozitivizm, felsefeyi bilimle buluşturan evrimi üç aşamada tarif ediyordu. Teoloji ve metafizik aşamalarında bilgi mutlak kabul edilirken, pozitivizm evresine gelindiğinde mutlak bilginin imkânsızlığı teslim edilmekteydi (Comte, 1970: 4, 14). Böylece bilgiye erişimde kullanılan deney-gözlem yöntemleri aynı zamanda insan-evren ilişkisinin sınırlarını oluştuyordu.

Diyalektik maddecilik ise tabloyu temel bir ekseninde sadeleştirmekte ve bilimsel yöntemi bir sınır değil bir açılım olarak ele almaktadır: Fenomenler maddi midir, tinsel midir? Bu soruya verilecek cevaptan hareketle yapılacak muhakemeler farklı doğrultularda ilerleyecektir. Üçüncü bir şık, fenomenlerin her ikisinin bir bileşiminden oluştuğu görüşüdür. Monizm (tekçilik - ya madde ya tin) ile eklektisizm arasındaki bu ayrım, Comte’un bilginin mutlaklığı konusundaki değerlendirmesiyle ilginç bir paralellik halindedir. Bilginin kaynağını belirli bir sınıra kadar maddi saymak, ötesinin tinselliğe teslim edilmesi anlamını taşımaktadır ve bu suretle pozitivizm, eklektisizmin bir türünü teşkil etmektedir.

Bu konuyu tartışmak için Malinin’in *Marxçı Leninci Felsefenin Temelleri* kitabına başvuracağız.

Fenomenlerin tinsel bir özü olduğu görüşü ise nesnel ve öznel yaklaşımlar halinde çeşitlenmiştir. Tinselliği bireyin kendi algısına dayandıran ve bunu mutlaklaştıran Berkeley, Mach ve Avenarius, öznel idealistlerdir. Nesnel idealistler ise toplumsal-tarihsel bütünlüğü kucaklayan bir tinsellik olduğunu ileri süren, dolayısıyla doğanın bir yasası olarak tinselliğe başvuran Platon ve Hegel gibi felsefecilerdir (Malinin, 1979a: 17, 18). Söz konusu tartışma doğanın özüne ilişkindir. Bunu tamamlayan tartışma ise doğanın bilinebilirliği konusudur.

Bilimin en üst mertebesi olan “sosyal fizikle” pozitivistin topluma söz geçirme iddiası tarihsel olarak yenilgiye uğrayınca, matematikten türeyen bir mantıkla pozitivistin tahkim etme çabası içerisine girilmiş ve doğa bilimlerine dayalı bir maddecilikten öznel idealizme kayılmıştır. Buradan doğan mantıkçı pozitivistin temsilcilerinden Bertrand Russell, felsefeyi, “bilim ile teoloji arasındaki alan” olarak tanımlamaktadır. Bu akımın toplum konusunda bir iddiaya sahip olmadığı söylenemez. Ancak pozitivistin kapsayıcılığının yerini dışlayıcılık almış ve ‘toplumun cıvataları ile oynamak tehlikelidir’ tembihlerine dayalı, sosyal demokrasiden anti-komünizme uzanan bir siyasi yelpazeye kaynaklık etmiştir (Malinin, 1979b: 245).

Friedrich Engels’e göre Marksçı bilimler pozitif bilimler içinde yer bulmak ve işlerlik kazanmak zorundadır. Maddeci diyalektik doğadaki, insan toplumundaki ve düşünmedeki hareketin ve gelişmenin en genel yasalarını kapsar. Evrenselliğin biçimini verir. Bilgi edinme/düşünme yasaları, varoluş yasalarının yansısı olduğuna göre Marksçı epistemoloji, ontolojik bir temele sahiptir (Malinin, 1979a: 24-26). Buna karşın pozitivistin getirilen yorumsamacı eleştirilerde epistemolojinin pozitivistin ontolojisini tamamlayan unsur olarak ele alınmasının idealizme açıldığını görürüz. Nitekim “Tüm bilim deney bilimidir” diyen Dilthey, her deneyin kökensel bağlamını bilincimizin koşulları içinde bulunduğunu, bunun da epistemolojik temellendirmeye ihtiyaç doğurduğunu vurgular (Dilthey, 1999: 16).

Diyalektiğin yasaları anlamak için öncelikle maddenin özelliklerini anlamak gerekir. Maddenin özü ve fenomen/dış görünüşü vardır. Öznel idealist olan Kant, maddenin özünün “kendinde şey” olduğunu ve bilemeyeceğimizi söylemiştir. Buna karşı diyalektik maddecilikte maddenin özü, doğa yasalarının karmaşık bir bütünlüğüdür. Fenomen/dış görünüş, özü dile getiren daha yüzeysel ama zengin bir unsurdur. Biçim ise, içsel ve dışsal olanı kapsayan ve içeriği örgütleyen yapıdır. Biçimin görece bağımsızlığı içerikten geri kalmasına neden olabilir. Yeni bir biçim altında içerik yeniden örgütlenir. Diyalektiğin işleyişi, çelişkili bir bütünlük içerisinde hareket eden maddenin tekdüze değil, nicel birikimlerin nitel sıçramalarla işlediği helezonik bir gelişim şeklinde özetlenebilir. Bir olgudan bir başkasına geçiş arasında görünürdeki yabancılaşma, köklü dönüşümlerin ufak değişimlerin birikimine dayanmasıyla ilgilidir. Diyalektikteki döngüsellik, her köklü dönüşümün daha üst bir hareket düzlemi, bir maddi yasallık platosu üzerinden yürünmesini ifade eder.

Maddenin hareket yasalarının temelinde nedensellik ilişkisi yatar. Mekanik maddeciliğe karşı diyalektik maddecilik, rastlantısallığa yasallıklar içerisinde yer verir. 18. yy. Fransız maddecileri, rastlantıyı yadsımak üzere mutlaklaştırdıkları zorunluluğu rastlantıya indirgemişlerdir (Malinin, 1979a: 153). Mekanik maddeciliğin mantıksal ucu, idealist bir kadercilik anlayışı olmaktadır.

Olasılık-olanak-gerçek (ihtimal-ımkân-hakikat) arasında yasallığa doğru yoğunlaşan bir diyalektik ilişki vardır. Böylece istisnalar ve sapmalar bilim dışına itilmez ve sistematik kazandıkları ölçüde yasallık kazanan unsurlar olarak ele alınırlar.

İdealizmle arasındaki hattı çizen ise nedenselliktir. Diyalektik maddecilik, nedenselliği ardışıklık ve vesilelikten ayırır. İdealistlerin işlevsel bağımlılık dedikleri ardışıklık dışsal bir ilişkiselliğe dayanır, vesilelik ise belirleyici olan ile olmayanı ayırt edemez, bu anlamda bilim yasalarını ilki ihmâl ikincisi ihlâl eder. Her ikisinin de dayandığı idealist yaklaşım, açıklanamazcı ve anlamacı yaklaşımlar ile uyum halindedir.

5. Pozitivizm ve Sonrasının Tarihsel Arka Planı, Eleştiriler

19. yüzyılın ilk yarısında bir yandan metafiziği aşma diğer yandan düzen kurma arayışlarına karşılık gelen Comte pozitivizmi, Dilthey'in yaşadığı sonraki yarım yüzyılda istikrara dönüşün ürettiği "anlayış" aşısıyla yorumsamacılığa yumuşak bir geçiş yapmıştır. Geçiş keskinleştiren 2. Dünya Savaşı koşullarıdır.

Husserl'in Nazi iktidarı altında, Hegel'in despotik Napolyon iktidarı döneminde Batı kültürünün kurutuluşunu fenomenolojide görmesi önemli bir paralelliktir (Woff, 1997: 501). 2. Dünya Savaşı döneminde buradan varoluşçuluk türemiştir. Öte yandan pozitivizmin özündeki liberal anlayışın kendisini bu koşullarda koruyabilmesinin ve yeniden var edebilmesinin yolu, kapsayıcı niteliği ön planda bir 'anlama' yöntemi geliştirmesidir ki, bu da çağdaş yorumsamacılığın zeminini oluşturmuştur.

2. Dünya Savaşı sonrası az gelişmiş ülkelerde bağımsızlık gündemi bir siyasi mücadele konusu haline gelince, söz konusu tartışmaların yürütüldüğü emperyalist metropollerde, nüfuz kapasitesi daha yüksek bir sosyal bilim arayışına girilmiştir. Emperyalist metropollerin kendi içinde yaşadığı çelişkiler özgürlük-otoriterlik ekseninde bir yarılma yaratmıştır.

Avrupalı orta sınıfların refah devletinin kontrol mekanizmalarına karşı geliştirdikleri tepkiye hitap eden ve az gelişmiş ülkelerin kalkınmasına verilen desteğin üzerinde yükseldiği "anlayışçı" yaklaşım, aynı döneme denk gelmektedir. Bu ortamda devletin temel 'hizmet' kurumlarının yürüttükleri edimlerle benlikleri nasıl ezdiği üzerine çalışmalar etnometodolojinin gelişme sahasını oluşturmuştur (Smith, 2007: 89-91). Nitekim Schutz'un 1940'da yayınlanan makaleleri, ancak 1960'larda tanındıktan sonra etnometodoloji akımının öncülü sayılmıştır (Woff, 1997: 528).

1970'lerin kriziyle birlikte sosyal bilimlerin gündemine giren başlıklar, refah devletinin kriziyle ortaya çıkan sınıf hareketlerine alternatif yeni toplumsal hareketlerin 'tanınma' mücadeleleri ve ileriki tarihlerde 'çelişkiler içinde bir arada yaşama' perspektifi

küreselleşme tartışmalarıdır. Kaba haliyle, pozitivistin tek yönlü belirlenimciliğine karşı karşılıklı tanıma-anlama ilişkileri kurulmasını savunan görüşler, toplumsal çelişkilerin gerilim yaratmamasını sağlamak üzere uyum ve entegrasyonu kendilerine baz aldılar.

Bu tabloya yerleşen aşkıncı fenomenoloji, etnometodoloji ve yorumsamacılığın kusurlarını Giddens şöyle sıralamaktadır: Davranışları anlam açısından alıp, praksis yönlerini ihmal etmek, toplum hayatında iktidarın merkez konumunu ve toplumsal kuralların toplumsal çıkar farklarına göre yorumlandıklarını ihmal etmek (Giddens, 2003).

Türkiye’de konuyla ilgili yapılan tartışmalarda daha elle tutulur eleştiriler yöneltilmektedir. Örneğin Yeğenoğlu “*entegrasyonist politikaların hedeflerinden birisi, bugüne kadar marjinde olanların ilgilerini, sorunlarını, tarihlerini ve seslerini duyurabilecekleri küçük adacıklar oluşturmalarına izin vererek, varlıklarını kanonik bilgiye ek statüde sürdürmelerini ve böylece merkezi daha fazla tehdit etmemelerini sağlamak*” eleştirisini getirir (2001: 290). Çokkültürlülük çalışmalarında görülen metalaşmaya da dikkat çeken Yeğenoğlu, kültürel göreceliliğin neo-kolonyalizmin mazereti olarak kullanıldığına dikkat çekiyor ve etnometodolojide sıkça kullanılan “*marjinal grupların otobiyografik ve itirafsal beyanlarını bilginin nihai temeli olarak ele almayı, neo-oryantalist bir tavır olarak görebiliriz*” diyor (Yeğenoğlu, 2001: 291).

Sosyal bilimlerde yöntem gelişimini az gelişmiş ülkeler özgünlüğünde inceleyen Gülalp ve Barlas’ın çalışmasında (2001: 284), Arjantin’de geçirdiği tarihsel evrelere paralel olarak Peronizmin önce yapısal, sonra ajan/aktör, son olarak mana yönünden incelendiği saptanıyor. Buradan hareketle Bağımlılık Okulu’ndan Foucault’ya geçişte piyasa sisteminin hep verili alınması itibarıyla yaşanan sürekliliğe işaret ediliyor.

Yorumsamacılığın ve etnometodolojinin bazı unsurlarının toplumsal düzlemde kazandıkları çarpık niteliklere de işaret eden söz konusu çalışmadaki diğer örneklemelerde, Brezilya’da tanınma talepli mücadelelerin öne çıktığına, Hindistan’da romantik geriye dönüşçü akımların güçlendiğine ve İsveç’te kriz içerisindeki refah toplumunda kültürün başat tartışma başlığı haline geldiğine yer veriliyor (Gülalp, Barlas, 2001: 284-286).

Farklı bir yorum, pozitivistinden yorumsamacılığa kayışı, Batılı bir yaklaşım olarak nitelendirdiği tekil-evrensel ikiliğinden bunların uyumuna dayanan Doğu felsefesine geçiş olarak analiz eden Özlem’e aittir. “*Bilimci tahakküm yerine paradoks kültürüyle barış içinde bir arada yaşamalıyız*” (Özlem, 1998: 38).

Nihayet Giddens’in “kusur” olarak değindiği praksis felsefesinin tarihsel materyalizm tarafından çok önceden üretildiğini hatırlatan Çelik, pozitivistinden başlayarak yorumsamacılığın ve türevi olan sosyal bilim yaklaşımlarının Batı metafiziğinden kurtulma serüveninin tarihsel materyalizmden kaçınıldığı için çıkışsız kaldığını ifade etmektedir (Çelik, 2001: 50, 51).

6. Sonuç

Aydınlanmacılığın mekanik maddeciliği, pozitivizm, yeni/mantıkçı pozitivizm ve anlamacı idealizm, bir bütün olarak diyalektik maddecilikle aşılmıştır. Ancak diyalektik tarihsel maddecilik, arka planında yatan toplumsal mücadelelerle sınanmış ve bu mecrada yaşanan yenilgi sonucunda post-pozitivist paradigmlar tarafından bastırılmıştır. Nitekim diyalektik yöntem Malinin'in kitabındaki temel önermeleri açısından açıklayıcılığını korumakla birlikte yorumsamacılık, etnometodoloji ve fenomenolojinin bilim felsefesi alanındaki ağırlığı karşısında zayıf düşmüştür.

Yöntemsel olarak gelişkin olanın tarihsel gelişim içerisinde "geride" kalması bir yeniden üretim sorunudur. Bunun ilk yansıma alanlarından biri olan sanatsal üretimin sinema boyutunda görebiliyoruz: Klasik Yeşilçam filmlerinde iyi ve kötü kişilikler (jön ve kalles aktör) katı bir biçimde ayrılır. Günümüzün yeni sinemacıları, *Takva* (2005), *Kış Uykusu* (2014) filmlerinde olduğu gibi iyi ile kötü yönlerin bütünlüğüne dayalı bir anlama yöntemi izlemektedir. Yine eski bir Yeşilçam yapımı olan *Karanlıkta Uyananlar*'da (1964) ise iyiliğin ve kötülüğün toplumsal koşullar ve değişim içerisinde dönüşebileceği önceki ikisini aşan diyalektik yöntemi ortaya koymaktadır. Sosyal bilimlerde göreceliliğe dayalı yaklaşımların yöntem üzerindeki etkisini tarihselciliğin sunduğu zenginlikten yararlanarak aşacak yeni önermeler sunulabilmelidir.

KAYNAKÇA

Comte, August (1970) *Introduction to Positive Philosophy*, New York: The Bobbs-Merrill.

Çelik, Sinan Kadir (2001) "Burjuva Düşüncesinin Antinomileri: Batı Metafiziğini Yorumsamacılıkla Aşmak Mümkün mü?", *Praksis*, 2001(3), s.26-82.

Çiğdem, Ahmet (1997) *Akıl ve Toplumun Özgürleşimi*, Ankara: Vadi.

Dilthey, William (1999) *Hermeneutik ve Tin Bilimleri*, çev. D. Özlem, İstanbul: Paradigma.

Giddens, Antony (2003) *Sosyolojik Yöntemin Yeni Kuralları*, çev. B. Balkız ve Ü. Tatlıcan, İstanbul: Paradigma.

Gülalp, Haldun ve Dilek Barlas(2001) "Bilginin Evrenselliği, Farkın Sorunsallığı", *Sosyal Bilimleri Yeniden Düşünmek: Yeni Bir Kavrayışa Doğru* içinde (der. T. Bora ve S. Sökmen) s.281-286, İstanbul: Metis.

Hekman, Susan (1999) *Bilgi Sosyolojisi ve Hermeneutik*, çev. H. Arslan ve B. Balkız, İstanbul: Paradigma.

Keat, Russel ve John Urry (1994) *Bilim Olarak Sosyal Teori*, çev. N. Çelebi, Ankara: İmge.

Malinin, V. A. (1979a) *Marksçı Leninci Felsefenin Temelleri - I - Diyalektik Maddecilik*, çev.

V. Atayman, İstanbul: Konuk.

Malinin, V. A. (1979b) *Marksçı Leninci Felsefenin Temelleri - II - Tarihsel Maddecilik*, çev. V. Atayman, İstanbul: Konuk.

Özlem, Doğan (1998) “Doğa Bilimleri ve Sosyal Bilimler Ayrımının Dünü ve Bugünü Üzerine”, *Toplum ve Bilim*, (76) 1998, s.7-40.

Smith, Philip, (2007) *Kültürel Kuram*, çev. S. Güzelsarı ve İ. Gündoğdu, İstanbul: Babil.

Wolff, Kurt H. (1997) “Fenomonoloji ve Sosyoloji”, *Sosyolojik Çözümlemenin Tarihi* içinde (der. T. Bottomore ve R. Nisbet), s.497-553, Ankara: Ayraç.

Yeğenoğlu, Meyda (2001) “Çok Kültürlülük Disiplinlerarasılık mıdır?”, çev. H. Rızatepe, *Sosyal Bilimleri Yeniden Düşünmek: Yeni Bir Kavrayışa Doğru* içinde (der. T. Bora ve S. Sökmen) s.287-298, İstanbul: Metis.

İSTANBUL'UN ATEŞLE İMTİHANI

ÖMER ERSİN ERDOĞAN⁽¹⁾

ÖZ

Bu çalışmada Bizans'tan günümüze İstanbul'da yangın, yangınla mücadele ve itfaiye teşkilatının gelişimi anlatılmış, bir bakıma da ülkemizdeki itfaiyecilik serüveni açıklanmıştır.

Bizans'ta az görülen yangınların, fetihten sonra yapı biçiminin değişmesiyle nasıl arttığı, yangınların sonuçlarının toplumu nasıl etkilediği anlatılmış ve buna karşı alınan tedbirler, örgütlenme çabaları yönetimin ve halkın yangına karşı tutum ve davranışı açıklanmaya çalışılmıştır.

Başlangıçta Osmanlı'da yangınla mücadelede için kurulmuş bir kurum yoktu. Mücadeleyi halk kendi yapıyordu ancak yangınlar çok artınca ve etkileri de büyüyünce yeni yeni örgütlenme çabaları başlamış ve zamanla örgüt geliştirilmiş ve bugünkü seviyeye ulaşmıştır. Osmanlı'da yangına karşı örgütlü mücadele için yabancı uzmanlar getirilmiş ve bunların bilgilerinden de yararlanılmıştır. Tulumbacılar ilk yangınla mücadele örgütü olarak kabul edilebilir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Osmanlı'dan devralınan itfaiye örgütü ile işe başlanmış ve o günkü şartlara ve dünyadaki itfaiye teşkilatlarına uygun biçimde geliştirilmiş bu konuda yasal altyapı hazırlanmış, ayrıca bu konuda eğitim verecek kurumlar açılmıştır. İstanbul itfaiyesi başlangıcından beri bu işin öncüsü olmuştur. Bugün de ülkemizdeki en gelişmiş itfaiye teşkilatlarından bir tanesidir.

Anahtar Kelimeler: Doğal afet, bölgesel, bölgesel yönetim.

Jel Kodları: J28, Z12, R59

1 Yüksek Lisans Öğrencisi, İstanbul Aydın Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mahalli İdareler ve Yerinden Yönetim Yüksek Lisans Programı, omererdogan@aydin.edu.tr.

ISTANBUL'S TRIAL BY FIRE

ABSTRACT

Fires, fighting fires and the development of fire services in Istanbul from the Byzantine period to today are briefly reviewed in this study. The transformation of the fire brigades during the Tanzimat period and the developments in the modernization process of the Republic are displayed in their broad lines.

How the fires, rarely seen in Byzantium, have increased following the changes in the materials of construction is mentioned while the measures and arrangements to organize firefighting are referred. Whilst endeavoring to elucidate the attitude and the behavior of the people towards fires, the lack of policy of the public authorities is invoked. At the first, there were not any specialized organization during the Ottoman period to fight fires. Since the numbers and fatal consequences of fires increased the attempts to get organized against fires commenced. Foreigners are invited to solicit their expertise and experience. Tulumbacılar (guild of fire fighters) can be taken as the first organized attempt in this respect.

Eventually, during the Republican Period fire services acquired the quality and the status of a local public service. Legal arrangements realized in 1930 and 1984 are the most significant steps forward in this respect. Fire brigades of Istanbul Municipality that have always played the pioneering role in this process of development provide the most extended services with their most advanced technological equipment.

Keywords: Natural disasters, regional, regional management.

JEL Codes: J28, Z12, R59

1. Giriş

Halide Edip Adıvar'ın ünlü *Türk'ün Ateşle İmtihanı* romanından esinlenerek "İstanbul'un Ateşle İmtihanı" başlığını taşıyan bu çalışmada; İstanbul'da Bizans'tan Osmanlı'ya daha sonra da günümüze kadar gelen süreçte meydana gelen yangınları, yangın öncesi ve sonrası alınan tedbirleri ve ayrıca bu yangınlarla mücadele için örgütlenme çabalarını anlatacağız.

Kontrol dışına çıkmış, istem dışı yanma olayı olarak tarif edebileceğimiz yangın, insanın ateşi keşfet mesinden bugüne kadar, insana faydasının yanında büyük zararlar da vermiştir. Bu yazıda da yangınların zararlarından korunmak veya zararlarını azaltmak için yapılan, yapılması gerekenler anlatılmıştır. Özel olarak da Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde, İstanbul'un yangınla mücadelesi anlatılmıştır.

2. Bizans Dönemi

"İstanbul'da Bizans döneminde evler genellikle kâgir olduğundan Osmanlı dönemine göre yangınlar daha az oranda görülüyordu. Bizans döneminde iki büyük yangın 1203-1204 yıllarında dördüncü Haçlı Seferini düzenleyen batılı şövalyelerin Konstantinopolis'i kuşatmaları sırasında olmuştur" (Başar, 2009: 95).

Bizans dönemindeki yapılarla ilgili başka bir kaynakta ise şu bilgiler yer almaktadır: *"Osmanlılar, İstanbul'u Rumların elinden aldıktan sonra binalarını, Galata'daki Frenk yapıları veya Amid, Halep, Şam ve Kudüs'deki yapılar gibi ateşe karşı dayanıklı olması için kâgir yapılmasına dikkat etmemişlerdir" (Andreasyan, 1973: 59).*

Bizans döneminde yangınla mücadele, yangına karşı örgütlenme gibi konularda neler yapıldığı konusunda kayda değer yazılı kaynakların sayısı çok azdır. Bu nedenle bu konuda fazlaca bir şey söyleme imkânımız yoktur. Bu konuda genel olarak söyleyebileceğimiz şudur ki: Bizans dönemi İstanbul'unda tarihsel tecrübelerin birikimi neticesinde yapılar yangına karşı dayanıklı yapılmaktadır. Bunun sonucunda/sonucu olarak daha az sayıda yangınla karşılaşmış ve bu yangınların verdiği hasarlar da daha az olmuştur. Bu durumun önemi Osmanlı dönemindeki yangınlar incelenirken daha iyi görülecektir.

3. Fetih Sonrası Dönem

Fetihten hemen sonraki dönemde meydana gelen yangınlar hakkında da fazla bir şey söyleme imkânımız ne yazık ki yoktur. *"İstanbul'da Fatih Sultan Mehmed zamanında zikre değer yangınların vuku bulmuş olabileceğine muhakkak nazarı ile bakılabilirse de, basılı*

tarihi kaynaklarda bu hususta bir bilgi mevcut olmadığı gibi, tetkik imkânını bulduğumuz bazı yazma kitaplarla vesikalarda da esaslı bir şeye rastlayamadık” (Cezar, 1963: 4).

Fetihten sonra Türklerin İstanbul’a yerleşmesiyle yapıların niteliği değişmeye başlamış kâgir yapıdan ahşap yapıya dönülmüştür. Bu dönüşümün temel sebeplerinden birisi depremlerdir. Türkler depremden korunmak için daha güvenli gördükleri ahşap yapıya yönelmişlerdir.

“İstanbul, bir deprem hattı üzerinde bulunduğundan çok sık depremler yaşamış, bu sebeple şehir halkı evlerini ahşaba dönüştürmek zorunda kalmıştır. Bilhassa Osmanlı hükümdarı II. Bayezid (1481-1512) döneminde, 1509 yılında yaşanan ve ‘Küçük Kıyamet’ olarak da adlandırılan büyük depremden sonra şehir halkı evlerini ahşaba dönüştürmeye başlamıştır. Ancak, binaların inşasındaki bu değişimin sonucu olarak İstanbul’da bilhassa Osmanlı döneminde birçok yangın görülmüştür” (Başar, 2009: 95).

Kâgir yapıdan ahşap yapıya dönülmesinin bir diğer nedeni de, o dönemin koşullarında ahşap yapının göreceli olarak daha ucuz olması ve daha kolay yapılabilmesidir.

Ahşap yapıya yönelim İstanbul’un yaşadığı yangınların büyümesinin ve birer felakete dönüşmesinin temel sebebidir. Felaket boyutuna ulaşan bu yangınlar karşısında halkın yaşadığı korku, panik vb. psikolojik durumu anlamamız gerekmektedir. *“Halk, yangından o derece ürkmüştü ki onu ‘gazab-ı ilahi’ diye anıyordu”* (Banoğlu, 2008: 3). İstanbul halkının yaşadığı psikolojik durum açıkça ortaya koymaktadır ki; İstanbul halkı, bazı insanların günah işlemeleri sonucunda, bu yangınlar, yaratıcının kendilerine verdikleri bir ceza olarak düşünülmektedir. Felaket boyutuna ulaşan İstanbul yangınları, Cumhuriyet devrine kadar devam etmiştir. Niyazi Ahmet Banoğlu **“İstanbul Cehennemi Tarihte Büyük Yangınlar”** isimli eserinde Osmanlı dönemi İstanbul’unda meydana gelen yangınları romanlaştırarak bize aktarmıştır.

Bununla birlikte İstanbul’da yaşanan yangınlarla ilgili olarak fetih sonrası dönemde yangınla mücadele edecek çağdaş anlamda bir teşkilattan bahsetmek mümkün değildir.

4. ‘Her Kimin Evi Yanarsa Asıla’

Hicri 946, Miladi 1540 yılında İstanbul’da, sarayda çıkan bir yangın, Osmanlı’da hukuk anlayışını ortaya koyması bakımından da vurgulanmaya değerdir.



Resim 1

Kaynak: Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, Revan Kitapları No: 1100-99/b-100/a

Yukarıdaki Osmanlıca metnin tercümesi;

“Hicretin 946 yılında idi, andan Sultan Süleyman göçüp Edirne’ye vardı, ol kış anda kışladı, ol kış içinde İslâmbol’da Eski Saray baştanbaşa âteşe yandı, ama giru yapub evvelkiden dahi âlâ kıldılar. Amma ol deme değin her kimin evi veyahud dükkânı yansaydı salb olunurdu, kendü sarayı yanıcak ayruk kimse incitmediler” (Cezar, 1963: 7).

Yukarıda aslı ve çevrisi bulunan yazıda anlatıldığı gibi, İstanbul’da ki 1540 Eski Saray yangını anlatan bu belgede; Sultan Süleyman’ın o yıl kışı geçirmek için Edirne’ye gittiği ve o kış Eski Saray’da yangın çıktığı ve sarayın büyük kısmının yandığı ifade edilmektedir. Ancak bu belgede dikkati çeken nokta; Eski Saray yangınına kadar olan dönemde, bir kimsenin evinde veya dükkânında yangın çıktığı zaman idam edilmesi âdetinden bahsedilmektedir. Saray, padişahın evi sayıldığı için bu idam olayı daha sonra yürürlükten kaldırılmıştır. Bu bilgi; bizim çalışmamızda ulaşabildiğimiz kaynaklara göre, sadece yazar Mustafa Cezar’ın “Osmanlı Devrinde İstanbul Yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar Ve Tabii Afetler”

adlı eserinde geçmektedir. İstanbul yangınları konusunda yazılan eserlerin az olmasına karşın bu önemli bilginin tek bir kaynaktan geçmesi incelenmesi ve üzerinde durulması gereken bir noktadır. Ayrıca Eski Saray yangını konusunun anlatıldığı bu belgenin orijinali günümüzde Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesinde revan kitapları no: 1100–99/b–100/a’ da mevcuttur.

5. Yangınla Mücadelede Teşkilatsız Dönem

Gerek Bizans, gerekse fetih sonrası dönemde, yangınla mücadele edecek herhangi bir kurum veya örgütlenme çabası yoktur/olmadığı görülmüştür. Yangın öncesi ve sonrası neler yapılması gerektiği konusunda sistematik bir bilginin olmaması nedeni ile halk yangın sırasında ne yapacağını bilmemektedir. Ayrıca panik ve şaşkınlıktan dolayı yangınlar hızla büyümekte, genellikle kendi kendine sönmeye kadar devam etmekte ve her şeyi yok etmektedir.

Yukarıdaki belgede bahsi geçen olay aslında bize şu bilgiyi vermektedir: Yangınla mücadelede, yangın öncesi ve sonrası için birinci derecede sorumlu olan İstanbul’da yaşayan halktır. Bu belgenin yanı sıra, 26 Mayıs 1572 tarihli bir fermanla da yangına karşı İstanbul halkına verilen görevler şu şekilde sıralanmaktadır:

“İstanbul Kadısına Hüküm ki,

- 1. İstanbul’da yaşayan herkes, evinin üzerine çıkabilecek uzunlukta yeteri kadar merdiven buldurmak zorundadır.*
- 2. Evlerde su dolu büyük bir fıçı her zaman hazır tutulacaktır.*
- 3. Yangın çıktığında hiç kimse, evim yanmaya başladı diye korkup yangın mahallini terk ederek kaçmamalıdır. Yakınları ve komşularıyla beraber, yeniçeriler yetişinceye kadar yangına müdahale etmeli, söndürmeye çalışmalıdırlar.*
- 4. İstanbul kadısı bu tedbirleri halka duyuracak; zaman zaman uyaracak ve çarşıya yakın, yangın riski taşıyan mahalleleri her iki-üç ayda bir kontrol edecek, varsa eksiklikler, kısa zamanda tamamlanması hususunda uyarıda bulunacaktır. Buna rağmen evlerinde merdiven ve su dolu fıçı bulundurmayan olursa cezalandırılacaktır” (Bayhan, 2009: 192-193).*

Bu belgelerden açıkça görülüyor ki; yangın öncesi ve yangın sırasında yapılması gerekenleri Osmanlı idaresi İstanbul halkından beklemektedir.

6. Yangınların Sebepleri

Yangınların önlenmesi ve söndürülmesi gibi konuların yanı sıra İstanbul'da çıkan yangınların sebeplerini de incelemek gerekir.

“Yangınların birçoğu, dikkatsizce eritilen yağların parlaması, ev ve dükkânlarda hizmet eden uşakların acemiliği, bazı evlerde yapılan saçaklar, efendilerine kin bağlayan besleme ve uşakların fesatlığı, sefih insanların kahpelere olan intikam hırsları, hırsız ve yağmacıların kasıtları veya bütün içenlerin dikkatsizliği yüzünden çıkmaktadır” (Andreasyan, 1973: 60).

Osmanlı yönetimi yangınlar öncesi tedbirler ve yangınların söndürülmesi konularında İstanbul halkını birinci derecede sorumlu tutarken diğer taraftan yangınların çıkış sebepleri ve alınması gereken önlemler konusunda aslında bir takım çalışmalar da yaptığı görülmektedir. Aşağıdaki belgede önce yangınların sebepleri anlatılmaktadır:

1. *“Sokaklar dar, evler birbirine bitişik denecek kadar yakın olduğu için yangın çıktığında, eğer hava esintili ise ateş çok hızlı olarak etrafa sirayet etmektedir.*
2. *Evlerin dam saçakları uzun, şahnişinleri⁽²⁾ karşı karşıya olduğundan, yangın çıktığı zaman karşı tarafın saçak ve şahnişinleri hemen tutuşmakta ve yangının çabucak yayılıp büyümesine sebep olmaktadır. Bu durum yangının söndürülmesini zorlaştırmaktadır.*
3. *Yangınların pek çoğu ahşap binalardan, bekâr odalarından, han ve dükkânlardan çıkmaktadır” (Beyhan, 2009: 194).*

Yangınların sebeplerinden sonra yangınlara karşı alınması gereken önlemler de şu şekilde sıralanmaktadır:

1. *“Halka zarar veren ve şehri sıkıntıya sokan bu yangın belasının ortadan kalkması için, bundan böyle yangını doğuran sebepler ortadan kaldırılacaktır.*
2. *Bundan sonra İstanbul'da sur içi ve sur dışında gerek yangın geçirmiş yerlerde veya başka mahallerde kendilerine gelir getirecek bekâr odası, han ve dükkân yapacak olanlar, mutlaka binalarını kâgir yaptırıp kesinlikle ahşaptan yapmalarına izin verilmeyecektir. Ev yapacak olanlar, damlarının saçaklarını tuğladan kirpi saçak tarzında yapacak, ahşap*

2 Eski Türk mimarisinde odanın karşı ön cephesinde yer alan üç yanı pencereci çıkma.

saçaklara müsaade edilmeyecektir.

3. *Evlerine şahnişin yapmak isteyenlere, eskiden olduğu gibi on sekiz parmaktan ziyade olmamak şartıyla engel olunmayacaktır. Fakat şahnişinler karşı karşıya gelecek şekilde yapılmayacak. Karşı karşıya gelen iki evin şahnişinleri, biri üst tarafa diğeri alt tarafa gelecek şekilde yapılacaktır.*
4. *İstanbul'un sur içi ve sur dışında, yangın yeri arsasında veya başka yerlerde ev yapacak gayrimüslimlere iki kattan ziyade izin verilmeyecektir.*
5. *Bu tedbirlere uyulmadığı veya göz yumulduğu takdirde, hiçbir özür kabul edilmeksizin mimarbaşının katledileceği ifade edilmiştir” (Beyhan, 2009: 194).*

1719 Haziran sonlarında yayımlanan yukarıdaki fermanlarda dikkat çeken nokta; yangına karşı alınması gereken tedbirlerin sıralanmasıdır. Bu fermanın 4. maddesinde yangın yeri arsasında veya başka yerlerde ev yapacak gayri müslimlere evlerini inşa ederken iki kattan fazla yükseklik verilmemesidir. Bu durum; gayri müslim tebaaya yapılan bir haksızlıktır.

7. Yangınla Mücadelede Teşkilatlanma Çabaları Dönemi

Yangınların İstanbul'a büyük zararlar vermesi sonucunda örgütlü mücadele edilmesi gerektiği kanısı oluşmuş ve bu konuda ilk çalışmalar 1700'lü yıllarda başlamıştır.

Aslen Fransız olan ve Hollanda'dan ailesi ile birlikte İstanbul'a gelen ve bir süre bahriyede görev yaptığı bilinen David isimli bir teknisyen, bahriyedeki görevinden sonra müslüman olmuş ve "Gerçek Davud" ismiyle tanınmıştır. Gerçek Davud çıkan yangınları söndürme amaçlı tulumba makinesi icat etmiş ve bu icat birçok çevrede şaşkınlık ve hayranlık uyandırmıştır. Bu tulumba makinesinin ilk olarak hangi yangında kullanıldığı kesin olarak bilinmemekle birlikte, çeşitli kaynaklarda farklı tarihler verilmektedir. Dönemin yöneticilerinden Sadrazam Nevşehirli Damat İbrahim Paşa, Gerçek Davud'un icadı olan tulumba makinesinin yangın söndürmede faydalı olduğunu tespit etmiş ve Yeniçeriler bünyesinde yangınla mücadele edecek özel bir birim kurmuştur. Bu yeni kurulan birim değişik kaynaklarda "**Yangın Tulumbacıları Ocağı**" veya "**Dergâh-ı Ali Tulumbacılar Ocağı**" isimleri ile geçmektedir. Bu yeni kurulan birimin başına Sadrazam Damat İbrahim Paşa, Ağa sıfatıyla Gerçek Davud'u getirmiştir. Böylece yangınla mücadele için ilk örgütlü mücadele dönemi başlamıştır.

"1132 senesinde (Miladi 1720) vezir İbrahim Paşa tarafından 120 akçe yevmiye ile tulumbacı başı tayin edilip yeniçerilerden 50 adet nefer yevmiye 15 akçe ile tulumbacı ayrıldı. Yevmiye 30 akçe ile bir çorbacı (tabur kumandanı), 26

akçe ile bir çavuş, 24 akçe ile bir çavuş yamağı, 20 akçe ile kâtip ve 60 akçe ile bir ocak kethüdası (ağa yardımcısı, ikinci ağa) tayin olundu. Kışla ve bina verildi. Neferleri 150 adede çıkarıldı ve ortalarına (taburlarına) yevmiye on okka et, 75 çift ekmek tayin edildi. Yevmiye 90 akçe nöbetçi taamiyesi verildi. Hortum ve tulumbalar bedeli olarak ağalığa yevmi 40 akçe zam yapıldı. Neferlerinden biri cebeci tulumbacı ağası, biri topçu tulumbacı ağası, biri de topçu tulumbacıbaşısı oldu. Sene 1146 (1733)” (Koçu, 2005: 22-23).

Bu teşkilat (tulumbacılar) 1826 yılına, yani Yeniçeri Ocağı'nın kapatılmasına kadar devam etmiştir. Küçükçelebizade İsmail Asım Efendi tarafından yazılan “Zikri ahvali Gerçek Davud ve sebebi zuhuru tulumbacıyan” isimli yazısına Reşad Ekrem Koçu “İstanbul Tulumbacıları” isimli eserinde günümüz Türkçesine aşağıdaki şekilde çevirerek yer vermiştir.

“İstanbul’un binaları ahşap, birbirine bitişik, kat kat yüksek ve sokakları da gayet dar olduğundan eliyazübillahı teala (Ulu Tanrı korusun) bir yerde yangın çıkması yakın ve uzak şehir ehalsinin şuurunu alıp ateşin çıktığı yerin etrafındaki ev ve dükkânları yıkmadan gayri yangın söndürülemezdi. Yangınların ekserisinde nice haneler yıkılır, viran ve nice kâşaneler yanıp kül olurdu. Nice zenginlerin haneleri birkaç saatte kül olurdu. Nice zenginlerin birkaç saatte kül olan haneleri yüzünden öksüz oldukları görülürdü. Zikredilen tulumbalar icat edilip kullanmak üzere neferler ayrılıp tertip olduğu zamandan beri, elhak, nice yangınlar çıktığı yerde söndürüldü, nicesinin de şer ve zararı zaruri olarak yanlardaki birkaç haneye sirayet ile kaldı. Pir ve civan, fakir ve kamuran tulumbanın icadına şükretmektedir” (Koçu, 2005: 23).

Yukarıdaki paragraf, dönemi çok güzel anlatmıştır. Bu bir paragraflık metin örgütlenmeden önce, yani tulumbacıardan önce ve sonra yangınların sonuçlarını göstermesi bakımından önemlidir. Bu metin de birinci konu, örgütsüz mücadele döneminde yangınların kendi kendine sönünceye kadar pek bir şey yapılamadığını, Tulumbacıların ise söndürme konusunda epey iş yaptıklarını anlatmaktadır. İkinci konu ise evlerin ahşap ve bitişik olmasının yangınların zararlarını ne kadar arttırdığını göstermektedir. Bir diğer konu ise bugün de devam eden bir sorun, yani yangın yerine ulaşmada sokakların dar olması sorunudur. Tural’ın “Yangın Olur Biz Yangına Gidemeyiz” başlıklı makalesi (2004) durumu, kısaca ve esprili bir dille özetlemektedir. İstanbul’un sokakları bugün de çok dardır. Özellikle geceleri itfaiye araçları ve ambulansların olay yerine ulaşmasında yaşanan sorunlar sık sık gündeme gelmektedir.

8. Yangın Var!

Yangın söndürmede ilk adım, yangının çıktığının haber verilmesidir. Osmanlı İstanbul’unda yangınların haber verilmesi için Beyazıt, Galata, İcadiye kuleleri, kullanılmıştır. Bu haberleşmede romantik şifreler kullanılırdı:

Kulelerin köşklüleri “ağa” unvanını taşıyan bir zabitin emrindeydiler. Galata ve Beyazıt kuleleri geleneklerindedir, yangın ateşini gören nöbetteki köşklü kule ağasına:

Ağa bir çocuğun oldu!.. derdi; ağa da sorardı:

Kız mı, Oğlan mı?..

Anadolu yakası, Galata, Beyoğlu ve Boğaz’ın Rumeli yakası yangınları “Kız”, asıl İstanbul içi yangınları da “Oğlan”dı (Koçu, 2005: 404).

1826 yılında Yeniçeri Ocağı’nın kapatılmasının ardından, Tulumbacılar teşkilatı da ortadan kalkmıştır. Yangın malzemeleri karakollardaki depolara konulmuştur. Bu dönemde öne çıkan mahalle veya semt tulumbacıları olmuştur.

Hocapaşa yangını; 2 Ağustos 1826 tarihinde Hocapaşa Elvan Mahallesinde çıkan ve İstanbul’un sur içini büyük ölçüde etkisi altına alan yangın, daha sonraları halk arasında “Hocapaşa büyük yangını” ismiyle yâd edilecektir. Bu yangının tahribatı çok büyük olmuştur. Yangın otuz altı saat sürdü. Bu yangının mali boyutu hesap edilemeyecek kadar büyük oldu. Yangının bu derece uzun sürmesi ve tahribatının büyük olması rüzgârın şiddetinden başka yeniçerilerle tulumbacıların o sıralarda Vak’ayı Hayriye’den dolayı dağıtılmış olmasından kaynaklanmıştır.

Hocapaşa yangını tulumbacılar teşkilatının kaldırılmasından kısa süre sonra çıkmıştır. Bu durum yangınla mücadelenin mutlaka örgütlü yapılması gerektiğini göstermektedir.

Bu gelişme yöneticileri yangınla mücadelede yeni bir arayışa sevk etmiş ve 1828 yılında Tulumbacılar Nizamnamesi yayınlanmıştır. Gecen iki yıllık süre itfaiye tarihi açısından “*Fetret Devri*” (Özgür ve Azaklı, 2001: 156) olarak adlandırılır.

Tulumbacılar Nizamnamesi’ne göre Asakir-i Mansure-i Muhammediye ordusu içinde genellikle yaşlı zabitlerden oluşan kumandanlar nezaretinde bir itfaiye teşkilatı kurulmuştur. Bu teşkilat karakollarda bulunmaktadır. Ve karakollarda yangın tulumbası ve bunu kullanmaya yeter sayıda tulumbacı görevlendirilmiştir, böylece yangınla mücadele karakollar aracılığı ile yapılmaya başlanmıştır.

1854 de İstanbul’da Paris şehri örnek alınarak, Galata ve Beyoğlu semtleri birleştirilerek Osmanlı’da ilk belediye deneyimi gerçekleştirilmiştir. Ardından 1857 de ilk belediye

kurulmuştur. Osmanlı'da teşkilat ve idari yapı İlber Ortaylı'nın "Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi" ve "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği" isimli kitaplarında ayrıntılı olarak açıklanmıştır.

"19. Yüzyıl belediyesi görevlerini yerine getirmek konusunda yeterli sayıda devamlı personele, araçlara ve kuruluşlara sahip değildi. Yani, önemli hizmetleri yerine getirecek personel üzerinde yeterince kontrol ve ceza olanağı yoktu. Örneğin, sık sık çıkan büyük yangınların tehdit ettiği şehirlerde etkin ve yeterli güce sahip bir itfaiye teşkilatı bulunmamaktaydı. Yangınlar mahalle sakinlerinin kendi gayretleri ve bu işi amatör bir spor haline getiren tulumba takımlarınca söndürülmekteydi. Resmi teşkilatın kendi olanaklarıyla beceremediği tek hizmet, yangını haber vermek, ahaliyi ve tulumbacıları alarm durumuna geçirmekten ibarettir. Üstelik ve en önemlisi bu tür hizmeti yerine getiren tulumbacılar üzerinde şehir yönetiminin hiçbir etkisi, denetim ve ceza yetkisi yoktur" (Özgür ve Azaklı, 2001: 157).

Bu eşgüdümsüzlük 1870 Beyoğlu yangınına kadar sürmüştür. Beyoğlu yangını 11 Haziran 1870 günü başlamış üç bin ev ve dükkân yanmıştır. Kayıtlara "Büyük Beyoğlu yangını" adıyla geçmiş olan yangında sadece ahşap binalar değil kâgir binalar da tahrip olmuştur. Bu yangından sonra felaketin büyüklüğü karşısında modern bir itfaiye teşkilatının kurulması gerekliliği yeniden düşünülmüş ve çalışmalara başlanmıştır. Yazılı kaynaklardan anladığımız kadarıyla sigorta şirketlerinin Beyoğlu yangınında uğradıkları zarar göz önüne alındığında, bu şirketlerin Osmanlı yönetimine modern bir itfaiye teşkilatı kurulması için baskı yaptıkları da anlaşılmaktadır. 1874 yılında bu çalışmaların sonucu olarak Sultan Abdülaziz, Macar Ulusal İtfaiye Birliği Başkanı Kont Odeon Szechenyi'yi İstanbul'a davet etmiş ve modern bir itfaiye teşkilatının kurulmasını istemiştir.

"Szechenyi'nin denetiminde yapılan çalışmalar kısa süre içerisinde yeni bir teşkilatlanma ortaya çıkarmıştır (30 Ocak 1876). İstanbul; Pera, Üsküdar ve İstanbul olmak üzere üç ana merkeze ayrılarak bu bölgelerde itfaiye taburları oluşturulmuştu. Tüm taburlar, İstanbul itfaiye Alayını oluşturuyor bu alayda İstanbul Hassa Ordusunun bir kolunu teşkil ediyordu. Her taburun başına bir binbaşı sevk edilirken itfaiye Alayının kumandanlığına getirilen Kont Szechenyi, feriklik payesiyle taltif edilmiştir" (Tural, 2004: 74).

Bu arada yangınla mücadelede yeni duyarlılıklar, yeni boyutlar da gündeme gelmiştir.

“II. Abdülhamit deniz itfaiyesinin kuruluşunda da Szechenyi Paşa’ya tam destek vermişti. Padişah bahriye (deniz) taburu için gerekli malzemenin Avrupa’dan getirilmesini istemiş, masraflarını da bizzat kendisi karşılamıştı. Deniz itfaiyesinde görev alacak personelin eğitimi için Hasköy’de ayrı bir kışla inşa edilmesi kararlaştırıldı. Tabur için gerekli malzeme tedarik edildi. Bahriye itfaiye taburu 1887’den itibaren tam teçhizatlı biçimde çalışmaya başladı” (Kuzucu, 2006: 41).

Gerçekten, itfaiye teşkilatının yeni örgütlenmeye başladığı bir zamanda deniz itfaiyesinin de kurulması, ileri bir adım olarak kabul edilebilir. Ayrıca yönetimin olaya bakış açısını da yansıtmaması bakımından önemlidir. Bugün bile deniz itfaiyesinin bulunmaması, bu noktanın nasıl ileri bir öngörü aşaması olduğunu göstermektedir. Kont Szechenyi Cumhuriyetin kuruluşuna kadar bu görevde kalmıştır. Aşağıdaki tabloda 1854-1919 yılları arasında meydana gelen İstanbul yangınları, listelenmiştir. Miladi tarihler parantez içinde tarafımızdan eklenmiştir.

Tablo 1:
Osmanlı Dönemi Yangın İstatistikleri

SENESİ	YANGIN SAYISI	YANAN BİNA SAYISI	SENESİ	YANGIN SAYISI	YANAN BİNA SAYISI
1270 (1854)	1	140	1304 (1887)	4	269
1271 (1855)	1	748	1305 (1888)	2	125
1272 (1856)	2	450	1306 (1889)	4	1494
1273 (1857)	4	482	1307 (1890)	3	348
1274 (1858)	1	9	1308 (1891)	3	349
1276 (1860)	1	80	1309 (1892)	2	174
1277 (1861)	2	700	1311 (1894)	6	367
1278 (1862)	3	485	1312 (1895)	3	69
1279 (1863)	7	642	1314 (1897)	4	465
1280 (1864)	7	213	1315 (1898)	7	297
1281 (1865)	8	3334	1316 (1899)	5	378
1282 (1866)	6	759	1317 (1900)	8	352
1283 (1867)	2	54	1318 (1901)	2	48
1284 (1868)	5	400	1319 (1902)	6	196
1285 (1869)	6	225	1320 (1903)	5	207
1286 (1870)	4	97	1321 (1904)	4	172
1287 (1871)	4	3024	1322 (1905)	3	180
1288 (1872)	4	331	1323 (1906)	2	80

1289 (1873)	7	925	1324 (1907)	3	228
1290 (1874)	10	1297	1324 (1907)	2	1707
1291 (1875)	7	129	1325 (1908)	2	36
1292 (1876)	5	161	1326 (1909)	4	109
1293 (1877)	6	247	1327 (1910)	10	4644
1294 (1878)	8	327	1328 (1911)	9	1365
1295 (1878)	3	200	1329 (1911)	10	529
1296 (1879)	3	523	1331 (1913)	4	1398
1297 (1880)	3	82	1332 (1914)	7	411
1298 (1881)	2	70	1333 (1915)	4	462
1299 (1882)	4	140	1334 (1916)	6	8480
1300 (1883)	2	20	1335 (1917)	10	1548
1301 (1884)	3	488	1336 (1918)	5	127
1302 (1885)	3	67	1337 (1919)	5	763
1303 (1886)	3	396			

Kaynak: Cezar, 1963: 50

9. Cumhuriyet Dönemi, Modern İtfaiyenin Doğuşu

Cumhuriyetin kuruluşundan sonra, her alanda olduğu gibi yerel yönetimler ve itfaiyecilik hizmetlerinin de modernleşmesi ve geliştirilmesi için çalışmalar başlatılmıştır. İlk olarak itfaiye hizmetlerinin askeri nitelikten çıkartılıp bir belediye hizmeti olarak yerel yönetimlere devri gerçekleştirilmiştir.

“İstanbul İtfaiye Teşkilatının üç ay müddetle tespit edilmemesi hakkındaki hey’eti vekile kararı 24.9.1339-1923 tarihinde hitam bulacağı (son bulacağı > sona ereceği) müdafaai Maliye Vekilinin 3.9.1339-1923 tarihli tezkiresinde (tezkere > bildirisinde) iş’ar edilmiş (haber vermek > belirtilmiş, duyurulmuş) olmakla tarihi mezkûrdan evvel (adı geçen tarihten önce) itfaiye teşkilatının ikmali (tamamlanması > bitirilmesi) ve inbası (tebliğ etmek > bildirmek) mütemennadır (temenni edilen > istenilen)” (Özavcı, 1973: 15).⁽³⁾

25 Eylül 1923 tarihinde askeri itfaiye teşkilatı yukarıdaki telgraf emriyle sona ermiştir. Dönemin İstanbul Valisi Haydar Bey’e bu telgraf emriyle itfaiye hizmetinin bir belediye hizmeti olduğu bildirilmiş ve gerekli çalışmaları yapması istenmiştir. Böylece itfaiyecilikte yeni bir dönem başlamıştır.

3 Parantez içinde verilen günümüz Türkçe karşılıkları tarafımızdan eklenmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren yangın söndürme işine önem verilmiştir. Bunun başlıca sebebi Osmanlı dönemindeki yangınların tahribatının büyüklüğü olsa gerek. Ayrıca çağdaş bir Cumhuriyetin Avrupalı bir itfaiye teşkilatına sahip olması gerektiğinin bilincinde olan yöneticiler de vardı.

10. Modern Kente Modern İtfaiye

18.3.1924 tarihli ve 442 sayılı Köy Kanunu'nun 36. madde 12. fıkrası gereğince Köy Muhtarının işleri arasında "Köy sınırı içinde yangın ve sel olursa köylüleri toplayıp söndürmeye ve çevirmeye çalışmak, (orman yangını olan alan, köy sınırı dışında olsa dahi yardıma mecburdurlar)" yer almaktadır. Böylece merkezden uzak yerlerde halkın kendi imkânları ile yangına müdahale edeceği belirtilmiş ve orman yangınlarına müdahalede herkesin, bu kamu hizmetine zorunlu katılması gerektiği belirtilmiştir.

14 Nisan 1930 tarihli ve 1580 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Belediye Kanunu: Madde 15'in 12-22 ve 37. fıkralarında itfaiye teşkilatı ile ilgili düzenlemeler yapılmıştır. Bu kanunun en önemli düzenlemesi madde 15/22. fıkradaki düzenlemedir.

"Yangın vukuunu men edecek tedbirleri almak, ateşe karşı ihtiyat için umuma açık yerlerde imalathane ve fabrikalarda ve her dükkânda bulundurulacak tertibatı ve vesaiti tayin ve ilan ile ihzar ve ifa ettirmek, yangını tarassut, ihbar ve istihbar için lazım gelen tesisat ve teşkilatı yapmak, itfaiye tulumba takımlarını ve tekerlekli itfaiye vesaitini her an ihtiyaca yarar halde bulundurmak, beldeyi tehdit edecek orman yangınlarına karşı kazma kürek, balta vesaire gibi vesaiti itfaiye bulundurmak, beldenin icap eden mahallerinde itfaiye havuzları, sarnıçları yaptırmak" belediyenin zorunlu görevleri arasında sayılmıştır.

Çıkarılan kanunların yanı sıra, Türk İtfaiye Teşkilatının, özellikle de İstanbul itfaiyesinin modernizasyonunu sağlamak ve konu ile ilgili bir rapor hazırlaması için 26.04.1933 tarihli bir kararname ile Köln şehri itfaiye mühendisi M.Weinmaier'in ülkemize davet edilmesi kararlaştırılmıştır. 15-20 lira gündelik, hazırlayacağı rapor için de 2000 Türk Lirası verilmesini konu alan bir kararname imzalanmıştır.⁽⁴⁾

Çıkarılan kanunlar ve eldeki belgeler ışığında Cumhuriyetin ilanından itibaren hem merkezi hükümet düzeyinde hem de yerel yönetimler düzeyinde Türk İtfaiye Teşkilatının ama özel olarak da İstanbul itfaiyesinin çağın gerisinde kalmadan modern bir yapıya kavuşturulması için çaba harcadıkları açıkça görülmektedir. Ancak şu gerçeği gözden kaçırmamak gerekir;

4 Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Belge No: 030 018 01 02.

Kurtuluş Savaşı veren toplum maddi imkânsızlıklar içindedir. Ayrıca yeni kurulan bir Cumhuriyet yönetimi ve her alanda getirilen yenileşme çabaları içinde olan bir ülke olduğu unutulmamalıdır. Bu nedenle Türk İtfaiye Teşkilatının ve özel olarak İstanbul İtfaiyesinin modern bir yapıya kavuşması, gelişmiş ülkelerdeki itfaiye teşkilatlarının bulunduğu seviyeye ulaşması gerektiği ölçüde gerçekleşmemiştir.

Bu bağlamda Türkiye'deki itfaiye teşkilatlarının modern bir yapı ve işleyişe kavuşmasındaki en önemli gelişme 26.07.1984 tarih ve 3030 sayılı kanunla oluşturulan Büyükşehir Belediye'lerinin kurulmasıdır.

İstanbul, Ankara ve İzmir 3030 sayılı kanunla Büyükşehir Belediyesi yapılmıştır. Büyükşehir Belediyelerinin kurulduğu tarihe kadar itfaiye hizmetleri ilçe belediyeleri bünyesinde hizmet vermekteydi. 1984 yılından itibaren İstanbul, İzmir ve Ankara' da merkeze bağlı ilçelerde itfaiye hizmetlerini yeni kurulan Büyükşehir Belediye'leri devralmıştır. Burada önemli olan nokta maddi imkânları kısıtlı olan ilçe belediyelerinin, itfaiye hizmetlerinin yürütülmesi sırasında karşılaştığı ekonomik, teknolojik ve personel yetersizliği güçlükleridir. Büyükşehir Belediyeleri ilçe belediyelerine göre daha büyük ekonomik olanaklara sahip oldukları için daha çok harcama yapma imkânına kavuşmuşlardır. Büyükşehir statüsünde olan illerde itfaiye hizmetlerine ayrılan pay artarken, Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde olan ilçelerde, itfaiye hizmetleri bir standarda kavuşmuştur.

Ayrıca sırası ile 10.07.2004 tarihli ve 5216 sayılı kanun, 03.07.2005 tarihli ve 5393 sayılı kanun ve son olarak da 06.12.2012 tarihli ve 6360 sayılı kanun ile on dört il daha Büyükşehir Belediyesi statüsüne kavuşturulmuş ve toplamda 30 il Büyükşehir olmuştur. Ayrıca 21.10.2006 tarihli ve 26326 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Belediye İtfaiye Yönetmeliği'nde itfaiye çalışanlarının görevde yükselme vb. konuları da bir standarda kavuşturulmuştur.

Yukarıda sıralanan kanunların çıkarılmasında amaç, konumuz açısından doğal olarak Türk İtfaiye Teşkilatının, dünyadaki modern itfaiyeler arasında yerini almasını sağlamaktır.

İstanbul şehrinin, içinde barındırdığı tarihi yapıları, boğaz kıyısındaki yalılarını, gelen turist sayısı, ülke ekonomisindeki konumu ve nüfusu itibarı ile çok güçlü ve modern bir itfaiye teşkilatına sahip olması gerekmektedir.

“Sahilleri ve deniz aşırı yerleri çok olan İstanbul için bir deniz İtfaiyesi kurulması izaha lüzum olmayan bir zarurettir” (İstanbul İtfaiye Müdürlüğü, 1946: 10).

İstanbul'da bir deniz İtfaiyesinin olmamasının kabul edilmeyeceği açıkça vurgulanmıştır. Daha önce de değindiğimiz II. Abdülhamit döneminde dahi mevcut olan deniz

İtfaiyesi, maalesef bugün mevcut değildir. Günümüzde bu görevi Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü yerine getirmeye çalışmaktadır. Ancak yakın tarihte yaşadığımız Galatasaray Üniversitesi'ndeki yangında görüldüğü üzere; Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlı ekipler yetersiz kalmaktadır. Ayrıca Galatasaray Üniversitesi'nde meydana gelen yangında, el yazması ve tarihi niteliği olan kitapların bulunduğu eski kütüphane kısmına, denizden müdahale eden ekipler yüksek basınç ve beraberinde tuzlu deniz suyu kullanarak söndürme işlemini gerçekleştirmek sureti ile yanlış bir müdahale tarzı benimsenmiştir. Bu noktada önemli bir başka konu da; ilgili bölge İtfaiye Amirliğinin yangın öncesi Galatasaray Üniversitesi binasında yaptığı risk analizi sonucunda; binanın elektrik tesisatının çok eski olduğunun üniversite yönetimine bildirmiş olmasına rağmen gerekli yenileme işlemlerinin yaptırılmamış olmasıdır.

Galatasaray Üniversitesi'nde meydana gelen yangın bize bir kere daha göstermiştir ki; İstanbul'da ivedilikle ve modern bir deniz İtfaiyesinin kurulması gerekmektedir.

11. Personel Yetersizliği

İtfaiyecilik konusunda, dünyanın sayılı İtfaiyelerinin, İtfaiye personeli istihdamında benimsediği standart her bin kişiye bir İtfaiyeci düşmesidir. Aşağıdaki tabloda ülkelerin nüfuslarına oranla sahip oldukları İtfaiye görevlisi rakamları verilmektedir. Bu hesaplama sisteminden hareketle nüfusa oranla bir karşılaştırma yapma imkânımız vardır. İstanbul İtfaiyesinin sahip olduğu personel sayısı 4165 kişidir. Bu personel sayısı ve İstanbul nüfusu temel alındığında, sahip olunan personel sayısı bakımından gelişmiş ülkelerin gerisinde olduğumuz görülmektedir.

Tablo 2:
İtfaiyeci Sayıları

	İtfaiyeci Sayısı / 1000 kişi	İtfaiyeci Sayısı / 100 km ²
Birleşik Krallık	1,14	27
Finlandiya	5,1	25
Norveç	6,6	24
İsveç	3,3	22
İrlanda	0,9	15
İsviçre	31,7	512
Almanya	15,3	339
Avusturya	18,7	39
Lüksemburg	15,7	239

Hollanda	2,8	105
Belçika	2,1	70
İzlanda	5,2	65
Fransa	4,2	44
Portekiz	3,5	37
İtalya	1	18
Yunanistan	0,6	4,8
İspanya	0,3	2,4
Japonya	9,2	301

Kaynak: Yentürk, 2002: 3

Aşağıdaki tablo, Fransız frangı cinsinden bazı Avrupa ülkelerinin itfaiye hizmetlerine yaptıkları harcamaları vermektedir. Avroya geçilmeden önce hazırlanan bu tablo, kişi başına yapılan itfaiye hizmetleri harcamalarını değerlendirmek ve karşılaştırma yapmak için bir fikir verecek değerdedir.

Ancak bu tabloda ülkemiz yoktur ve böyle bir istatistikî bilgiye araştırmalarımız sırasında da rastlanmamıştır. Avrupa ülkelerinde olduğu gibi ülkemizde de kişi başına itfaiye hizmetlerine yapılan harcamaların açıklanması gerekmektedir.

Tablo 3:
İtfaiye Hizmetleri Harcamaları (Kişi başına, Fransız Frankı/yıl)

Birleşik Krallık	210-368
Finlandiya	420
Norveç	350
İsveç	290
İrlanda	200
İsviçre	370
Almanya	550
Avusturya	600
Belçika	300
Fransa	250

İtalya	120
Yunanistan	120
İspanya	115
Danimarka	550
ABD	800
Japonya(Tokyo)	1100

Kaynak: Yentürk, 2002: 3

Aşağıdaki tabloda bazı ülkelerdeki gönüllü itfaiyeci sayıları verilmiştir. Yaptığımız çalışmalarda ülkemizdeki gönüllü itfaiyeci sayısını gösteren bir bilgi, ne yazık ki bulunamamıştır. Ancak mesleğin içinden biri olarak biliyoruz ki, Ülkemizde gönüllü itfaiyeci sayısı yok denecek kadar azdır. İstanbul itfaiyesinde dört yüz yetmiş dört gönüllü itfaiyeci vardır. Birkaç büyükşehir dışında da gönüllü itfaiyeci yoktur.

Tablo 4:
Gönüllü İtfaiyeci Sayısı ve Toplam İtfaiyeci Sayısı

	Gönüllü İtfaiyeci Sayısı	Toplam İtfaiyeci Sayısı
Birleşik Krallık	1.400	65.920
Finlandiya	10.380	25.360
Norveç	0	27.900
İsveç	4.000	29.500
İrlanda	0	3.090
İsviçre	195.000	210.000
Almanya	1.139.400	1.210.270
Avusturya	273.670	285.000
Lüksemburg	6.000	6.215
Hollanda	22.550	43.270
Belçika	11.430	21.460
İzlanda	1.150	1.350
ABD	804.200	1.082.500
Yeni Zelanda	8.000	9.600
Fransa	206.900	243.660
Portekiz	12.680	34.480

İtalya	23.500	55.210
Yunanistan	0	6.300
İspanya	10.420	12.980

Kaynak: Yentürk, 2002: 5

12. Sonuç ve Değerlendirme

Daha önce de ifade ettiğimiz gibi, İstanbul'da Bizans döneminde evler genellikle kâgir olduğundan Osmanlı dönemine göre yangınlar daha az oranda görülüyordu. Fetihden sonra İstanbul'daki yapı biçimi zaman içinde değişmiştir. Türk'ler evlerini ahşaptan yapmaya başlamış ve İstanbul ahşap bir kente dönüşmüştür. Bunun sebebi İstanbul'un deprem kuşağında bulunduğu fark edilmesi ve ahşap malzemenin depremin zararlarını azaltmasıdır. Ancak bu dönemde evlerin birbirine bitişik olması nedeniyle, çıkan yangınlar hızla yayılmış ve tahribatı çok olmuştur.

Osmanlı döneminde yapı malzemesi seçimi, kentin imar ve yerleşim durumu ve söndürmedeki yetersizlikler nedeniyle yangınların tahribatı büyük olduğu için devlet bu konuda sürekli bir arayış içine girmiş, önce hizmeti halktan beklemiş, itfaiye hizmetinden halkı sorumlu tutmuş, zamanla ve günün imkânları içinde teşkilatlar kurulmuş, yabancı uzmanlar getirilmiş ve yasal düzenlemeler yapılmıştır.

Cumhuriyet döneminde ise Osmanlıdan devralınan teşkilat, araç-gereç ve personel, imkânlar ölçüsünde geliştirilmiş, itfaiye askeri yapıdan çıkarılarak, yerel bir kamu hizmeti olarak belediyelere verilmiştir.

İstanbul itfaiyesi gerek Osmanlı döneminde gerekse Cumhuriyet döneminde ülkemizin en donanımlı ve gelişmiş teşkilatlarından birisi olmuştur. Bunun nedeni Osmanlı'da başkent olması Cumhuriyet döneminde de İstanbul'un sahip olduğu ekonomik ve demografik öncülük ve önceliklidir.

Bugün İstanbul itfaiyesi, ülkemizin öncü teşkilatlarından birisidir. Bu durum, İstanbul'un en büyük ekonomik, turistik ve sosyal merkez olmasından ileri gelmektedir. Gerçekten de, böylesine tarihi ve önemli bir şehre hizmet verebilmek için dünya standartlarına yakın bir hizmet çabası gerekmektedir.

Bu gereksinim doğrultusunda bir itfaiye okulu kurmuş, böylece nitelikli personel yetiştirme sorununu çözmeye çalışmıştır. Buna rağmen İstanbul itfaiyesinin en büyük sorunu, nicel ve nitel bakımdan yeterli personel istihdamıdır. Daha önce Tablo 2 de görüldüğü gibi, Türkiye'nin Avrupa ülkeleri arasında nüfusa oranla personel konusunda yetersiz olduğu görülmektedir. 2014 Mart itibarıyla İstanbul itfaiyesinde 3998 itfaiyeci, 142 acil tıp

teknisyeni, 25 doktor olmak üzere toplam 4165 personel çalışmaktadır. Bu rakam da göstermektedir ki; Avrupa ülkeleri arasında personel sayısı bakımından çok gerilerde yer almaktadır.

Son yıllarda üniversitelerde sivil savunma ve itfaiyecilik yüksekokulları açılmaya başlanmıştır, buralardan mezun olan gençlere personel istihdamında yer verilmesi ile itfaiye personel yetiştirme külfetinden kurtulmuş olacaktır. Böylece nitelikli personel istihdamı sağlanacaktır. Ayrıca üniversite telerin işlevi gereği, konu ile ilgili teknolojiyi ve gelişmeleri daha iyi takip ettikleri kuşkusuzdur.

21.10.2006 tarihli ve 26326 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Belediye İtfaiye Yönetmeliği madde 6’da belirtildiği üzere itfaiyenin görevleri arasında “su üstü ve su altında her türlü arama ve kurtarma çalışmalarını yapmak” ifadesi yer almaktadır. İstanbul itfaiyesinde bugün için su altı arama ve kurtarma çalışmalarını yapacak bir birim henüz kurulmamıştır.

Deniz itfaiyesinin kurulması İstanbul için hayati bir öneme sahiptir. İstanbul Boğazi kıyılarında bulunan tarihi yapılara bir yangın sırasında, en hızlı ulaşım sağlanabilecek yer deniz ulaşımıdır. Bu bağlamda deniz itfaiyesinin Osmanlı döneminde dahi bulunması, ancak günümüzde deniz itfaiyesinin bulunmaması kabul edilemez bir konudur.

İstanbul itfaiyesinin önemli bir diğer sorunu da plansız şehirleşmenin sonucu olarak dar sokaklar, yeterli otopark olmaması nedeniyle sokaklara park eden araçlar nedeni ile yangınlara geç müdahale edilmesidir. Bu konunun çözümü noktasındaki en önemli çalışma kentsel dönüşümün hızla tamamlanması gerekliliğidir.

İstanbul itfaiyesinin sorunlarının yanı sıra, ülke genelinde Türk İtfaiye Teşkilatının genel sorunlarına da değinmek gerekmektedir. Ülkemizde birkaç önemli büyükşehir dışında yöneticilerin itfaiyeciliği bilmemesi nedeniyle yapmaları gerekenleri yapmamasıdır. Bu nedenle tüm ülke genelinde itfaiye hizmetlerini sunan yerel yönetimler arasında bir hizmet standardı oluşmamıştır. Ayrıca itfaiyeciliğin bugün dahi bir meslek gurubu içinde yer almaması bu konuya verilen önemi göstermesi açısından ilginçtir. Dünyanın gelişmiş ülkelerinde çok saygın ve kutsal olarak görülen bir meslek iken, ülkemizde hak ettiği önemi bir türlü bulamamıştır. Bunun en önemli nedenlerinden bir tanesi personele kadro isimlendirmesinde “itfaiye eri” tanımlamasının yapılmasıdır. Geçmişte askeri bir yapıdan gelen bir kurum olmasından kaynaklanan bu tanım, artık günümüzde gözden geçirilerek “itfaiye görevlisi” veya “itfaiyeci” tanımlarının yasal zeminlerde de kullanılması gerekmektedir.

Türk itfaiyeciliğinin yeniden yapılandırılması gerekmektedir. İtfaiye hizmetlerini günümüzde yerel yönetimler sunmaktadır. Yerel yönetimlerin yanı sıra Başbakanlığa bağlı AFAD, genel müdürlük yapısı içinde faaliyet göstermektedir. Tüm itfaiye hizmetleri bu genel müdürlük

bünyesinde toplanarak ülkemizin tamamında aynı standartta hizmet verecek bir kurum oluşturulabilir. Ancak itfaiye hizmetleri esasında bir yerel yönetim hizmetidir. Bu bağlamda AFAD personeli dâhil olmak üzere yöredeki acil sağlık hizmetlerini yürüten personel, orman yangınlarına müdahale eden Orman Genel Müdürlüğü'ne bağlı ekipler, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak çalışan denizde meydana gelen yangınlarda görev alan personel ve araçların buldukları bölgelerdeki yerel yönetimlere devredilmelidir. Avrupa Birliği kıstaslarını uygulamaya çalışan ülkemizde, yerindenlik ilkesi gereği, halka en yakın birimin hizmeti sunması esas olmalıdır. Bu bağlamda tüm bu hizmetlerin sunumu sırasında tek bir telefon numarasının kullanımının sağlanması hizmetin hızını arttıracaktır.

Ülkemizde gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, meydana gelen yangınların istatistiklerinin toplandığı bir veri bankası oluşturulmalıdır.

Teknolojinin gelişmesiyle yangınla mücadele yöntemleri hem kolaylaşmış, hem de karmaşıklaşmıştır. Bu durum bir çelişki gibi görülmemelidir. Çünkü yapılar çok farklılaşmış, sanayileşmeyle birlikte yangın çeşitleri artmıştır. Bunlarla baş edebilmek için de itfaiyecilik yeni bir meslek olarak ortaya çıkmıştır.

Dünyadaki gelişmeleri de hızla takip ederek, kendini yenileyen ve geliştiren bir teşkilat oluşturulması gerekmektedir. İletişimin gelişmesiyle yangınla mücadele konusunda, ilkokuldan başlayarak konunun önemi herkese anlatılmalıdır. Bu konuyu hayat boyu öğrenme bağlamında değerlendirerek eğitim sistemimizin bir parçası haline getirilmesi gerekmektedir. İçselleştirilmiş bir yurttaşlık bilincinin yaygınlaşması ertelenemez bir görev olarak benimsenmelidir.

Sonuç olarak, yangının hayatın bir gerçeği olduğu bilinci ile ve bu gerçeğin sınavını başarı ile geçmek üzere; donanımlı bir kamu yönetimi oluşturmak, ülkemizi ve İstanbul'u afetlerden en az zararlı çıkarmak için yeni teknolojik gelişmeleri, yeterli ekonomik kaynakları ve dürüst bir kamu hizmeti yaklaşımını ön planda tutan, kesintisiz bir çabanın benimsenmesi ve paylaşılması gerektiğinin bilinmesi kaçınılmazdır.

KAYNAKÇA

Andreasyan, Hrand D. (1973) "Eremya Çelebinin Yangınlar Tarihi"; *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, (27), s.59-84.

Banoğlu, Niyazi Ahmet (2008) *İstanbul Cehennemi Tarihte Büyük Yangınlar*, İstanbul: Kapı.

Başar, Fahmeddin (2009) "1251-1453 Yılları Arasında İstanbul'u Etkilemiş Olan Doğal Afetler", *Afetlerin Gölgesinde İstanbul*, içinde (editör Said Öztürk), s.85-106, İstanbul: İBB Kültür A.Ş.

Beyhan, Mehmet Ali (2009) “Osmanlı Devrinde İstanbul Yangınları”, *Afetlerin Gölgesinde İstanbul*, içinde (editör Said Öztürk), s.187-312, İstanbul: İBB Kültür A.Ş.

Cezar, Mustafa (1963) *Osmanlı Devrinde İstanbul Yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar Ve Tabii Afetler*, İstanbul: Berksoy.

İstanbul İtfaiye Müdürlüğü (1946) *İtfaiye Tarihçesi ve İstatistiği 1714-1946*, İstanbul: Osmanbey.

Koçu, Reşad Ekrem (2005) *İstanbul Tulumbacıları*, İstanbul: Doğan.

Kuzucu, Kemalettin (2006) “Szechenyi Paşa ve Osmanlı İtfaiyesinin Modernleştirilmesi (1874-1922)” *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, (14), s. 31-52.

Özavcı, Tarık (1973) *Cumhuriyet devrinde itfaiye*, İstanbul: Belediye Matbaası.

Özgür, Hüseyin ve Sedat Azaklı (2001) “Osmanlı’da Yangınlar ve İtfaiye Hizmetleri”, *Gazi Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 3(1), s.153-172.

Tural, Erkan (2004) “Yangın Olur Biz Yangına Gidemeyiz ...!!! Türkiye, Hollanda, İngiltere ve Amerika’da Modern İtfaiye Teşkilatının Kuruluşu ve Harik (Yangın) Nizamnameleri”, *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, 13(1), s.67-91.

Yentürk, Nurhan (2002) *Türk İtfaiye Teşkilatının Yeniden Yapılandırılması İçin Bir Model Önerisi* İstanbul: İTÜ.

SHOULD ISTANBUL BE MADE A ‘GLOBAL CITY’?

FATMA PINAR ARSLAN⁽¹⁾

ABSTRACT

Globalization of world economy has serious impacts on cities. Role of individual cities is growing. The term “global city” is used for some which have crucial controlling authorities in the world economy and finance. Istanbul is said to have the potential to be a global city in the near future. This claim was strong enough that policies for Istanbul are designed in parallel to the aim to make the city global. However, these policies deepened the existing problems created new problems of inequality and polarization in Istanbul. This article discusses the theoretical base for “Global City” recommendations for Istanbul; and argues that the negative conclusions of the process were easily foreseen from a Marxist perspective.

Keywords: Globalization, global city, urban transformation.

JEL Codes: F62, O18

İSTANBUL ‘KÜRESEL BİR ŞEHİR’ YAPILMALI MI?

ÖZ

Dünya ekonomisinin küreselleşmesi, şehirler üzerinde ciddi etkiler yaratmıştır. Şehirlerin tek başlarına sahip oldukları roller değişmiştir. “Küresel kent” kavramı, dünya ekonomisi ve finans sektörü üzerinde kritik kontrol yetkilerine sahip olan bazı kentler için kullanılmaktadır. İstanbul’un da yakın tarihte böyle bir küresel kent olabileceği iddia edilmektedir. Bu iddialar politika yapıcılar tarafından benimsenmiştir ve sonuç olarak, son yıllarda İstanbul kenti ile ilgili politikalar, kenti bir küresel kent yapma amacına uygun olarak düzenlenmiştir. Ancak, bu politikalar, şehirde hâlihazırda var olan eşitsizlik ve kutuplaşmaları derinleştirmiş ve bunlara yenilerini eklemiştir. Bu çalışma, İstanbul’un bir ‘küresel kent’ olması öneren teorik altyapıyı tartışmakta ve bu sürecin negatif sonuçların Marksist bir perspektiften bakıldığında çok daha önce görülmüş olduğunu öne sürmektedir.

Anahtar Kelimeler: Küreselleşme, kentsel dönüşüm, küresel kent.

JEL Kodları: F62, O18

1 Research Assistant, Istanbul Medeniyet University, Faculty of Political Sciences, Department of Public Finance, fatma.arslan@medeniyet.edu.tr.

1. Introduction

Çağlar Keyder wrote in the 1990s that Istanbul has the potential to be a “global city”. He claimed that cities have gained importance in the neoliberal era and cities with a well-defined and long-term vision could have autonomy from the central authority of nation-states. In this way, they can be in a race to benefit from the globalization process. Istanbul, in Keyder’s thesis, must be well-integrated in globalization policies to attract national and foreign capital, to support service sector institutions and to settle the employment and consumption structures, appropriate for a global city. Such a policy should increase the resources for Istanbul and create welfare for all citizens, as it will increase the capital flow to the city and consequently increase job opportunities and consumption.

Policies regarding Istanbul have been designed in accordance to Keyder’s thesis since the second half of the 1980s. The existing industry in the city was decentralized and the service sector was supported. Several projects were designed and implemented to attract foreign capital to the city. Luxury hotels, residences, malls and office buildings were built in order to satisfy the consumption demand of capital; and several old settlements in the city center were subject to an urban transformation. Some of these urban transformation projects are continuing despite serious criticisms.

However, as Keyder indicated in his writings in the 2000s, the transformation of the city towards globalization created unequal results for different parts of the society living in Istanbul. The structure of land and labor markets has changed much to the detriment of low-income classes. The land in the city center has become very expensive as the demand of national and foreign capital has increased. As a result, low-income people occupying these areas were pushed to the outer districts of the city. This enhanced the existing social polarization and exclusion, rather than decreasing it. Additionally, the labor market structure changed. New job opportunities were created by the service sector; but these were not secure and well-paid jobs. The effect of globalization policies on the labor market was an increasing number of unregistered, insecure jobs.

The negative implications of neoliberal policies to make Istanbul a “global city” were predictable. David Harvey wrote in the 1970s (Harvey, 1999) that urban policies that do not consider the social aspects of the economy may result in negative results that enhance inequalities; because different groups of people in a society have different capacities in accordance with changing economic conditions. If a decision regarding urban life does not take into account the existing inequalities between social classes, the result can be more unequal than the former situation.

In the second part of the article, the writings of Keyder in the 1990s and 2000s are summarized. His policy recommendations in 1990s are explained and the negative implications of globalization policies that Keyder mentioned are dealt with. The change in Keyder's ideas about Istanbul and globalization policies through the 1990s and 2000s is discussed. In the third part, the theories of David Harvey on urban politics, his warnings about the negative results of one-sided urban policies are explained. In the fourth part, the policies regarding Istanbul since the 1980s are discussed. The fifth chapter concludes.

2. Istanbul to Be a 'Global City': Claims by Çağlar Keyder

In the 1990s, Keyder was among the first scholars who wholeheartedly supported the neoliberal transformation of the city. He wrote several books and articles to explain the dynamics and characteristics of this possible transformation of Istanbul and to suggest policies for the future. In his writings he set the target of Istanbul as being a "global city", a new center of global capitalism.

In his book *Ulusal Kalkınmacılığın İflası* (The Collapse of National Developmentalism, 1993), Çağlar Keyder has written an article titled "*İstanbul'u Nasıl Satmalı?*" (How to Sell Istanbul?), and underlined the new opportunities for Istanbul in the neo-liberal era. Accordingly, neo-liberalism and the globalization process could be determinant and decisive for various cities in the third-world countries, including Istanbul, by creating large amounts of financial sources for these cities and by carrying them to the upper levels in the global network of cities under capitalism. The national developmentalist policies were now seen as ineffective in the neoliberal era, and new policies were to be designed to benefit and encourage neoliberal development.

The term "global city" is used by Keyder for cities in which substantial parts of world capital are concentrated and controlled. London, New York and Tokyo are global cities on the highest level of the hierarchy. These cities are followed by Frankfurt, Paris, and Seoul, etc. Global cities are the key points of the global network of the capitalist system. Service sectors, especially banking, finance and insurance sectors are dominant. Capital flows to other regions and countries are controlled by these cities. Employees are well-educated and well-paid. Other service sectors for these well-paid employees have developed such as entertainment, residence and commerce sectors. Living standards for those well-paid employees have reached the highest levels (Keyder, 1993).

In another article written by Keyder and Öncü, it is claimed that new world regions were constituted in the 1990s, due to spatial shifts of capital investments and the expansion of a sphere of organizational control. Furthermore, in Keyder's and Öncü's words, "*...new 'global cities' or 'world cities' emerged at the intersection of global transaction networks,*

mediating between world productive activity and markets" (1994: 384). These trends emerged in the 1990s, and they put Istanbul in the focus of attention. These cities then needed different policies and strategies, and accordingly, traditional concepts of urban growth, *"under the aegis of strong national governments and their bureaucracies"* (1994: 384) were not enough be able to exploit the newly emerging opportunities.

At this point, Keyder (1993) defined a dichotomy of city policies: the developmentalist and redistributive/populist tendency versus neo-liberal globalization policies. The developmentalist/redistributive policies aim to strike a balance between its citizens, helping the poorer parts of population, especially the immigrants. The use of capital and space is designated to protect the welfare of the society as a whole. Sources of the state are spent to directly support low-income people and to control the income gap between different parts of the population. Although these populist policies are politically useful for the political actors in the short-run, they are costly as they do not consider any long term development perspective, according to Keyder (1993). The resources that are directly spent for low-income people do not create a long term solution, because they are not used in investment.

Keyder, as indicated in the previous paragraphs, praised and legitimized the globalization process as a great opportunity for Istanbul in his writings in the 1990s. He underlined that globalization and financial integration of the city to world capitalism would make Istanbul an affluent global city, albeit with some possible and negligible problems. He wrote that these problems should not discourage the administration of Istanbul in trying to make the city global, because *"the main problem now is (was) integrating into the world economy in a better way"* (1993: 108). However, his writings about the same subject in the 2000s are not as enthusiastic as the former ones. It seems like the side effects of integration of Istanbul to the global capitalist system proved not to be so negligible; but rather they proved to be trouble-making in the long run.

In his article *Globalization and Social Exclusion in Istanbul* (2005), Keyder focused on the increasing inequality and polarization in employment, income levels and the use of built environments in Istanbul in the globalization process which began in the 1980s. Accordingly, before globalization, lower classes in Istanbul and immigrants to the city were incorporated to the city by means of social networks. The state tolerated land appropriation and illegal housing on state-owned lands, so people could find shelter. The informal sector grew to absorb immigrants. Workers in the informal sector did not have any social security, but kinship, neighborhood, reciprocity relations and political and social networks formed in shanty towns filled this gap.

Yet, the globalization process ended such relations, as Keyder indicated (2005). The population of Istanbul continued to increase rapidly (It increased from 5 million in 1980 to 10 million in 2000), but the mechanisms to absorb the new immigrants disappeared in the neoliberal era. Globalization and the end of developmentalist policies of the state created a social exclusion of low-income masses. Keyder defined social exclusion as “*a failure of social integration of economic, political and cultural levels*” (2005: 128). When the urban context is considered, social exclusion includes spatial segregation and inequality in the usage of space.

Two changes brought by neoliberal transformation of the city are indicated as having negative effects: the change in land market and the change in labor market (Keyder, 2005). Keyder indicated that the structure of land market changed with neoliberal era, and this accelerated polarization and social exclusion in Istanbul. In addition to the above mentioned article written in 2005, he gave a lecture at London School of Economics in 2008 (printed in 2010) and emphasized the negative effects of land market structure of neoliberal era on lower income people in Istanbul. Accordingly, the increasing capital flow to the city and increasing luxury consumption of upper-income level people created a huge demand for land. New hotels, shopping centers, trade and business center, luxury housing estates etc. needed space creation in the central parts of the city. As a result, land became extremely valuable. The new demand for space created pressure on the lands used by ordinary people and immigrants, which were allowed to build houses on state-owned areas by populist politicians in the pre-1980 era. Now, the land was so valuable, and the inhabitants were seen as exploiters of state wealth. The capitalist pressure on land resulted in commodification of that land, and people on this land were obstacles to profit.

Change in the land market was accelerated by the state. A new state agency, Mass Housing Administration (TOKI) was formed in 1990. TOKI has enormous authority on land use; it began to gradually remove the shantytowns in the center of the city under the name of protection of heritage and environment etc. and created profitable empty areas in the center for capitalist development. (Keyder, 2010) Some of these lands were given to contracting companies, and a huge amount of rent was created. These areas were improved immeasurably as consumption areas, with luxury hotels, clubs, malls, and residents, while ex-inhabitants of these towns were dismissed to the distant peripheral areas, without appropriate transportation and infrastructural services. There was now a clear line that separated those who benefited from the capitalist development and those who did not. This polarization was a result of neoliberal transformation and the end of national developmentalist policies of the state (Keyder, 2005; 2010).

The second point indicated by Keyder (2005) about the adverse effects of globalization is the change in labor market of Istanbul and its contribution to the social exclusion process. Deindustrialization and increasing dominance of service sectors, which were blessed as global city characteristics in earlier writings of Keyder, were now held responsible for decreasing formal employment and increasing de-integration of workers from the system (2005). Keyder indicated that a small fraction of new job opportunities created by global integration was upgrading. Rather, most of the newly created jobs were personal services (food, sports, entertainment, house-keeping etc.) for a high-income minority and these jobs were generally short-term, contracted and informal. Wage employment under social security was no longer possible for the majority of new immigrants to Istanbul. So, integration of millions of people to the system has not succeeded and polarization between the different parts of society is rapid.

As mentioned before, Keyder estimated the emergence of some problems in his earlier writings in 1993 and 1999. He wrote that polarization can be a side effect of globalization and integration of world capital into Istanbul. However, he did not question the sustainability of such a development process in the 1990s, rather, he strongly insisted on the inevitability of this. Keyder drew a dramatic picture for a non-integrated Istanbul. Not only Istanbul, but the whole country would have been marginalized if Istanbul lost the opportunity and decided not have become integrated into world economy. He wrote that only the most integrated regions would have enough resources to cope with their problems; so, the “*zero-sum*” (1993: 109) game of redistributive policies should be abandoned. The capital flow to the city and the resultant development would automatically create jobs and wealth for the whole society; and the direct help to the lower-income classes by redistributive policies would be redundant. So, the resources should have been spent for attractive construction, subsidies and advertisement, in order to collect world capital (Keyder, 1993).

Keyder himself confessed in his writings in the 2000s that the globalization process did not produce a sustainable development for Istanbul and did not satisfy his earlier expectations. The resources created by integration and globalization did not result in a social welfare; rather it increased the polarization between classes. The new job opportunities were not better than the older ones. Inequality in space use in the city increased very much, that the city was now further divided into two: living spaces of the poor that the rich never wanted to see, and the living spaces of the rich that poor people could only experience for working. So, Istanbul became a global city by excluding a majority of its population, if such a city can be named “global”.

3. Polarization and Inequality Effects of Urban Transformation: Already Explained by Marxists Long Ago

The possible results of an urban transformation policy that is not designed by considering its welfare effects on different classes were formalized by Marxist geographer David Harvey in the 1970s, long before the debates on globalization of Istanbul started.

a. Redistributive effects of city policies

Chapter 2 of *Social Justice and the City* (1999) written by David Harvey in 1973 focuses on the redistribution of income in urban systems. Accordingly, urban policies should consider both the spatial aspect of the city and the social processes within the city, in order to understand the redistributive effects of city planning and other policies about the urban area. If one aspect of urban policies is neglected, the results of policies can be unexpected and undesirable.

The social processes are not independent from decisions of city planners. Any investment decision or appropriation decision taken by city planners in accordance to expectations of tendencies and preferences of people, directly or indirectly, support these tendencies and help their realization. So, it is not easy to claim that tendencies and preferences of people are independent from the choices of city planners and other authorities in the city. For example, if urban planners expect that the number of car users will increase in the future and accept this situation as given, the decision of highway construction will support the preferences of people to use cars. Actually, the number of car users will increase, in relation to the highway construction, even in numbers much higher than the expectations the planners had at the beginning. People will *really* prefer to use cars because the construction decisions accepted that they will use cars.

City planning and land appropriation for different usages are effective for social processes and distribution of real income among different groups. However, these mechanisms of redistribution of real income are not considered enough by city planners, according to David Harvey.

In order to understand the effect of planning decisions on redistribution of income, it is necessary to define the real income. Real income is not only the disposable income earned in a certain time period, but it also includes the change in values of any property rights in a certain time period. This change can be positive or negative, implying an increase or decrease in real income, respectively. The values of property rights are subject to changes due to external impacts, which are not under the control of the property owner, even not under the control of price mechanisms of the market.

Changing the locations of workplace and housing zones have redistributive effects. For example, if job opportunities are carried to suburban areas, high-income people can have the opportunity to live in luxury houses in these areas, whereas low-income people are left in the urban center with nearly no new construction and a limited supply of houses. Also, these low-income people are gradually deprived of job opportunities because transportation cost for them increases. In such a mechanism, the income is redistributed to the detriment of low-income people.

Similarly, benefit of a new appropriation decision is not distributed to the whole society equally. For example, people need green areas in cities for leisure activities. However, land in city centers is expensive and municipalities increasingly tend to carry the green parks to outskirts of the city. However, the benefit of this appropriation is not equally distributed for different groups in a city. High-income people travelling with their cars have the opportunity to go to these green areas outside city centers for leisure and sports, whereas low-income people do not. Low-income people lose their opportunity to have a good time in city parks due to this investment and planning decisions.

b. Changes in labor market

The opportunities created in a city are not utilized equally by different groups of people, if special measures are taken to save low-income groups. Keyder (1993) claimed that the city policies adopted to make Istanbul a global city should improve the living standards of people. But later he accepted that these policies created poverty for low-income people. The opportunities that global capital brought to the city were largely consumed by high-income people, whereas low-income people had to leave their houses and living spaces and to work as marginal, unsecured workers.

The reasoning of such a situation was expected and explained by David Harvey in *Social Justice and the City* (1999) He wrote that the transformation of cities has different effects on different groups of people, because different parts of an urban system have different adjustment capacities to new conditions. The richer and more educated groups are at more of an advantage as they can understand the changes and position themselves for these changes before other groups. The income inequality accelerates with urban transformation.

In another chapter titled "Class Structure and the Theory of Residential Differentiation" in *The Urban Experience* (1989), Harvey explained that there are several reasons of social differentiation between people, other than the main contradiction of capitalism, which is the conflict between capital and labor. Harvey grouped these secondary contradictions in five groups: specialization, consumption patterns, authority relations, identities and

mobility possibilities. The last one, mobility possibilities, is important to understand the different impacts of city policies on people.

Mobility possibilities are the ability of people to change their bulk of knowledge and talents, geographical positions and consumption patterns in order to cope up with changing conditions. These abilities are limited by capitalist relations. An “expert” group has more chances to reach to the necessary bulk of information and talents to easily coordinate with the changing environment; whereas others will have difficulties and will get harmed by changes, rather than receive benefits.

c. Changes in land market

The change in the land market in Istanbul during the globalization process resulted in dismissal of low-income groups from the city center. Land in the city center became valuable for capital, so low-income people were driven to distant areas and the land in the center were used for the necessities of global capital, including luxury hotel, residents, offices and shopping malls (Keyder, 2005).

Harvey foresaw this situation when he wrote that the differentiation of people with different mobility opportunities will be reflected to their positions within a city (1989). This is explained under the heading “Residential Differentiation and Social Order” in Chapter 4 (Class Structure and the Residential Differentiation) of *The Urban Experience*. Accordingly, residential differentiation is not a result of people’s own choices, but they are results of capitalist production forces that rise in a given time period. Residential differentiation is necessary to continuously reproduce class differentiation. The space in which a group of people lives is where a certain appropriate type of labor is produced. People do not prefer this; they are obliged to accord with this residential differentiation in order to survive.

4. Policies Regarding Istanbul

The “global city” perspective for Istanbul has been accepted by all mayors of Istanbul since 1984; and the policies for the city were designed according to this perspective (Öktem, 2006). Not only the municipalities, but also governments that were in power after 1980 evaluated Istanbul as a tool for integrating the Turkish economy into the world economy. The 1984 election for Istanbul Metropolitan Municipality was won by the Motherland Party (ANAP). This party had strong relations with domestic and foreign capital groups. The municipality implemented some projects in favor of these groups. In this period, luxury office buildings, shopping malls and hotels were built in the center of Istanbul, in parallel with the global city form that Keyder defined in his writings of

1990s (Keyder, 1993; Keyder & Öncü, 1994). Accordingly, a global city should contain luxury hotels and consumption facilities, which will make appropriate environment for international capital groups and attract world investment to the city. The service sectors that give service at world quality would be visible. These facilities should give service to high-waged employers, who are rewarded for their qualification and knowledge (Keyder, 1993: 104-105). Çırağan and Swiss hotels, Galleria and Akmerkez shopping malls were built in this period, in parallel to this idea of global city image. However, corruption and bribery claims about these projects have weakened the party.

The following 1989 election for Istanbul Metropolitan Municipality was won by Social Democratic Populist Party (SHP) candidate. Not totally abandoning the recent policies of ANAP, SHP tried to integrate some social considerations into the globalization policies (Öktem, 2006). However, this strategy was not successful because it could not create an alternative to neoliberal policies. The party slowed down the ongoing projects but did not stop them all or create a new way for Istanbul. SHP lost any support from the two conflicting groups of the subject: capital groups were annoyed because their projects were slowed down and their costs increased, and the opponents of globalization policies were dissatisfied by the semi-opposition by the social democrat party. SHP lost popular support and the next elections in 1994 (Öktem, 2006).

Since 1994, municipal elections for Istanbul Metropolitan Municipality have been won by conservative parties. In 1994, the Welfare Party candidate (RP) was elected. This party accepted the neoliberal trend of the world economy and proposed that Istanbul had to cope with changing economic environment and globalization. It aimed to finish the projects that were initiated by ANAP, but were stopped by SHP administration (Öktem, 2006). The policy recommendations of Structural Plan Report prepared by the municipality in 1995 were: to increase the number of international events in the city, to develop tourism facilities, to decentralize industrial facilities, to support service sectors, and to enhance transportation and communication facilities.

The Welfare Party was neither strong nor long-lasting, due to its conflict with the secular forces in Turkey (Öktem, 2006). The conservative politics were followed by Virtue Party (FP), when the RP was closed in 1998. Ali Müfit Gürkütuna was selected as the mayor of Istanbul in the 1999 local elections.

Keyder wrote in the 1990s that Istanbul had the chance to be a global city and to attract world capital; if administrators of Istanbul had a long-term vision and appropriate policies were to be designed (Keyder, 1993). The strategy and administrative structure that Keyder suggested to make Istanbul a global city is summarized as:

Istanbul can be said to be ready to break through. What is needed for this is a forward looking perspective, a competition strategy that will mobilize the necessary resources, an institutional structure that is able to move fast and an administration that saved itself from the redistributionist populist limits and aware of the potential gains and costs of missing the opportunities (Keyder, 1993: 108, my translation).

The reflection of Keyder's thesis on administrators of Istanbul can be seen in a project of Istanbul Metropolitan Municipality, named "Istanbul Vision 2023 Projects", introduced by Ali Müfit Gürtuna. In these projects, Istanbul was defined as "*Leader and Ruler City of Information Age*". The projects were introduced with the following expectations:

The future will be made by trends. The most important trend of 21st century will be the global forces reached by universal cities. Leading cities of the future will take their energies from their visions. Today the main competition is not between cities, but between visions (cited by Yapıcı, 2005).

The definitions of the report prepared by the Municipality are very unclear, like Keyder's definitions about the importance of vision for cities in today's world. And they were obviously inspired by a thesis like Keyder's. It is believed that there is a competition among cities of different countries, in which Istanbul must participate with a "creative vision".

Since 2004, two local elections in Istanbul have been won by the Justice and Development Party (AKP). This party is distinguished by its full commitment to liberal ideals (Öktem, 2006). This party underlined that its aims are decentralization of the state, development of civil society, participatory democracy and governance, and to support competition in markets. In parallel to these aims, Istanbul is labeled as the flagship of Turkey in full integration to world economy.

Kadir Topbaş, the mayor of Istanbul Metropolitan Municipality since 2004, said in 2011 that Istanbul has all characteristics necessary to be the regional and financial center (Başkan Topbaş: İstanbul Küresel Finans Merkezi Oluyor, www.ibb.gov.tr, 14.03.2011). Accordingly, the traditional finance centers of the world are losing their importance against the newly emerging global cities, including Istanbul. In Topbaş's words, "*The way for Istanbul to be financial center is a necessity and reality created by new economies and trends of the world*". He indicated that the finance sector in Istanbul is developing very fast. Istanbul has the office and real estate facilities to be a global finance center. And, he claimed that Istanbul has reached to a position to affect economic decision-making processes in Europe, Balkans, Middle East, Caucasus and the Far East. He also indicated that the interest of investors in Turkey has increased in the last years. The claims of Topbaş are parallel to the definition of a global city that Keyder explained and the aims

that Keyder put for Istanbul. However, Topbaş does not comment on the changing labor market structure of Istanbul and the results of these changes.

a. Structural change in labor market in İstanbul and Turkey in globalization era

Globalization had several impacts on labor, both in the world and in Turkey. Globalization era symbolized the transition of Fordist production to the post-Fordist type of production (Uyanık, 2008). The main effects of this transition were the decreasing importance of industrial sectors versus the services sector. In labor markets, new employment styles emerged and became widespread: flexible and part-time employment became accepted.

This transformation of employment styles changed international interaction of labor markets. Globalization of labor markets was realized as a world-wide division of labor. Production was transferred to the developing countries; however, main activities that create added value, including design, research and development, were not transferred to the developing countries (Uyanık, 2008).

The transfer of low value-added production activities to the developing countries should have created “chances” for cities of developing countries, as Keyder claimed (Keyder, 1993: 104-107). However, in reality, the globalization era created changes in labor markets, in the detriment of labor. These changes can be grouped under four headings, according to Uyanık (2008):

i) Flexibility of Labor Market

The technological advancement of production facilities removed the need for full-time and permanent labor (Uyanık, 2008). The labor need of automated technologies changed in time, and this supported a tendency towards seasonal and temporary labor contracts. Contract labor, part-time employment and working at home via internet etc. are newly accepted forms of labor. All these types of employment decreased the responsibility of capital against labor, in terms of social security.

As a result of technological development, labor became heterogonous. A group of people have the necessary information and knowledge to use technology and they are employed in knowledge- and technology-intensive jobs for relatively high-wages and comfortable working conditions. This heterogeneity of labor is valid both for working conditions and payments of the labor force within countries, and also for the labor forces of developed and developing countries. Polarization within the labor force, in terms of payments and working conditions, is a phenomenon of globalization era.

ii) Increasing Unemployment

In the post-Fordist production, labor has a smaller share in the production process, related to the Fordist era; because production processes are largely automated. The labor costs of production decreased very much today (Uyanık, 2008). Unemployment, on the other hand, became a serious and permanent problem of the world; both for developing and developed countries. The unemployment rate of the world in 2007 was 5.7% (ILO, 2010). In addition to this rate of unemployment, it is estimated that 25-30% of the employed world population are underemployed⁽²⁾ (Uyanık, 2008).

iii) Decreasing Industrial Employment

According to Uyanık (2008), the technological developments decreased the importance of industrial works and workers and increased the importance of service sector and the related knowledge. Technology is most shaped and used in the service sector. According to World Bank data, cited by Uyanık (2008), the distribution of world employment over sectors was 53% agricultural sector, 18.5% industrial sector and 26.75% in services sector in the beginning of the 1980, whereas the rates were absorbed as 16%, 25% and 59%, subsequently, in the first years of 2000s. The industrial production was transferred to the developing countries, low-qualified and cheap labor was abundant.

iv) Informal Employment

An important critic about the neoliberal era is a deregulation in labor markets (Uyanık, 2008). Informal sector is enlarging all over world, due to the financial crisis and increasing number of people fired from their jobs. Unemployed people support the existing informal sector by their labor. In informal sector, wages decline and social security system is abolished. In globalization, the formal and informal sectors became increasingly interrelated. Because, formal sector cooperates with informal sector in order to decrease the costs.

The policies suggested and implemented after 1980 included decentralization of industry, increasing support to service sectors and increasing flexible working (Uyanık, 2008;

2 Definitions of employment and underemployment by ILO (International Labour Organization) "Underemployment exists when employed persons have not attained their full employment level in the sense of the Employment Policy Convention adopted by the International Labour Conference in 1964. According to this Convention, full employment ensures that (i) there is work for all persons who are willing to work and look for work; (ii) that such work is as productive as possible; and (iii) that they have the freedom to choose the employment and that each workers has all the possibilities to acquire the necessary skills to get the employment that most suits them and to use in this employment such skills and other qualifications that they possess. The situations which do not fulfill objective (i) refer to unemployment, and those that do not satisfy objectives (ii) or (iii) refer mainly to underemployment." (ILO, 2011).

Göztepe, 2007). The effects indicated by Uyanık (2008) can be seen in the statistics showing the structure of labor market in Turkey. Göztepe (2007) wrote that, according to Turkish Statistical Institute (TURKSTAT) data of 2007, the labor participation rate of Turkey decreased from 57.5% in 1988 to 48% in 2006. Similarly, the unemployment rate in Turkey increased from ~8% in 1980s to ~10% in 2000s.

In economic terms, Istanbul is the most important city in Turkey. The largest part of employment, production and consumption are realized in Istanbul. Any economic development in Istanbul affects the whole Turkish economy. In Istanbul, the increase in unemployment after 1980s is sharper than Turkey’s average. The change in employment rates in Istanbul is ignored by policy makers of Istanbul. As seen in Table 1, employment did not rise in Istanbul after 1980, when the redistributive policies were dismantled (Keyder, 1993) and neoliberal policies to make the city global initiated. Rather, the employment decreased, both as a ratio in working age population and labor force. Unemployment rates rose substantially between 1980 and 2006.⁽³⁾

Table 1:
Rate of Employment in Working Age Population and Rate of Unemployment in Istanbul (1980-2006)

	Rate of Employment in Working Age Population in Istanbul (%)	Rate of Unemployment in Istanbul (%)
1980*	44.7	5.5
1990*	45.3	5.4
2000*	43.8	8.9
2004	39.6	12.4
2005	41	11.5
2006	41.3	11.4
2007	40.9	10.4
2008	41.3	11.2
2009	38.8	16.8
2010	41	14.3

Source: Sedat, 2007; TURKSTAT (Turkish Statistical Institute), 2011.⁽⁴⁾

3 “Working age population” is the total population between ages 15-64. “Labor force” consists of people in the working age population, who wants to work. “Unemployment rate” is the ratio of unemployed to the labor force (Sedat, 2007).

4 The data for years 1980, 1990 and 2000 are taken from Sedat, 2007; data for other years are taken from TURKSTAT, 2011. There are differences of calculation of the two different sources (their numbers for year 2004 are not the same). However, both types of data are useful to see the trends.

When we compare the employment data for Turkey and Istanbul, we can see that indicators about employment (labor force participation rate, unemployment rate and employment rate) are worse in Istanbul than they are for Turkey. A comparison of these indicators is given in the following table:

Table 2:
Labor Force Participation Rate, Unemployment Rate and Employment Rate for Turkey and Istanbul (2004-2010)

	Labor Force Participation Rate (%)		Unemployment Rate (%)		Employment Rate in Working Age Population (%)	
	Turkey	Istanbul	Turkey	Istanbul	Turkey	Istanbul
2004	46.3	45.2	10.8	12.4	41.3	39.6
2005	46.4	46.3	10.6	11.5	41.5	41
2006	46.3	46.6	10.2	11.4	41.5	41.3
2007	46.2	45.7	10.3	10.4	41.5	40.9
2008	46.9	46.5	11	11.2	41.7	41.3
2009	47.9	46.7	14	16.8	41.2	38.8
2010	48.8	47.8	11.9	14.3	43	41

Source: TURKSTAT, 2011.

As seen in Table 2, labor force participation rates and employment rates were always lower in Istanbul than in Turkey between 2004 and 2010. The differences were slight in some years, whereas they increased substantially in 2004, 2007, 2009 and 2010. Unemployment rate was also higher in Istanbul than it was in Turkey for all years. The difference was substantial, except for 2007 and 2008. The data supports that policies applied to make Istanbul a global city could not create employment in Istanbul; the situation was worse than the overall situation in Turkey.

The employment distribution by sectors also changed after 1980. The share of service sector increased substantially, share of industry sector enlarged slightly, whereas the share of agriculture sector decreased. A summary of distribution of employment by sectors can be seen in the following Table 3:

Table 3:
Distribution of Employment by Sectors in Turkey (1990-2006)

	Distribution of Employment by Sectors in Turkey (%)		
	Agriculture	Industry	Service
1990*	46.9	15.8	38.2
2000*	36	17.7	46.3
2004	29.1	24.9	46
2005	25.7	26.3	48
2006	24	26.8	49.2
2007	23.5	26.7	49.8
2008	23.7	26.8	49.5
2009	24.6	25.3	50.1
2010	25.2	26.2	48.6

Source: Göztepe, 2007; TURKSTAT, 2011.⁽⁵⁾

However, when we come to Istanbul, we see that the employment distribution by sectors did not change much after 1970. This situation is in contradiction with the claims of Metropolitan mayors of Istanbul, who say that the finance and service sectors enlarged a lot in Istanbul. In Istanbul, the share of service sector in employment increased to 62% in 2009, to its peak. Whereas, in 2001, the share of service sector in employment in developed countries was 72% (Uyanık, 2008). The share of service sector in Turkey is lower than the developed countries and the performance of Istanbul's service sector does not seem to carry the country to the higher levels. The data of change in distribution of employment by sectors in Istanbul can be seen in the following Table 4:

5 The data for years 1990 and 2000 are taken from Göztepe, 2007; data for other years are taken from TURKSTAT, 2011. There are differences of calculation of the two different sources (their numbers for year 2006 are not the same). However, both types of data are useful to see the trends.

Table 4:
Distribution of Employment by Sectors in Istanbul (1970-2006)

	Distribution of Employment by Sectors in Istanbul (%)		
	Agriculture	Industry	Service
1970*	11.1	36.2	52.8
1980*	5.5	41.6	52.9
1990*	5.1	42.4	52.4
2000*	8.1	38.4	53.5
2004	0.5	42.3	57.2
2005	0.4	42.7	56.9
2006	0.4	41.4	58.2
2007	0.3	40.3	59.4
2008	0.4	40.1	59.5
2009	0.3	37.7	62.1
2010	0.4	39.9	59.6

Source: Sedat, 2007; TURKSTAT, 2011.⁽⁶⁾

Unemployment has risen in Istanbul, although the political authorities claimed that the city developed much due to the globalization policies. The possible reasons for such decrease in employment can be found in the change in employment structure. According to the study by Göztepe (2007), the actual working time increased, real wages decreased, unionization rates decreased and the number of working people covered by collective labor agreements decreased substantially in Turkey after the 1980s.

Real wages with regards to the Consumer Price Index decreased to 95.3 in 2006; whereas labor productivity increased to 163.1 (it is taken as 1997=100) (Göztepe, 2007). Unionization rate decreased from 67% in 1996 to 58% in 2006; and the number of workers covered by collective labor agreements decreased from 800000 in 1990 to 300000 in 2004. These figures become more dramatic if the increasing ratio of unregistered working is considered. 31.8% of people working in Istanbul were unregistered to social security in 2006 (Sedat, 2007). All these indicators show that the working conditions and employee rights deteriorated in Turkey in the globalization era. There is not a reason to think that Istanbul was excluded from this deterioration.

⁶ The data for years 1970, 1980, 1990 and 2000 are taken from Sedat, 2007; data for other years are taken from TURKSTAT, 2011. There are differences of calculation of the two different sources (their numbers for year 2006 are not the same). However, both types of data are useful to see the trends.

Göztepe (2007) gives information about the working hours from 1988 to 2006, utilizing data of TURKSTAT. It is seen in Table 4 that the share of employed people who work more than 40 hours a week increased very much after 1980s. The 2006 data for Istanbul is given by Sedat (2007) that 96.8% of workers in Istanbul were working more than 40 hours and 64.9% were working for more than 50 hours a week.

Table 5:
Distribution of Employed by Actual Working Hours in a Week (%) (1988-2005)

	<40 Hours	40 Hours	>40 Hours
1988	19.4	21.2	56.8
1995	20.3	13.0	66.1
2000	23.1	13.1	63.5
2005	16.6	11.5	68.8

Source: Göztepe, 2007.

These data show that the globalization and the policies to make Istanbul a global city did not create job opportunities for Istanbul's population. The unemployment rate increased in the recent years, in parallel to the increase of unemployment in Turkey. Increasing unemployment rates indicate decreasing bargaining power for workers and decreasing real wages. The decrease in unionization and coverage of collective labor agreements in Turkey indicates a deterioration of worker's rights and job security. Actual working hours increased in the country as a whole in the period after 1980s; and the working hours in Istanbul are much longer than the country average.

b. Changes in land market and spatial polarization in İstanbul in globalization era

Urban policies to make Istanbul a global city create substantial rents for domestic and foreign capital and redistributes real income to the detriment of low-income people. In parallel to Keyder's writings, the neoliberal policies applied in Istanbul created a demand for luxury consumption in Istanbul and land became more valuable for domestic and foreign capital (Keyder, 1993: 107). The luxury consumption demand included demand for luxury hotels, residents, office buildings, malls and other service facilities, which were to be built in the city center. There is an "*inflation of five-star hotels*", according to Keyder (1993: 107). However, some parts the city center was occupied by low-income communities and industrial facilities. The increase in demand for land in the city center and the increase in land value made it impossible for settlements of low-income people and industry facilities to stay in the city center.

Industrial facilities in Istanbul city center were gradually replaced (Şen, 2006; Göztepe, 2007). They were carried to suburban (Çekmeköy, Sarıgazi etc.) or neighbor cities

(Tekirdağ, Kocaeli etc.). This replacement created substantial rents as the spaces were reused for consumption facilities. Industrial facilities of Haliç, Zeytinburnu, Paşabahçe, Galata regions are replaced now, and the new plans for revitalizing these areas aim to build consumption facilities, like hotels, malls, buildings for recreational activities, etc. However, employment opportunities that are created by such facilities are less than the employment of former industrial facilities. Furthermore, the employment opportunities in such service sectors are flexible (Şen, 2006). This is in parallel to Harvey's explanation that decisions about land use must consider the redistributive effects on real income. Policies of land use in Istanbul ignore the working and living conditions of settled populations.

Urban transformation projects of Istanbul include the restoration of old buildings. For example, the Süleymaniye Project aims to restore nearly two thousand buildings in the Süleymaniye District on the historical peninsula of Istanbul (Şen, 2006).

Similar projects are foreseen for several regions for Istanbul, including Tarlabaşı, Ayvansaray, Yedikule, Fener-Balat etc. The transformation project for the Tarlabaşı district included assembly of 5-6 historical houses in one block, together with malls and hotels. However, settlers of these regions are not considered, and their property rights have not been respected. First of all, the tenants of these houses are not considered in these projects; they have to find new houses to live in. A second and more important point is the change in property rights on these houses. Once the urban transformation project is accepted, owners of these houses have two options: to pay for the restoration, or to sell the property right of the house to the municipality in return for expropriation price. As these areas are generally occupied by low-income people, it is not likely that the house owners can afford high restoration costs. In this case, the responsible municipality purchases the houses from the owners and sells them in real estate market for market prices after restoration is completed. This is a clear process of private property transfer between different social classes.

On the other hand, even though property owners do not sell their houses in the scope of urban transformation projects before restoration starts, they will have difficulties to live in these restored districts. Because, the social environment will change, as the new buildings will be more expensive. Their new neighbors will be richer, and the goods and services supplied in these districts will be more expensive. It is possible that old settlers of the districts will sell their houses due to increasing costs of living and leave these districts. This will be an indirect transfer of property rights in the restored regions, after the restoration process is completed (Şen, 2006).

The urban transformation projects are claimed by policy makers to “*create new districts that high-, middle- and low-income people will live in together*” (Erdem, 2006). However, this does not seem possible. Foreign capital is strongly interested in investment in these projects. It is expected, as the investment value of the Tarlabası Project is said to be 10 million dollars, excluding the land value. The property rights of these regions, traditionally occupied by low-income people are transferred to capitalist class, through direct and indirect mechanisms supported by the state and municipalities. These are important steps that accelerate the social polarization in Istanbul.

Ahmet Misbah Demircan, current mayor of Beyoğlu Municipality said that the urban transformation project prepared for Tarlabası will make this district “*the Champs Elysees of Istanbul*” (cited by Erdem, 2006). This statement is explanatory for urban policies put in effect in Istanbul. The sense of “*competition in the league global cities*”, expressed by Keyder in the beginning of 1990s (Keyder, 1993), is adopted by the policy makers. The tendency adopted by policy makers about urban transformation projects ignores the possible social results of these projects, which displaces masses of people from their settlements. The neoliberal policies that prioritize market necessities are dominant (Şen, 2006).

Gated communities are one of the factors that triggered social polarization in Istanbul. This type of settlement became common in the city after 1990s. Çınar et al. (2006) observed that gated communities have formed mainly after the 1980s, when the neoliberal policies were implemented in Turkey and the consumption needs of newly-emerging middle class were shaped under the impact of globalization trends. The housing developments in Istanbul changed drastically in the 1990s under these circumstances, from small scale singular housing to large scale plural housing production. Gated communities emerged as a result of these changes.

The gated communities were built to satisfy the luxury house demand of new middle class (Çınar et al., 2006). The luxury house settlements are isolated from the exterior space with high walls and private security personnel. Apart from this isolation from outside, gated communities imply a life style and new consumption patterns isolated from the outer space (Özgür, 2006). In these gated communities, public space is privatized. Sports facilities, recreation areas, education facilities are special to the gated community and banned for the people outside this community. Gated communities can satisfy all their needs in their communities, so their relations with the outside decrease substantially. These communities are isolated from the municipality of that locality, too; because they finance their road maintenance, park maintenance, security etc., which are normally satisfied by the local municipalities. The gated communities become independent from the local municipality by this way. The gated communities are not only isolated from the outer areas; but they are also isolated from each other.

Especially middle- and high- income, well-educated employees of finance and service sectors live in gated communities (Özgür, 2006). These people with an ability to pay come together to protect themselves from the possible harms of “*outside*” (theft, etc.), to create a socially-defined location and to protect the value of their land. However, such a social structure is not based on common social values; but it is based on the ability to pay enough money.

The gated communities both emerge within the Istanbul city center and in the periphery of Istanbul. In the city center, they consist of few tower blocks, called residences. These blocks symbolize prestige and high social status for upper-middle and high-income people. These towers are built in the recent years and their number in the city center is increasing. These towers are located in the busiest streets of Istanbul, near to the service sector axis; near Beyoğlu-Şişli-Mecidiyeköy-Levent centers. The value of these properties is very high (Çınar et. al, 2006).

On the other hand, some gated communities are located in the periphery of the city, outside the borders of metropolitan municipality. They are located in the forests of Northern Istanbul in Sarıyer, Zekeriyaköy or in Ümraniye, Çekmeköy regions. These gated communities put more emphasis on the sports facilities and environmental advantages. Also, they are free from the stricter planning and legal processes of metropolitan municipality and they can apply different planning methods. The expanding of city boundaries to the environmentally rich areas is an example of land use decision that created unequal results for different groups of people; a fact that is indicated by Harvey (1989).

A study carried by Özgür (2006) in Çekmeköy is useful to understand the formation of gated communities outside the city boundaries and the social polarization they created. Çekmeköy region is preferred mainly by high-income people for residence because it is a forested area. It is outside the city center and actually far away from it; but it is near highways, so people owning cars can reach to the city center easily. Several housing estates are built in Çekmeköy in the last years. The estates built in Çekmeköy give sports and education opportunities. However, low-income people also live in Çekmeköy outside these estates and they lack the opportunities that those living in estates have. The public areas, roads and parks are not clean and secure. Mass transport is done only by means of buses; it is limited to two areas of Istanbul (Kadıköy and Üsküdar) and is not comfortable. There was only one public school in that region in 2006.

Özgür (2006) carried a survey in two newly built housing estates in Çekmeköy and the outer quarter, Hamidiye. Accordingly, there are substantial differences between those two groups of people, in terms of education level, employment, and private property. In

the Hamidiye Quarter, 22.45% of people declared that they did not go to school, 45% of them got primary education and only 10% got higher education. However, in neighboring housing estates, these percentages were totally different; ~60% of people living in housing estates got higher education.

If employment is considered, the majority of people living in the Hamidiye Quarter were blue-collar workers (23% manufacturing, 4% building, 8% transportation and storage and only 18% are in the public service sector and finance sector); whereas a majority of people living in housing estates were white-collar workers of public service sector and finance sector (for Gökdeniz Estate, 24% white-collar workers in manufacturing sector, 38% in public service sector and 17% in finance sector; in Villa Belde Estate, 59% in finance sector and 25% public service sector). There is a significant difference in employment between those living in the closed gated communities and those living in shantytown (Özgür, 2006). Many people living in the Hamidiye Quarter said that they go to the housing estates to work; for security, cleaning and child care services. But this type of employment is not formal, registered and permanent, generally without social security or retirement payments. So, they cannot be considered as formally employed.

With respect to private property, there is also significant difference. In Hamidiye Quarter, only 64% of household own the house they live in, whereas this ratio in Villa Belde Estate is 89%. Only 65% of households have a car in Hamidiye District and no household has a second car. Whereas, in Gökdeniz Housing Estate, all households have at least one car; 64% of households have two cars and 7% of households have three cars. In Villa Belde Estate, again all households have at least one car, 33% have two cars and 22% have three cars (Özgür, 2006). Çekmeköy is located outside the city center and having a car is very important for transportation, as mentioned before. So, the significant difference in car ownership between the two groups of people is highly indicative for inequality in life standards between those two groups of people.

The example of Çekmeköy is important to show the social polarization between people living in newly built housing estates and near to housing estates. People living near but outside housing estates are at a disadvantage, with regards to the road, park and leisure facilities, transportation services and security services. The environmental advantages of suburban residents are exploited by middle- and high-income people; while low-income people have difficulties in finding employment, reaching education facilities and having transportation services etc.

5. Conclusion

Globalization policies for Istanbul, suggested by scholars including Keyder in 1990s, included decentralization of industry and support of service sector; and urban transformation in central parts of the city, and expanding the boundaries of the city to the suburban areas. These policies were adopted by the governments and municipality administrations that were in power after the 1980s. Istanbul experienced a transformation in parallel to these policies. Industry was decentralized and the central parts of the city were subject to urban transformation policies and new settlements were opened in suburban areas. These policies are continuing. However, they did not create a total welfare for the citizens. Employment opportunities were not created enough to satisfy the increasing demand for employment, and the created employment opportunities were not secure and well-paid in general. Urban transformation projects concluded in transfer of private property rights on land in the city centre from low-income people to capital groups and high-income people. Ordinary people were removed from the city centre. This process is also continuing. Expanding the boundaries of the city created high-quality living opportunities for well-educated and high-income people, while others faced increased difficulties of transportation and living. The decisions for land use in Istanbul resulted in very unbalanced opportunities for different groups of people. In summary, the urban transformation and economic development that Istanbul experienced since the policies towards making the city “global” are applied did not contribute to the general welfare that Keyder had expected. They rather intensified the inequalities and social polarization within the city, in parallel to the expectations of Harvey.

REFERENCES

- Çınar, Candan, Füsun Çizmeçi and Almula Köksal (2006)** “The New Address of Social Polarization in Istanbul: Gated Communities”, Paper presented to 42nd ISoCarp Congress. Retrieved from http://www.isocarp.net/data/case_studies/854.pdf, Date accessed: 05.05.2014.
- Erdem, Selim Efe (2010)** “Geçmiş Diriliyor” *Radikal* (2006, April 20), <http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=184973>, Date accessed: 05.05.2014.
- Firidin Özgür, Ebru (2006)** “Sosyal ve Mekansal Ayrışma Çerçevesinde Yeni Konutlaşma Eğilimleri: Kapalı Siteler, İstanbul, Çekmeköy Örneği”, *Planlama*, 2006(4), p.79-94.
- Göztepe, Özay (2007)** “Küreselleşme Sürecinde Türkiye İşgücü Piyasası”, *Çalışma ve Toplum*, 2007(3), p.81-116.
- Harvey, David (1989)** *The Urban Experience*, Baltimore: Johns Hopkins University.
- Harvey, David (1999)** *Social Justice and the City*, Oxford: Blackwell.

ILO (2010) *General Employment Trends: January 2010*, Geneva: ILO.

ILO (2011) *Underemployment*, <http://www.ilo.org/global/statistics-and-databases/statistics-overview-and-topics/underemployment/lang--en/index.htm>, Date accessed: 05.05.2014.

Keyder, Çağlar (1993) *Ulusal Kalkınmacılığın İflası*, İstanbul: Metis.

Keyder, Çağlar (2005) "Globalization and Social Exclusion in Istanbul", *International Journal of Urban and Regional Research*, 129(1), p.124-34.

Keyder, Çağlar (2010) "Capital City Resurgent: Istanbul since the 1980s", *New Perspectives on Turkey*, 43, p.177-186.

Keyder, Çağlar and Ahmet Öncü (1994) "Globalization of a Third-World Metropolis: Istanbul in the 1980s", *Review (Fernand Braudel Center)*, 17(3), p.383-421.

Murat, Sedat (2007) *Dünden Bugüne İstanbul'un İşgücü ve İstihdam Yapısı*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.

Öktem, Binnur (2006) "Neoliberal Küreselleşmenin Kentlerde İnşası: AKP'nin Küresel Kent Söylemi ve İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Projeleri", *Planlama*, 2006(2), p.53-63.

Şen, Besime (2006) "Ekonomik Gelişmenin Kültürel Stratejileri: İstanbul Kent Merkezleri ve Tarihi Kentsel Alanların Yeniden Yapılandırılması", *Planlama*, 2006(2), p.65-76.

TURKSTAT (2011) *Labour Statistics*, http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=25&ust_id=8, Date accessed: 05.05.2014.

Uyanık, Yücel (2008) "Neoliberal Küreselleşme Sürecinde İşgücü Piyasaları", *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 10(2), p.209-224.

Yapıcı, Mücella (2005) "İstanbul ve Kentsel Dönüşüm Projeleri", *Mimarlık Dergisi*, 322.

Beykoz Akademi Dergisi Yayın İlkeleri

1. Beykoz Akademi Dergisi, 6 ayda bir yayınlanan, hakemli bir dergidir. Dergi, her yılın Haziran ve Aralık aylarında yayınlanır.
2. Beykoz Akademi Dergisi, İşletme, Lojistik ve İktisat başta olmak üzere, iktisadi ve idari bilimler konusunda eserler kabul eder.
3. Beykoz Akademi Dergisi, Türkçe ve İngilizce dillerinde yazılmış eserleri kabul eder. Türkçe yayınlanan eserlerde normal özet dışında İngilizce genişletilmiş özet sunulur.
4. Beykoz Akademi dergisinde yayınlanacak eserler makale (article) ve kitap incelemesi (book review) olmak üzere iki gruba ayrılır. Her iki gruptaki yazılar hakem değerlendirmesine tabidir.
5. Yayınlanması amacıyla dergiye gönderilecek eserler, daha önce hiçbir yerde yayınlanmamış veya gönderildiği tarih itibarıyla yayınlanma amacıyla hakemlik sürecinde olmayan çalışmalar olmalıdır.
6. Değerlendirme süreci, yazar tarafından eserin Beykoz Akademi Dergisi'nin resmi editör adresine elektronik yoldan iletilmesiyle başlar. Bunun dışında herhangi bir yoldan eser kabulü yapılmaz.
7. Beykoz Akademi Dergisi'nde yayınlanacak tüm makaleler, yazarın kimliğinden haberdar olmayan iki hakemin denetiminden (double-blind review) geçer. Hakemlerin raporları, hakemlerin kimlikleri saklı tutularak yazara iletilir ve gerekli görülen durumlarda yazardan düzeltmeler istenir. Hakemlik sürecinde giren bir eserin dergide yayınlanıp yayınlanmayacağına editör tarafından, hakemlik sürecinin tamamlanmasından sonra karar verilir.
8. Dergiye gönderilen yazıların ön değerlendirmesi editör tarafından, yazının teslim edildiği tarihten itibaren iki hafta içerisinde yapılır ve şekil şartlarını sağlamayan ya da konu bakımından Beykoz Akademi Dergisi'nin yayın kapsamıyla uyum olmayan yazılar geri çevrilir. Eğer editör tarafından yazının şekil şartlarını sağladığı ve Beykoz Akademi Dergisi'nin yayın kapsamıyla uyum olduğu düşünülürse, hakemlik süreci başlatılır ve yazara bu yönde bilgi verilir. Hakemler yazıyı değerlendirir ve raporlarını editöre sunarlar. Bu noktada yazının
 - a. yayınlanmasının mümkün olmadığına,
 - b. kapsamlı düzeltmelerle birlikte yayınlanabileceğine,
 - c. küçük düzeltmelerle yayınlanabileceğine veya
 - d. mevcut haliyle yayınlanabileceğinekarar verilmiş olabilir. Bu karar, anonim hakem raporlarıyla birlikte yazara iletilir. Eğer yazıda düzeltme istenmişse, kapsamlı düzeltmeleri tamamlamanın süresi bir ay, küçük düzeltmeleri tamamlamanın süresi iki haftadır.

9. Yazar, hakemlik sürecinin herhangi bir noktasında yazısını gerekçe göstermeksizin geri çekebilir. Hakemlik sürecini başarılı biçimde tamamlayan eserler yayın aşamasına gelir ve yazardan yayınlanması için son onayı alınır. Bu noktadan itibaren yazının telif hakları Beykoz Akademi Dergisi'ne geçer ve yazar tarafından geri çekilmesi olanaksız hale gelir.
10. Beykoz Akademi Dergisi'nde yayınlanan eserler için herhangi bir telif ücreti ödenmez.
11. Beykoz Akademi Dergisi, hiçbir şart altında makalelerin hakemlik sürecine sokulması ya da yayımlanması için yazarlardan ücret talep etmez.
12. Editörlük ya da hakemlik sürecinin herhangi bir noktasında intihal içerdiği tespit edilen eserler derhal, bu gerekçeyle reddedilir.
13. Beykoz Akademi Dergisi'ne yayınlanma amacıyla eser gönderen kişiler bu ilkeleri okumuş ve kabul etmiş sayılırlar.

BEYKOZ AKADEMİ DERGİSİ'NDE YAYINLANACAK ESERLERDE ARANACAK OLAN ŞEKİL ŞARTLARI

1. Biçim ve Sunum

- a. Eserler Microsoft Word programının son sürümünde yazılmış olmalıdır.
- b. Eserlerde başlığın altında yazar(lar)ın, Adı Soyadı bulunmalıdır. Birden fazla yazarın bulunması durumunda yazarlardan ismi ilk sıraya yazılacak olan yazar aynı zamanda makalenin sorumlu yazarı (corresponding author) olacaktır.
- c. Yazar(lar)ın bağlı bulunduğu kurum, varsa akademik titr ve elektronik posta adresi ilk sayfanın dipnotlarında belirtilmelidir.
- d. Eserin başında, Türkçe ve İngilizce olarak 500'er kelimelik Özet ve Abstract sunulmalıdır. Özet ve Abstract'ın sonunda, 3-5 adet anahtar kelime, JEL kodlarıyla birlikte alfabetik sırayla verilmelidir.
- e. Eserin başlığı, tamamı büyük harfle ve koyu yazılmalıdır. Eser içerisinde başlıklar üç seviye olmalı ve aşağıdaki örnekte görüldüğü gibi biçimlendirilmelidir. 3. alt seviyeden daha derin başlık açılmamalıdır.

ESER BAŞLIĞI

1. Bölüm Başlığı

a. Alt başlık

i) Madde

- a. Eserin tamamı, Calibri fontla, 11 punto, 1,15 satır aralığı ve paragraflardan sonra 10 nokta boşlukla yazılmalı, metnin tamamı sola yaslanmalıdır.
- b. Eserlerde yer alacak tablolar ve şekiller kendi gruplarında ayrı ayrı numaralandırılmalıdır (Tablo 1, Tablo 2 vb.). Tablo ve şekil başlıklarının "İlk Harfleri Büyük" yazılmalıdır. Tablo başlıkları tabloların üstüne, şekil başlıkları şekillerin altına yazılmalıdır. Özgün olmayan tablo ve şekillerde muhakkak obje altında kaynak gösterilmelidir.
- c. Her türlü yazım ve noktalama konusunda Türk Dil Kurumu tarafından uygulanmakta olan güncel kurallar dikkate alınır.

2. Metin İçinde Kaynak Gösterilmesi

- a. Beykoz Akademi Dergisi'nde yayınlanacak eserlerde kaynaklar dipnotlarda değil, metnin içerisinde gösterilir. En temel halinde bu gösterge yazarın soyadı, eser yılı ve kaynak gösterilen yerin eserdeki sayfa numarası şeklinde yapılır (Boratav,

2010: 35).

- b. Eğer aynı noktada birden fazla esere atf yapılacaksa atıflar parantez içerisinde ve noktalı virgülle ayrılarak, yazarın soyadına göre alfabetik olarak sıralanır (Boratav, 2010: 35; Cem, 1974: 122).
- c. Eğer iki yazarlı bir kaynağa atf yapılacaksa yazarların soyadı kaynaktaki sırayla verilir ve birbirlerinden “ve” bağlacı kullanılarak ayrılır (Hinderink ve Kıray, 1970: 140).
- d. Eğer ikiden fazla yazarlı bir kaynağa atf yapılacaksa, yazarlardan yalnızca birinin soyadının ardından “vd.” (ve diğerleri) kısaltması kullanılır (Oyan vd., 2001: 25).
- e. Aynı yazarın birden fazla eserine atf yapılacaksa yazarın soyadı bir kez kullanılır ve atf tarih sırasına göre yapılır (Boratav, 1986: 41; 2010: 35).
- f. Aynı yazarın aynı yıl içerisinde yayınlanmış birden fazla eseri kaynak gösteriliyorsa, bu eserler yılın sonuna küçük harf eklenerek sıralanır (Boratav, 1995a: 23).
- g. Eğer yazarın ismi metin içinde geçerken atf yapılıyorsa parantez içerisinde tekrar yazılmaz ve atf, yazarın isminden hemen sonra değil, atfın yapıldığı kelimenin sonrasına konur: Boratav’a göre (2010: 35).
- h. İstisnai olarak, dipnotta atf yapılacaksa, aynı kurallar uygulanır.

3. Alıntılar

- a. Metin içinde yapılan her türlü alıntı, bir cümlenin parçası dahi olsa “*tırnak içinde ve italik*” yazılır ve uygun biçimde atf yapılır.
- b. İki tam cümleyi geçen alıntılar ayrı bir paragraf olarak, tırnak içine alınmadan ve 10 punto boyu ile *italik* yazılmalıdır. Bu durumda atf alıntının sonunda, aynı punto boyu ile ancak italik yapılmadan verilmelidir.
- c. Blok alıntılardan kaçınılmalıdır.

4. Dipnotlar

- a. Dipnotlar eser boyunca numaralandırılmalıdır
- b. Dipnotlar, metin içinde bulunmasına gerek görülmeyen ancak ikincil öneme sahip olduğu için okuyucuya sunulması istenen konulara ayrılmalıdır.
- c. Dipnotlarda hiçbir şart altında şekil, tablo vb. sunulmamalıdır.
- d. Dipnotlar kesinlikle nokta ile biter.

5. Kaynakça

- a. Kaynakça yazar soyadına göre sıralanmalı, aynı yazarın birden fazla eserinin kaynakçada yer alması durumunda eserler kendi içlerinde eskiden yeniye doğru sıralanmalıdır. Kaynakçanın her maddesinde yazar adı ve yıl kısmı **kalın** yazılır. Tarihsiz ya da yayın tarihi belirlenemeyen eserler “tarihsiz” şeklinde tarihlenerek yazarın en yeni eserinin altına yerleştirilmelidir. Yazarı bilinmeyen eserler “Anonim” isimli bir yazar tarafından yazılmış gibi kaynak gösterilmelidir.
- b. Kaynakça numaralandırılmamalıdır.
- c. Kaynakçanın her maddesinin sonuna nokta konur.
- d. Yayınlayan kuruluşun adı verilirken bu ismin “Yayınevi”, “Press”, “Publishers” vb. bölümü yazılmaz.
- e. Makale isimleri “Tırnak İçerisinde ve Baş Harfleri Büyük”, kitap isimleri *Baş Harfleri Büyük ve İtalik* yazılır.
- f. İnternet üzerinden erişilen ve değişebilir kaynaklarda (haber portalları, blog yazıları vb.) muhakkak erişim tarihi belirtilir.
- g. Makalelere yapılan atıflarda makalenin yayınlandığı periyodik yayının cilt ve numarası bu örnekler olmadan belirtilir ikincisi parantez içine alınarak belirtilir, ardından sayfa aralığı “s.” önekiyle verilir. Örneğin bir periyodik yayının 5. cildinin 10. sayısında 150 ile 200. sayfalar arasında yayınlanmış olan bir makale 5(10), s.150-200 olarak gösterilir.
- h. Her durumda yazarın ismi Soyad, Ad olarak yazılır. İki yazar varsa isimleri orijinal kaynaktan verildiği sıra ile verilir ve ikinci yazarın ismi “ve” bağlacından sonra Ad Soyad şeklinde yazılır. Üç veya daha fazla yazar olması durumunda aynı kural çerçevesinde, yalnızca sonuncu isim “ve” bağlacıyla ayrılarak yazılır. Birden fazla ismi ya da soyadı olan yazarlarda kısaltma kullanılmaz.
- i. Bunun ötesinde, çeşitli kaynakların kaynakçada nasıl gösterilebileceği aşağıda örneklenmiştir:

Kitap:

Boratav, Korkut (1986) İstanbul ve Anadolu'dan Sınıf Profilleri, Ankara: İmge.

Kitap, birden fazla yazarlı:

Kıray, Mübeccel ve Jan Hinderink (1970) *Social Stratification as an Obstacle to Development: A Study of Four Turkish Villages*, New York: Praeger.

Kitap, birinciden sonraki basımlar:

Boratav, Korkut (2010) *Türkiye İktisat Tarihi: 1908-2007*, 12. Baskı, Ankara: İmge.

Çeviri kitap (gerektiğinde yukarıdaki biçimde baskı sayısı eklenerek):

Foster, William Zebulon (2011) Üç Enternasyonalin Tarihi, çev. C. Saday, İstanbul: Yazılıma.

Dergiden makale:

Patnaik, Utsa (1979) “Neo-Populism and Marxism: The Chayanovian View of the Agrarian Question and Its Fundamental Fallacy”; *The Journal of Peasant Studies*, 6(49), s.375-420.

Derleme kitaptan makale:

Boratav, Korkut (1988) “Birikim Biçimleri ve Tarım”, *Türkiye’de Tarımsal Yapılar (1923-2000)* içinde (der. Ş. Pamuk ve Z. Toprak), s. 237-256, Ankara: Yurt.

Derleme kitabın kendisi (gerektiğinde yukarıdaki biçimde baskı sayısı eklenerek):

Pamuk, Şevket ve Zafer Toprak (der.) (1997) *Türkiye’de Tarımsal Yapılar (1923-2000)*, Ankara: Yurt.

Kurum tarafında hazırlanmış rapor:

Devlet Planlama Teşkilatı (1963) 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963-1967, Ankara.

Konferansa sunulmuş bildiri:

Güler, Birgül Ayman (2002) “Dünya Bankası Proje Anlaşmaları”, *2002 Tarım Haftası: Küreselleşme ve Türkiye Tarımı* sempozyumunda sunulan bildiri, 7-8 Ocak 2002, Ziraat Mühendisleri Odası, Ankara.

Çalışma Metni (Working Paper):

Şenses, Fikret (2007) *Uluslararası Gelişmeler Işığında Türkiye Yükseköğretim Sistemi: Temel Eğilimler, Sorunlar, Çelişkiler ve Öneriler*, Ankara: ODTÜ Ekonomik Araştırmalar Merkezi, ERC Working Papers No: 07/05.

Lisansüstü Tez:

Önal, Nevzat Evrim (2007) *1980 Sonrası Devlet Politikalarının Tarımsal Dönüşüme Etkisi*, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Internet adresinden makale:

Levidow, Les (2002) “Marketizing Higher Education: Neoliberal Strategies and Counter-Strategies”, http://oro.open.ac.uk/5069/2/LL_Marketising_HE.pdf, Erişim tarihi: 5 Ocak 2011.