

EGE BÖLGESİ'NDE SANAYİ GELİŞİM SÜRECİ VE MEKÂNSAL YANSIMALARI – İZMİR ÖRNEĞİ

Neslihan KARATAŞ*

Abstract

While the perspective for the place is being changed together with the economic and social alterations experienced rapidly, types of intervention to the place have also begun to alter. The differentiating competition atmosphere has caused the place to be reorganized and the alterations and transformations in the place have begun to be explained by the alterations and transformations during the production processes. In this context, the developments in the industry sector have affected spatial growths and have caused undergoing a change.

With the technological improvements, the industry has continued its growing and industrialized countries have begun to develop rapidly. In this context, Türkiye also having put the different politics into practice in the industry development process has tried to be successful. The spatial effects of changing industry politics having undergone a change have continued their growths. In this process, İzmir, in accordance with changing industry politics from Ottoman to now, has continued its industrialization and the spatial effects of this process have undergone a change and developed. In the length of time, the industry units in the city center having being spread throughout the settlements which are near the city, have continued their developments. So, İzmir has been important industry center for Turkey.

With this study, developments, applications and spatial effects of industry politics which are put into practice from Ottoman to now, have been investigated. Nonetheless, the role of growing and changing industry politics in the spatial developments of İzmir and in this process, developments and changes of industry areas have researched.

Özet

Hızla yaşanan ekonomik ve sosyal değişimlerle birlikte mekâna müdahale biçimleri de değişmeye başlamıştır. Farklılaşan rekabet ortamı mekânın yeniden organize edilmesine neden olmuş, mekândaki değişim ve dönüşümler, üretim süreçlerindeki değişim ve dönüşümler ile açıklanmaya başlanmıştır. Bu bağlamda sanayi sektöründe ki gelişmeler, mekânın gelişimini de etkileyerek farklılaşmasına neden olmuştur.

Teknolojinin gelişimi ile birlikte sanayi de gelişimini sürdürmüş ve sanayileşen ülkeler hızla kalkınmaya başlamıştır. Bu bağlamda Türkiye'de sanayi gelişim süreci içerisinde farklı politikalar uygulayarak başarılı bir gelişim sağlamaya çalışmıştır. Değişen sanayi politikalarının mekânsal yansımaları da farklılaşarak gelişimini sürdürmüştür. Bu süreç içinde İzmir, Osmanlı'dan günümüze değişen sanayi politikaları doğrultusunda sanayileşmesini sürdürürken bunun mekânsal yansımaları da farklılaşarak gelişmiştir. Zamanla kent merkezinde yer alan sanayi birimleri çevre yerleşmelere yayılarak gelişimini sürdürürken, Türkiye içinde önemli bir sanayi merkezi durumuna gelmiştir.

Bu çalışma ile Osmanlı'dan günümüze uygulanan sanayi politikalarının İzmir'de ki gelişimi, uygulamaları ve mekânsal yansımaları incelenmiştir. Bununla birlikte, gelişen ve değişen sanayi politikalarının İzmir'in mekânsal gelişimindeki rolü ve bu süreç içinde sanayi alanlarının gelişimi ve değişimi irdelenmiştir.

* Araş.Gör.Dr., DEÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Giriş

Eski çağlardan günümüze değin Anadolu ve Doğu ülkelerinin Batı ülkelerine, genel anlamda dış dünyaya açılan kapısı olan Ege ve yörenin merkezi İzmir ekonomik ve toplumsal yaşam içerisinde etkileyici ve yönlendirici bir rol oynamıştır. Liman kenti olması, önemli hinterlandların düğümlendiği, verimli tarım alanlarının ekonomik yönetim merkezi olması bu rolü daha etkili kılmıştır. Türkiye’de yer alan en büyük 500 sanayi kuruluşunun %10’u (2005); Ege Bölgesi’ndeki sanayi kuruluşlarının yaklaşık yarısı İzmir’de bulunmaktadır. (İzmir.gov.tr, 2005, 1)

Sanayi kuruluşlarının İzmir’de toplanmalarının en büyük nedeni geniş bir hinterlanda sahip olmasıdır. Zengin tarım potansiyelinin olması zeytin, incir ve üzüm gibi değerli tarım ürünlerini yıllarca yurt dışı pazarlara taşımıştır. İzmir’de ulaşım olanaklarının gelişmiş olması, limanın bulunması, karayolu ve demiryolu ile limana bağlantının kolayca sağlanması sanayinin gelişiminde bir diğer etken olmuştur. Ayrıca kentin kendisinin büyük bir pazar olması da sanayi kuruluşlarını buraya çeken unsurlar olmuştur.

1. Osmanlı Devleti’nden Cumhuriyete Ege Bölgesi ve İzmir’de Sanayileşme

19.yy da Batı Avrupa ülkeleri sanayileşmelerini tamamlarken kapitülasyonların sömürücü koşulları ve Osmanlı İmparatorluğu’nun sanayileşme hareketine gereken önemi vermemesi nedeniyle ülke rekabetçi koşullarını geliştirememiş ve kolay bir pazar haline gelmiştir. 18. yy sonlarında ülkenin iç siyasal durumundaki hareketlenmeler ve Osmanlı İmparatorluğu’nun modernleşme çabaları görülmektedir. Bu döneme kadar sanayileşmeye gereken önemin verilmemesi nedeniyle gerekli sermaye sağlanamamış bu yüzden sanayi altyapısı devlet tarafından organize edilmiştir.

13. ve 15 yy. arasında canlı bir dış ticaret hayatı olan İzmir, 16. – 17. yy. da tüm doğunun ipek pazarı olmuştur. 16. yy.ın sonlarına kadar Çeşme önemli bir liman iken, 17. yy.ın ikinci yarısına doğru Doğu Akdeniz ticaretinin canlanması, yabancı konsoloslukların İzmir’e taşınmaları, Fransız – İngiliz ve Hollandalılara verilen imtiyazlar İzmir’i imparatorluğun en önemli limanı yapmıştır. 1838 yılında başta İngiltere olmak üzere batılı devletlerle bir ticaret anlaşması yapılmış, serbest ticaret esasları konarak iç gümrük oranları yavaş yavaş kaldırılmıştır. Bu anlaşma yerli sanayi olumsuz yönde etkilerken ticaret hayatını canlandırmıştır. İzmir’de en önemli sanayileşme girişimi, 1795 yılında Fransızların yaptırdığı Basmahane olmuştur. Bu bağlamda ilk sanayileşme hareketini başlatan da yabancılar olmuştur. Ardından 1847 yılında açılan kâğıt fabrikası buna önemli bir örnektir. Fakat var olan gümrük sistemi yerli üründen aldığı yüksek geliri yabancı üründen alamamıştır. Bu nedenle kâğıt fabrikası vb. kapanmak zorunda kalmıştır. Bu gümrüklerin yüksek olması nedeniyle yerli sanayi gelişmemiş birçok dokuma, basma iplik fabrikası da kapanmıştır. 1850’lere kadar İzmir sanayi basit araç ve gereçlerle yapılan ve tarıma dayalı bir sanayi yapısı göstermektedir. Ticaret hacminin artmasıyla sanayi yapısı da değişmiş, özellikle dokuma sektöründe büyük sanayi işletmeleri ortaya çıkmış, tekstil, gıda ve metal sanayinde birçok fabrika kurulmuştur. Daha sonra kara gümrükler kalktığında ise 1850’den sonra, Avrupa sanayi ürünleri pazara hâkim olmuştur. (EBSO, 1995)

Cumhuriyet öncesi dönemde özellikle pamuk, tütün, incir ve üzüm iç ve dış piyasaya yönelik olarak üretilmektedir. İzmir-Aydın demiryolu hattıyla birlikte İngilizlerin bölgedeki ticari hacmi büyümüştür. Çiftlikler alarak pamuk

üretimine geçmişlerdir. Batı Anadolu'nun muhtelif yerlerine çır çır fabrikaları ve hidrolik presleme tesisleri kurmuşlardır. Bu dönemlerde yabancı azınlıklar, Levantenler İzmir'in ticaret ve sanayi hayatına egemendir. (EBSO, 1990, 19)

Birinci dünya savaşı yıllarında, İzmir'in ekonomik yaşamı durağanlaşmış, mütarekeden sonra Levanten ve Rumların ekonomik liderliği artmıştır. İzmir limanı dış ticaret olanakları açısından kapalı kalmıştır. 19.yy da ticaret sözleşmeleri nedeniyle, miktar kısıtlamaları koymak ve gümrük duvarlarını yükseltmek gibi sanayileşmenin ilk dönemlerinde son derece etkili olan önlemler uygulamaya konulmadığından sanayi girişimleri birçok teşvik önlemlerine rağmen, yabancılarla rekabetin güçlüğü nedeniyle başarısızlıkla sonuçlanmıştır. 1915 sanayi sayımına göre 62 adet sanayi işyeri bulunmaktadır. Ortalama çalışan işçi sayısı 5-10 civarındadır(EBSO, 1990, 24)

Osmanlı ekonomisi 19. yy.da Avrupa ekonomilerinden mamul madde satın alma ve hammadde ve yiyecek maddeleri satma sürecine girmiştir. Bu sürecin işleminde, ticaret sözleşmeleri ve dış borçlar önemli rol oynamıştır. İzmir'de merkezi otoritenin zayıflığı yabancı sermayenin bölgede rahatça gelişimini sağlamış, yabancı uyruklu sanayiler bölgede yeni bir üretim tarzına girmedikleri gibi, hammaddenin ucuz teminiyle kısa süreli üretim hedeflemişlerdir. Elde ettikleri kara ulaştıklarında ve aralarındaki rekabet bittiğinde herhangi bir makine parkı veya üretim tecrübesi bırakmamışlardır. Bununla birlikte zamanın en ileri teknolojiye sahip ve buhar gücüne dayalı sanayi kuruluşları (buz fabrikası gibi) İzmir'de kurulmuştur. Fakat bu sadece belirli dallarda kalmış diğer sektörlere sıçramamıştır. Ayrıca savaş nedeniyle birçok fabrika da kapanmak zorunda kalmıştır. 19. yy sonunda her ne kadar

sanayi yönünden yetersiz gözükse de yinede imparatorluk döneminin en çok sanayileşmiş illerinden birisidir.

Sonuç olarak, Barboros'un (1995; 94) söylediği üzere Osmanlı'nın dünya sistemi tarafından içerilmesi ya da çevreleşmesine yönelik gelişmeler, imparatorluğun siyasi ve ekonomik otoritesinin en zayıf olduğu bölgelerden biri olan İzmir'de başlamıştır. Bunun en önemli nedeni İzmir'de ekonomik yaşamın yabancı ve azınlık tüccarların elinde olması ve bu kesimin Avrupa kapitalizmi ile bütünleşme yönündeki istek ve uyumlanma yeteneğinin yüksek olmasından kaynaklanır. Bu ekonomik yapı İzmir'de dış ticaretin artmasına ve ticari sermayenin bölgede birikmesine yol açmıştır. Avrupa kapitalizmi, Osmanlı içinde İzmir'i dış ticaret merkezi olma fonksiyonunu yükleyerek çevreleşme dönüşümünün yaşandığı tek bölge olmasını sağlamıştır. 19. yy. boyunca imparatorluğun en canlı ticaret merkezi olan, dünyanın pek çok ülkesi ile ekonomik ilişkilerin yaşandığı, çeşitli ülkelerden tüccarların çeşitli dilleri konuşarak alış veriş yapabildiği İzmir, cumhuriyetin kuruluş yıllarında eski günlerine oldukça sönük girmiştir.

1.1.Mekânsal Örgütlenme

Osmanlı'dan Cumhuriyete kadar olan dönemde sanayinin etkisiyle mekânsal örgütlenme sürecinde de gelişmeler olmuştur. Sermaye ve hammadde hareketliliğinin artması ile birlikte ulaşım şemasında da yeni düzenlemelerin yapılması gerekmiştir. Bu bağlamda ilk olarak demiryolları ağı oluşturulmuştur. Böylelikle de tarımın kapitalistleşmesi ve tarımsal alanların genişlemesi sonucu bölgede yaratılan tarımsal artığın, gerekse de madenlerin bölge içlerinden toplanarak ucuz ve hızlı bir biçimde İzmir'e aktarılması sağlanmıştır. İzmir-Aydın demiryolu ağı bu amaç doğrultusunda yapılmış ve Punta'da sonlandırılmıştır.

Batı Anadolu topraklarının yabancıların yerleşmesiyle Buca, Bornova ve Karşıyaka'da yabancılar oturmakta böylece kent merkezi ile bu yerleşim alanlarının ulaşım bağlantısı özel statülü demiryolu hatlarıyla sağlanmaktadır. Ulaşımında ki bu gelişmeler ışığında, özellikle de demiryollarının devreye girmesiyle birlikte İzmir ile iç bölgeleri arasında mal akımının artmasına yol açmış ve bunların yanı sıra bir kıyı kenti olması nedeniyle İzmir mal giriş ve çıkışların yapıldığı, büyük tonajlı gemilerin rahatça yükleme ve boşaltma yapabilecekleri bir limana gereksinim duyulmasına yol açmıştır. Limanın gelişimiyle birlikte liman fonksiyonu ile bağlantılı olarak ticaret, konsolosluk, haberleşme, ihracat ve depolama gibi birimler bu alanda yer seçmeye başlamıştır. Bu fonksiyonların gelişimi alandaki arsa fiyatlarının değerlerini arttırmış, kıyı kesimi prestijli bir yerleşim alanı haline dönüşmüştür. Kent merkezi ikili yapıya kavuşmuş, Alsancak yabancıların merkez fonksiyonları iken, Müslüman yerel topluluk ise Hisar Cami çevresiyle sınırlanmıştır (Altınçekiç, 1998, 183). Bu dönemde üretim el tezgâhları aracılığıyla oluşurken, kentin merkezi iş bölgesi ise liman etrafında toplanmaktadır. Zanaatkârlar ve tüccarlar rıhtıma ulaşan ışınsal yollar üzerinde sektörel olarak kümelenmiş şekilde yer seçmişlerdir. Uzun mesafe ticaretin yapıldığı hanlar ise Hisar Cami etrafında yoğunlaşmış ve hanlara uzanan yollar üzerinde çeşitli zanaat grupları yer almıştır. Duyulan alan gereksinimi ile birlikte iç limanın doldurulması ile yabancı sermayenin kontrol ve depolama alanı için alan yaratılmıştır. Dış satımı yapılan ürünlerin işlenmesi, depolanması vs. merkezde yapılırken, pamuk dokuma ve boya fabrikaları gibi işletmelerin yarattığı çevre kirliliği bu tür fabrikaların bugün Basmahane adı verilen semtte yer

seçmelerine neden olmuştur (Ünverdi, 2004, 97). Bu süreç sadece üretim mekânların değişimine ve gelişimine neden olmamış, yaşam koşullarının ve kültürel faaliyetlerin gelişiminde de etkili olmuştur. Oteller, mağazalar, sinemalar, kafeler büyük iş hanları vb. ortaya çıkmış buda mekân organizasyonu açısından İzmir'in en Avrupai kent oluşumuna büyük zemin hazırlamıştır. Özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İzmir merkez olmak üzere demiryolu ağının gelişmesine ve tarımın kapitalistleşmesine paralel olarak tarıma ve endüstriyel bitkilere dayalı sanayi grubunda Batı Anadolu'nun içlerine kadar yayılan yabancı sermayeli sanayi yatırımları görülmeye başlamıştır (Ünverdi, 2004, 101). İzmir artık İstanbul'dan sonra sanayi yatırımları açısından en önemli yerleşim birimi haline gelmiştir.

2. Cumhuriyet Dönemi

2.1. 1923–1930 (Liberal Dönem)

Cumhuriyetin kurulmasından sonra ülkenin sanayileşmesi ve sanayileşme hareketinin hızlanması için devlet “müdahaleci” bir politika izlemiştir. Bu dönemin en önemli özelliği özel sermaye birikimine devletin katkısı olmuştur. Bu dönemde çıkarılan teşvik yasalarının ve diğer özendirmelemlerin etkili sonuç vermemesi sanayileşmeyi geliştirememiştir. Bunda en büyük etken ise dışa bağımlı ticaret sermayesinin, etkinliğini kullanarak korumacı bir dış ticaret politikası izlenmesine olanak vermemesinden kaynaklanmıştır. (Sönmez, 1999, 1)

İzmir 19. yy boyunca sanayi kuruluşlarının sayısı ve faaliyet kolları açısından imparatorluk genelinde sanayi kesiminin en yoğun olduğu bölgelerden birisidir. 20. yüzyılın başlarında İzmir'de geri teknoloji ile çalışsa da pek çok dalda sanayi kuruluşu mevcuttur. Cumhuriyetin kuruluşu ile yeni ekonomik düzene geçilmesi İzmir'de sanayi yapısının

değişmesini sağlayamamıştır. Dönemin temel belirleyicileri Lozan Antlaşması, 1. İzmir İktisat Kongresi ve dünya ekonomik bunalımı olmuştur. Döneme damgasını vuran temel iktisadı yaklaşımda liberal dönem söz konusu iken devlet de bu dönemde milli sanayiciyi yetiştirme konusunda destek vererek sanayi gelişimine katkıda bulunacaktır.

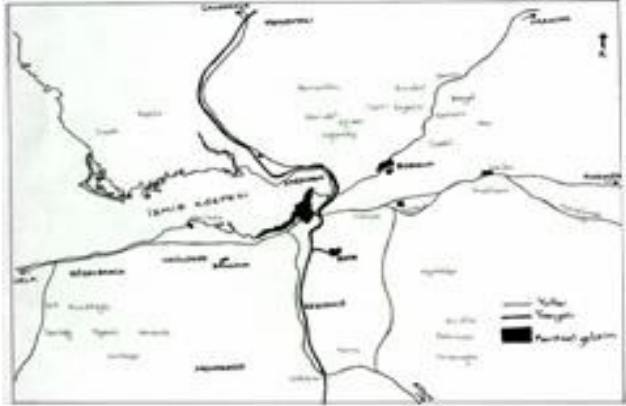
1920'li yıllarda gerek Türkiye'de gerekse bölgede ekonominin millileştirilmesi için büyük çaba harcanmıştır. O yıllarda tarımsal ürünlerin büyük bir bölümü yabancı işletmeler tarafından işletilmektedir. Dokuma, ağaç ürünleri sanayi, maden işletimi vs. yabancıların elindedir. Yabancı malların rekabeti karşısında geleneksel el sanatları da önemli ölçüde gerilemiştir. Cumhuriyetin ilanından 9 ay önce (17 Şubat 1923) Birinci Türkiye İktisat Kongresi İzmir'de düzenlenmiştir. Burada sanayi grubunun aldığı başlıca kararlar; sanayinin teşvik edilmesi, sanayici kredilerinin artırılması, sanayinin hammadde ihtiyacı için ithal edilecek mallara gümrük muafiyeti tanınması, teknik eleman yetiştirecek okullar açılması şeklinde özetlenebilir. (EBSO, 1990, 26)

Kurtuluş savaşı yıllarında savaşın büyük bir bölümünün Ege Bölgesi'nde yapılması bölgeyi olumsuz etkilemiş, dış ticareti büyük ölçüde ellerinde tutan Levantenlerin göçüde bölgedeki dış ticaret bağlantılarını azaltmıştır. 1924-1930 yılları arasında İzmir Ticaret Odası kayıtlarına göre toplam 301 firma kayıt yaptırmıştır. Bu yıllarda bölgenin ihracatının %55'i sırasıyla Amerika (%26), Almanya (%16) ve

İngiltere'ye (%13) yapılmaktadır. (EBSO, 1990, 34) 1927 sanayi sayımında küçük işyerlerinin Türkiye içindeki payı %90 iken bu oran İzmir'de %88'dir. 1927 yılında İzmir'de "İzmir Sanayi Birliği" kurulmuştur.

İzmir'e 1928 yılında elektriğin gelmesiyle bundan sonraki yıllarda sanayinin gelişmesi için gerekli altyapıyı hazırlamıştır. Ancak gerek sermaye yapısının yetersizliği, gerek dünya konjonktürünü ve dolaylı olarak ülkeyi olumsuz etkileyen 1929 krizi nedeniyle kısa dönemde önemli bir sanayi gelişimi olmamıştır. Yeni ekonomik modelin temel unsurları; devletçilik ve sanayileşmede ithal ikameci uygulamalara geçilmesi olmuştur. Özetle Cumhuriyet sonrası sanayi gelişiminde temel sektör tarıma dayalı sanayiler, dokuma ve ağaç ürünleri sanayinde yoğunlaşırken, yaratılan katma değer açısından da tarıma ve dokumaya dayalı sanayiler başta gelmiştir. İşgücüne bakıldığında tarım işçileri oranında imalat sanayi işçileri de yoğun olarak yer almaktadır.

2.1.1. Mekânsal Örgütlenme



1940 Öncesi

Savaş sonrası ortaya çıkan nüfus hareketliliği ve 1922 yılında meydana gelen büyük İzmir yangını, İzmir'in

mekânsal örgütlenme sürecinin yeniden ele alınmasında oldukça önemli iki faktör olmuştur. Yangınla birlikte özellikle kentin prestijli bölgesini oluşturan kıyı kesimi büyük oranda yok olmuş, alanda yer alan ve çoğu yabancı sermayeye ait yatırımlarda yangınla birlikte ortadan kalkmıştır. Savaş sonrasında mekânsal yapının yeniden inşa edilmesi ve özellikle de modern bir kent oluşumunu yeni bir imar planı çerçevesinde oluşturulması öngörülmüştür. 19. yy. ikinci yarısından sonra kent planlarında parçalı bir planlama anlayışı mevcuttur. Bütün yerleşmelerde kısmi planlar yapılarak çevreden bağımsız bir gelişim ortaya çıkmıştır. Tümü küçük ölçeklerde yapılmış planlardır. O dönemde Avrupa için bile oldukça devrimci sayılabilecek eskinin tamamen yok edilip yerine yepyeni bir anlayışla yenisinin yapılacağı modernist bir planlama süreci ortaya çıkmıştır. (Karataş, 2000, 8)

1925 yılında Danger kardeşlere yaptırılan planla ağırlıklı olarak yangın bölgesinin planlanması nedeniyle kentin diğer noktalarıyla ilişkiler yeterince kurulmamıştır. (Habitat II, 1996, 16) Oluşturulan bu yeni doku büyük meydanlardan ve bu meydanları birbirine bağlayan bulvarlardan ve geniş kamu alanlarından oluşmaktaydı. Planla birlikte kent merkezi Alsancak, Basmahane Garı ve Kemeraltı güneyi ile Karantina ve Karataş sırtları (Kadifekale'ye kadar) konut alanı olarak tasarlanmıştır. Liman ile Karataş arasında kalan alan ile Basmahane ve Gazi Bulvarı arasında kalan yerler merkez fonksiyonunun bulunduğu yerlerdir. Alsancak-Halkapınar arasında kalan alan Alsancak Limanı ve gerisindeki antrepolar için hazırlanmıştır. Halkapınar çevresi, Meles çayının körfeze ulaştığı yer ile Alsancak Limanı ile gaz ve havagazı fabrikalarının güneyinde yer alan bölge sanayi tesislerinin yer seçeceği alanlar olarak tasarlanmıştır. (Ünverdi,

2004, 122) Kereste fabrikaları ise Çankaya'ya taşınması öngörülmüştür. Danger planı bugünkü kent dokusunun oluşumunda çok önemli bir plan olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemde belirlenen doku kemikleşerek günümüze değin uzanmıştır.

2.2. 1930–1939 (Devletçi Dönem)

Devlet eliyle özel sermayenin özendirildiği liberal modelden, devlet sektörüne dayalı ithal ikameci bir sanayileşme dönemine geçişle birlikte korumacı bir döneme girilmiş ve kamu yatırımları öncelikle sanayileşme sürecinin gelişimi için hazırlanmıştır. 1930'lu yıllarla birlikte başlayan sanayi yatırımlarının, İzmir'de ağırlıklı tarıma dayalı sanayi kollarında yığılması tarım ve sanayi sermayesindeki geçişliliğin bir göstergesi olmuştur. (Habitat II, 1996, 11-12) Tarıma dayalı sanayi kullanarak krizi aşma çabasında önemli bir başarı göstermiştir ve tarım üretiminde sahip olduğu özel koşullar sayesinde bu süreci kısa sürede aşmıştır. Bu yıllarda İzmir Ticaret Odası'na yapılan kayıtlarda artmıştır. 1924–1930 döneminde 301 yeni kayıt yapılırken 1931–1933 döneminde 158 yeni firma daha kayıt yaptırmıştır. (EBSO, 1990, 35)

Sanayi karakterdeki ilk kuruluşlar bölgede 1924–1935 yılları arasında ortaya çıkmıştır. Bunlar öncelikle dokuma sektöründe yer alan büyük kuruluşlardır. Aynı yıllarda un fabrikaları, orman ürünleri işleyen kuruluşlar, ziraat aletleri ve inşaat malzemesi imalathaneleri faaliyete başlamıştır. 1930–1940 yılları arasında başlıca ihraç ürünleri kuru üzüm, kuru incir, zeytinyağı, pamuk ve tütündür. (EBSO, 1990, 35) Bu dönemde Ege Bölgesi'nde özel sektörün sanayi işletmelerinde önemli gelişmeler görülmektedir. Yabancıardan alınan bazı yatırımlar da kamulaştırılarak faaliyetlerine devam etmiştir. Bu dönemde kentte yer alan temel ekonomik sektörler;

gıda, dokuma gibi tarıma dayalı imalat sanayi ve ağaç ürünleri dallarında yığılma göstermiş ve imalat sanayinin yarattığı istihdam kapasitesi de kayda değer bir biçimde artmıştır.

1930'lu yıllarda İzmir, dönemin "devletçilik" anlayışının bir sonucu olarak kamu eliyle yürütülen sanayi yatırımlarının gerçekleştiği bir bölge olmaktan çok, dış ticarete korumacı politikaların desteklediği özel sermaye yatırımlarının öncülüğünde bir gelişim izlemiştir. (Ünverdi, 2004, 116)

2.2.1. Mekânsal Örgütlenme

Bu dönemde İzmir sağlık ve altyapı çalışmalarına sahne olmuştur. Bu doğrultuda da kent içinde duran sanayiler ve kereste fabrikaları kent dışına taşınırken merkez alan ise daha temiz işlevlere açılmaktadır. 1930'lu yıllarla birlikte artan sanayi yatırımlarının büyük bölümü ise, Halkapınar, Şehitler, Darağacı, Tilkilik, Eşrefpaşa, Gazi Bulvarı ve Kemeraltı'nın bulunduğu alanda yer almıştır. Bu alanların yanında Mersinli, Naldöken ve Turan çevresinde de yine sanayi kuruluşları yer seçmiştir. (Ünverdi, 2004, 124) Planda sanayi alanı olarak ayrılmış olan alan, Alsancak-Salhane arasında kalan bölge bugün de benzer kimliğini sürdürmektedir.

2.3. 1940–1947 (Savaş Dönemi) ve 1947–1960 (İkinci Liberal Ekonomik Dönem)

Savaş sonrasındaki gelişmeler iki döneme ayırarak incelenebilir. 1946–1953 yıllar arasını kapsayan dönem 1930'ların kapalı, korumacı, dış dengeye dayalı ve içe dönük iktisat politikalarının adım adım gevşetildiği; ithalatın serbestleştirilerek büyük ölçüde arttırıldığı, dış açıkların kronikleşmeye başladığı, dolayısıyla dış yardım, kredi ve yabancı sermaye yatırımları ile ayakta duran bir ekonomik yapının yerleştiği dönemdir. 1954–1960 dönemi ise, bir önceki dönemde uygulanan ekonomik

modelin tıkanması nedeniyle liberal dış ticaret politikalarının terk edilmesi ve sınırlı bir ithalat ikamesine dayalı sanayileşme politikasının izlendiği yeniden uyum sürecinin yaşandığı bir dönemdir. (Tüzün, 1999, 147)

Türkiye savaşa fiili olarak girmemiş olmasına rağmen, savaş ekonomisinin tüm koşullarını yaşamıştır. Savaş öncesinde başlayan planlama çalışmaları ve sanayi yatırım programları, savunma harcamalarının bütçedeki payının artması nedeniyle ertelenmiştir. Gerileme döneminin yaşandığı 1939–1945 yılları, 1946'dan sonra hem ekonomik politikalar, hem dünya içinde ki yeri hem de siyasi yapısı bakımından yeniden yapılanma sürecine girmiştir. Savaşın tüm koşulları Ege Bölgesi'nde de ağırlığını hissettirmiştir.

Savaş ekonomisinin hâkim olduğu 1940–1947 döneminde sanayileşme önemini yitirirken bölgede tarıma dayalı incir, tütün, dokuma, orman ürünleri ve un fabrikaları faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. 1946 yılı, Cumhuriyet tarihinde ve Ege Bölgesi'nin gelişiminde siyasi ve ekonomik açıdan önemli bir dönüm noktası olmuştur. Tek parti rejiminden çok partili rejime geçilirken, 1930'dan beri uygulanan korumacı, dış dengeye dayalı ve içe dönük iktisat politikalarının esneklediği, ithalatın serbestleşerek arttığı, dış açıkların kronikleştiği ve dolayısıyla da dış yardım, kredi ve yabancı sermaye yatırımları ile dinamizm sağlayan ekonomik yapının geliştiği bir dönemin başlangıcı olmuştur. Bu dönemde iç pazara dayalı bir sanayileşme değil, dış pazara dönük, tarıma, madencilığe, alt yapı yatırımlarına ve inşaat sektörüne öncelik veren bir kalkınma anlayışı söz konusu olmuştur. Kamu kesimi imalat sanayinin payı azalırken özel kesim imalat sanayinin payı artmıştır. Bu dönemin sonlarında, uygulanan ekonomik modelin tıkanması

nedeniyle liberal dış ticaret politikaların terk edilmesi ve sınırlı bir ithalat ikamesine dayalı sanayileşme politikasının izlendiği yeniden uyum sürecinin yaşandığı bir döneme girilmiştir

Bölgede 1935–1950 yılları arasında dokuma sanayi tesislerinin yanı sıra bitkisel yağ, konserve ve makarna fabrikaları devreye girmeye başlamıştır. Osmanlı dönemi sonlarında cumhuriyet öncesinde İstanbul'dan sonra sanayi yatırımları açısından en önemli yerleşim birimi haline gelen İzmir bu dönemde de İstanbul'dan sonra Türkiye'nin en büyük sanayi merkezi durumundadır. Bu dönemde pamuk, kuru üzüm, kuru incir ve zeytinyağı üretiminde ciddi artışlar olmuştur.

1950 – 1961 yılları arasında İzmir ve Ege'de önemli sanayi gelişmeleri olmuştur. Çimento, demir-çelik, elektrik ve tekstil sanayinde bugün hala faaliyetlerini sürdüren önemli şirketler kurulmuştur. 1950 yılından itibaren hızlanan sanayileşme hareketi ile işgücü tarım dışı kesime kaymış, tarım dışı sektörde çalışan oranı %22,6 iken, İzmir'de bu oran yaklaşık iki katı olan %42,2'ye ulaşmıştır. İmalat sanayi de %12,5 oranı ile Türkiye ortalamasının iki kat üstünde bir değer almıştır. (Altınçekiç, 1987, 67)

2.3.1. Mekânsal Örgütlenme

1940 yılına gelindiğinde kentin yangın sonrası durumu tamamen değişmiş, modern bir kentin temelleri atılmıştır. Ülkede tarım sektörünün krize girmesi ile birlikte kentler, kırsal nüfus için bu kriz sürecinin aşılmasında önemli rol oynamaktadır. Nüfusun giderek artmasıyla birlikte kent çevre fonksiyonları ile bütünleşme eğilimine girmiş ve 1948 yılına gelindiğinde yeni bir plan gereksinimi ortaya çıkmıştır. Le Corbusier'in ürettiği planla kentin tümüne



1940-1960 Arası

yönelik kararlar getirmiştir. Fakat uygulama imkânı olmamıştır. (Karataş, 2000, 23).

Bu dönemde dönüşüm daha çok kent merkezinde olmuştur. Kent merkezinde daha önce depolama, işleme ve taşıma fonksiyonlarını üstlenen hanlar, bu fonksiyonlarından sıyrılarak, ofis ve kontrol fonksiyonları ile yeniden biçimlenmiştir. Merkez bölgesinde kalan incir ve tütün işleme depolarının da merkez dışındaki bölgelere kaymasıyla birlikte kent merkezi prestijli bir yapıyı ortaya çıkarmaya başlamıştır. Bu yapıya uyumlu olan banka, sigorta, borsa, konsolosluk ve benzeri fonksiyonlar ise buldukları yerlerdeki faaliyetlerini sürdürmeye devam etmişlerdir. Konut alanları ise yine bir önceki dönemden devralınan Güzelyalı, Göztepe, Karantina, Karataş, Turan, Bayraklı, Alsancak ile birer banliyö konumundaki Bornova ve Buca yerleşmeleri üzerinde gelişimine devam etmiştir. (Ünverdi, 2004, 126)

1950'lerde ülke ölçeğinde kentleşmenin hızlanması ile birlikte 1953 yılında Aru ekibinin hazırladığı plan yürürlüğe girmiştir. Batı aksının güneyindeki eğimli alanlarda konut alanları önerisi getirilmiş, Bayraklı'nın güneyinde sanayide çalışan işçiler için işçi mahalleleri önerilerek bu alanlar sanayi alanından yeşil kuşakla ayrılmıştır. Hazırlanan plana göre iş ve ticaret merkezi olarak Konak merkezi ve çevresi düşünülmüştür. Karantina, Göztepe, Güzelyalı ve Üçkuyular gerisi konut gelişme alanları olarak belirlenmiştir. İzmir'de sanayi yer seçimi ise 1950'lere

kadar daha çok merkezde yer alırken, civar yerleşmelere henüz yansımamıştır. 1950–1960 döneminde ise sanayileşme çevre belediyelere sıçramaya başlamıştır. Alsancak limanının güneyinde yer alan sanayi tesisleri korunurken bu alanın Halkapınar ve Salhane yönünde gelişmesi planlanmıştır. İlk kez bir üniversite yeri bu planla belirlenmiştir. Kentin doğu yönündeki gelişmesi ise sanayi kuruluşlarının artmasıyla Işıklar yönüne kaymıştır. Kentleşme hızına paralel olarak artan sanayi tesisleri bu alanı kentsel büyüme açısından bir çekim noktası haline dönüştürmüştür. Bu dönemin en önemli olgularından birisi de gecekondu alanlarının giderek artması olmuştur. (Karataş, 2000, 31)

2.4. 1960–1980 (Planlı Dönem “İthal İkameci”)

Dönemin en önemli belirleyicisi planlı döneme geçiş olmuştur. Gelişme biçimi bakımından bu dönem korumacı, iç pazara dönük ve ithal ikameci olmakla beraber, sanayinin içeriği, yatırımların dağılımı ve sektör öncelikleri bakımından ayrılmaktadır. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın temel stratejisi ithal ikamesi olmuştur. Bu zamana kadar ithal edilen dayanıklı tüketim malları yabancı sermaye ortaklıklarıyla beraber Türkiye'de üretilmeye başlanmıştır. Bu sektöre bağlı olarak gelişen yan sanayilerin yerli katkısı önemli oranda olmasına rağmen dışa bağımlı yapısı, ölçek-birim maliyet ve kalite sorunları devam etmiştir.

Birinci plan büyümenin sürükleyici gücü olarak kamu yatırımlarını ve devlet işletmeciliğini görürken, ikinci ve üçüncü plan ise, özel birikimi yaygın teşvik ve sübvansiyonlarla ön plana çıkarmış, kamu kesimi ise esas olarak özel kesimi destekleyici bir işlev üstlenmiştir.

Planlı kalkınma dönemi ile birlikte sürekliliği bir sanayileşme hareketi başlamış, Ege Bölgesi ve özellikle bu kalkınma

sürecinde yeni özellikler kazanmıştır. İzmir ihracata yönelik merkez niteliğini korumaya devam etmiştir. İzmir limanı ihracatı nitelik yönünden planlı dönemde de pek farklılık göstermemiştir. Ülkenin temel tarımsal ihraç ürünlerinin üretildiği bir bölge olmasının yanı sıra kalkınma planlarıyla getirilen ithal ikamesine dayalı sanayileşme politikalarının bir sonucu olarak İzmir ve yöresinde kurulan sanayi işletmeleri dış piyasalardan çok iç piyasalara yönelmesi nedeniyle bölgenin imalat sanayi ürünleri ihracatı, toplam ihracat içinde nispi pay almıştır. (EBSO, 1990, 39) Bununla birlikte İzmir'de sanayi 1970'li yılların başında çeşitlenmiş ve tarım girdili sanayi yapısından sıyrılarak, tarım dışı yani kimya, demir-çelik, otomotiv, kâğıt gibi endüstriye dönüşmüştür.

Bunun sonucu olarak sanayi ürünleri ihracatında gelişme gözlenmiştir. Pamuklu mensucat ilk defa 1968'de, deri giyim eşyası 1970'de, çimento 1970'de ihraç edilmeye başlamış ve yıllar içinde gelişme göstermiştir. İhracatın ticari ve sanayi yapısı içindeki önemine rağmen İzmir'den yapılan ithalatta durum farklı olmuştur. Türkiye ithalatı içinde İzmir liman ithalatının payı oldukça düşüktür. İthalatın gelişmesindeki en önemli etken, İzmirli birçok firmanın İstanbul'dan ithalatını yapması yani mallarını gümrüklenmiş olarak İzmir'e getirmeleri olmuştur. (EBSO, 1990, 39)

Bölge 1960 yılından sonra yabancı sermaye ile ortak şirketler kurmaya başlamıştır. Daha sonraki yıllarda İzmir ve çevresinde başta pamuklu ve yünlü dokuma sanayi olmak üzere zeytinyağı, bitkisel yağlar, gıda, inşaat malzemesi sanayi kollarının geliştiği görülmektedir. 1970'li yıllarda metal, kimya, makine, madeni eşya, otomotiv yan sanayi, ziraat aletleri ve elektrikli makine sanayi sektörlerinde yatırımlar başlamıştır. Gürsoy'un çalışmasına göre (1992, 9),

1960 yılı sonlarında İzmir’de 11’i devlet sektöründe, 209’u özel sektöre ait olmak üzere toplam 220 büyük firma imalat dallarında faaliyet göstermiştir. 1965’lerden sonra daha hızlı gelişmeye başlayan sanayileşme süreci sonucunda kentin hinterlandıyla ilişkisini sağlayan ana ulaşım aksları üzerinde hızlı bir konut ve sanayi gelişimi olmuştur. 1960–1970 yılları arasında Ege Bölgesi ve İzmir’de gerçekleştirilen yatırımların ağırlıkla tüketim malları grubunda yer alan gıda sanayinde yoğunlaştığı görülmektedir. Bu dönemde yatırım malları grubunda önemli artış olmuştur.

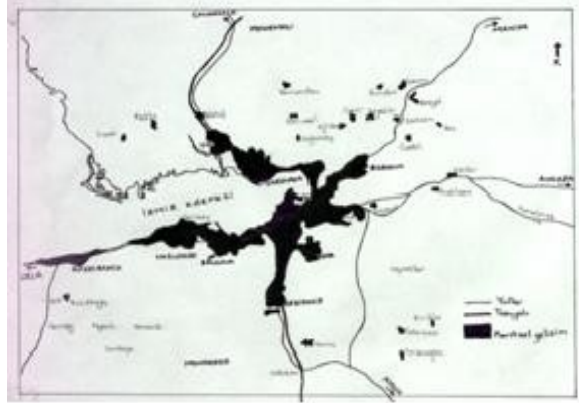
I. ve II. Beş Yıllık Planlı Kalkınma Dönemi’nde ara ve yatırım malları grubunda artış gözlenirken tüketim malları grubunun payında azalma görülmektedir. Buna rağmen en büyük pay yine de tüketim malları grubunun olmuştur. Ölçek bakımından ise ağırlıklı olarak orta ölçekli yatırımlar göze çarpmaktadır. Bu dönemde bölgenin toplam üretimi içinde büyük firmaların payı önemli ölçüde artarken, küçük firmaların payı aynı kalmış fakat orta ölçekli firmaların payı gerilemiştir. Ege Bölgesi’nde imalat sanayinin büyük çapta artması 1970’li yıllarda olmuştur. 1970’lerin ilk yarısında bölge imalat sanayi öncelikle büyük tüketici kütlelerin gıda ve giyim gibi zorunlu ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelmiştir. Yine 1970 yılından sonra İzmir’de sanayi arttırabilmek için organize sanayi bölgeleri çalışmaları başlamıştır. Bu dönemde 5 organize sanayi bölgesi kurulmuştur.

Bu yıllarda İzmir sanayinin istihdam yapısında değişiklik olmamış, istihdam büyük işletmelerde yoğunlaşmıştır. Tüketim malları grubu ise ana istihdam alanı olmuştur. 1971–1980 döneminde

sanayi artık İzmir’de hemen her alana dağılmış, dağınık bir yerleşme göstermektedir.

1970–1980 döneminde imalat sanayi, oldukça çeşitlenmiş bir sektörel yapılanmaya kavuşmuş ve bu tür bir yapılanma, 1980 sonrası dönemde İzmir imalat sanayi açısından önemli bir potansiyel oluşturmuştur. Özel ve yerel sermayeye dayalı bir büyüme eğilimi içinde olan imalat sanayi, zengin tarım potansiyeline sahip olması nedeniyle, tarımın belirleyici olduğu sanayi dallarında gelişim göstermiştir. 1960’lı yılların ortalarından itibaren tüketim malından ara malı ve yatırım malı üreten sanayilere doğru hızlı bir değişim göstermiştir

2.4.1. Mekânsal Örgütlenme



1960–1980 Arası

Bu dönemde sanayileşme süreci ile mekânsal gelişim sürecine bakıldığında 1950’li yıllara kadar sanayi yer seçimi kentin merkez sınırları içinde ön plana çıkarken 1950’li yıllardan sonra Aru planının yönlendirilmesiyle kentin doğusunda yer alan belediyeler önem kazanırken, bu dönemde gelişmeye başlayan Pınarbaşı, Bornova, Gaziemir, Çamdibi, Kemalpaşa ve Çiğli 1970’lerde kentin sanayi bölgeleri haline gelmiştir.

Aru ekibince hazırlanan planın yetersiz kalması sonucunda Bodmer tarafından 1963 yılında yeni bir plan hazırlanmıştır. Transit bir ulaşım sağlayacak kavşak ve yol sistemi önerilirken, mevcut konut alanları korunmuş ve yeni konut alanları geliştirilmiştir. Sanayi alanlarının ise bu planla da tıpkı Aru'nun planında olduğu gibi Alsancak limanından başlayarak doğu aksı boyunca gelişmesi öngörülmüş ve ağır sanayi de bugünkü Pınarbaşı'nın bulunduğu alanda konumlandırılmıştır

1969 yılında 13 çevre belediyesi ve köy yerleşmeleri mücavir alan olarak birleştirilmiş ve İzmir Büyükşehir Bütünü adını almıştır. Lineer formda gelişmesi öngörülen kentin kuzey ve güneyi sanayi odakları olarak belirlenmiş ve organize bir şekilde olması planlanmıştır. Kentin içinde kalan küçük üretim birimlerinin de yeni formda gelişme aksları üzerine kaydırılması planlanmıştır. Fakat 1980'li yıllara gelindiğinde dahi bu yatırımların tamamı gerçekleşmemiştir. (Altınçekiç, 1998, 189)

1970'li yılların sonundan itibaren sanayinin ilk etapta kayma gösterdiği Pınarbaşı ve çevresindeki alanlardaki işlevsel yoğunlaşmaların da artmasıyla yükselen yer seçim maliyetlerini telafi etmek ve belediye ve mücavir alan sınırları dışında olmanın sağladığı avantajlardan da yararlanmak amacıyla sanayi gelişimi ikinci bir sıçrama ile Kemalpaşa'ya doğru yayılmıştır. (Ünverdi, 2004, 148) Artan sanayileşme süreci ve nüfusla birlikte tarım alanları üzerine olan baskı artmış, kent çepçevrelerine doğru, özellikle de tarım alanlarının büyük bir bölümünü de içine alacak şekilde gelişme göstermeye başlamıştır.

İzmir nazım plan bürosunun 1973 yılında hazırladığı plana göre kent büyük bir hızla gelişecek, uluslar arası ve bölgesel fonksiyonlar üstlenecek, kentsel nüfusun gençler lehine dönüşmesiyle

birlikte hizmet sektöründe sayısal bir artış olacak, küçük endüstriyel birimler birleşmek isteyerek büyük sanayi alanları talebi yaratacaklardır. Yapılan çalışmalarla lineer bir gelişme şeması kabul edilmiştir. Kuzeyde Menemen, güneyde ise Cumaovası bu lineer formun gelişme kutuplarıdır. Doğu ve batıda ise gelişme sınırlı tutulmuş ve tarım alanlarının korunmasına özen gösterilmiştir. Dolayısıyla kuzey-güney doğrultusunda demiryolu hattı çift hatta çıkarılmıştır. Plan, bu şema doğrultusunda sanayi alanlarını kuzey-güney doğrultusunda konumlandırırken, kuzeyde Şemikler-Çiğli-Ulucak-Menemen ve Aliağa, güneyde ise Karabağlar-Gazievir ve Cumaovası yerleşmeleri sanayi gelişme alanları olarak belirlenmiştir. Plan ayrıca merkezde yer alan küçük sanatlar, sanayi çarşıları ve depolama fonksiyonlarının bir kısmının da tasfiye edilmesini öngörmüştür. (Ünverdi; 2004, 153) Plan kentin gelecekteki yönlendirmesine yön verirken Bornova plan içinde ihmal edilmiştir. Hâlbuki bu dönemde en önemli gelişme Bornova-Kemalpaşa yönünde gerçekleşmiştir. 1970'li yılların sonunda Çamdibi-Işıkkent bölümünde yoğunlaşan sanayi alanı Kemalpaşa'ya kadar genişlemiştir. Bu planda önerilen önemli alanlardan biride Kentin kuzey aksında yer alan Çiğli Atatürk Organize Sanayi Bölgesi olmuştur.

Kuzeyde Aliağa, güneyde Torbalı, doğuda Manisa merkezi ve Kemalpaşa metropoliten alan ölçeğindeki bir dizi planlama çalışmasının ilk etabını oluşturmaktadır. Buna göre Aliağa'da ihtisaslaşmış bir sanayi limanı ile birlikte yatırım ve ara mallarının üretimini amaçlayan büyük ölçekli bir sanayi yığılma alanı, Manisa'da bir organize sanayi alanı, Kemalpaşa ve Torbalı'da ise başta gıda olmak üzere ağırlıklı olarak tarım ürünlerinin değerlendirilmesini

amaçlayan sanayi alanlarının yaratılması düşünülmüştür. Fakat planda dikkate alınmayan bir nokta ise doğu ve batı koridorunda 1960'larda başlayan bir sanayi kuruluşları yoğunlaşmasıdır.

1973 planının yetersiz kalması 1978 yılında yeni bir plan revizyonuna gidilmesine neden olmuştur. Bu planla kentsel aktivite merkezi kuzeydoğuya doğru yönlendirilmiştir. 1973 yılında göz önüne alınmayan sanayi gelişmeleri, bu planla mevcudun korunması şeklinde ele alınmıştır. Ayrıca 1973 planında güney aksında önerilen sanayi lekeleri beklenen gelişmeyi göstermediğinden yol üzerinde konumlandırılmıştır. Doğu koridorundaki sanayi gelişmeleri kısıtlanarak kabul edilmiştir.

3. 1980 Sonrası (İhracata Dayalı Sanayileşme Dönemi)

1980 yılı sanayileşme sürecinde bir dönüm noktası olmuştur. Ekonomik bunalımın yoğunlaşması ve 1977-78 yıllarında alınan kararlılık önlemlerinin yetersiz kalması üzerine hükümet, 24 Ocak 1980'den başlayarak yeni bir ekonomi politikasını uygulamaya koymuştur. Önceleri geçici bir kararlılık önlemleri dizisi, yada özgün deyiimiyle "istikrar tedbirleri" sanılan bu politika düzenlemesi giderek kalıcı bir nitelik kazanmış; yeni öğelerle tamamlanarak uzun dönemli bir ekonomi politikasına dönüşmüştür. 24 Ocak 1980 sonrasında uygulamaya konulan ekonomi politikasının belirleyici özelliği, ekonomiye ilişkin karar süreçlerinde serbest piyasada oluşacak fiyatların tek "yol gösterici" olmalarıdır. Her mal ve hizmet için, arz ve talebe göre oluşacak fiyatlar, tüketim, yatırım ve yeniden üretim kararlarını belirleyecek, üretici ve tüketiciler davranışlarını fiyatlara göre düzenleyecek ve en yararlı, yada karlı buldukları girişimleri serbestçe yapacaklardır. (Kepenek, 1999, 235) 1981 yılında yapılan 2. İzmir İktisat Kongresi

sanayileşme sürecinde önemli yapı taşlarını oluşturmuştur. Sanayileşme dışa açılmaya ve uluslar arası rekabete yönelme sürecine girmiştir. Kongrede ekonomiye ilişkin temel bakış açısı serbest piyasa ekonomisi içinde devlet ve ferdin birbirine karşı değil, tamamlayıcı bir şekilde faaliyet göstereceği planlı bir kalkınma sürdürülmesi şeklindedir. Sanayi sektöründe iktisadi kalkınmanın dinamik unsuru olarak tanımlanırken, dışa açık bir sanayi hedefi, sanayide kurumlaşmanın hızlandırılması, iktisadi faaliyette bulunan KİT'lerin piyasayla bütünleştirilmesi, araştırma geliştirme faaliyetlerine ağırlık verilmesi, ihracat konusunda öncelik alacak sanayilerin tespiti ve sanayinin tüm yurda yaygınlaştırılması yanında istihdam artırıcı projelere öncelik verilmesi ve sanayi çevre ilişkileri gibi konular önemli bir yer tutmuştur.

Ege Bölgesi, sanayi faaliyetleri açısından 1980 sonrası dönemde önemli gelişmeler göstermiştir. Bölgede sanayi faaliyet kent merkezlerinin dışında ve organize sanayi bölgelerinde gelişme eğilimine girmiş ve çevreci kalkınma yaklaşımları sanayiciler arasında ilgi görmeye başlamıştır. Ancak özellikle 1985 yılından sonra ülke ekonomisinde ortaya çıkan belirsizlikler ve izlenen politikalar bu olumlu gelişmeleri yavaşlatmış görünmektedir.

İzmir'de 1980-1986 yılları arasında tarımsal üretimin ve inşaatın payı gerilerken sanayi ve özellikle imalat sanayi artış göstermiştir. Ticaret sektörü artış kaydederken, devlet hizmetleri il payında gerileme kaydetmiştir. Tüketim malları grubu birinci sırada yer alırken, ara malları grubu ağırlığını artırmış ve tüketim malları ile arasındaki farkı azaltmıştır. (EBSO, 1990, 62) İzmir Manisa ile birlikte bölgenin metropoliten merkezi olarak ön plana çıkarken, Denizli ikinci bir alt merkez konumuna

yükselmiştir. Balıkesir ise İzmir'le Bursa ve İstanbul arasında ki ulaşım kanalı üzerinde olmanın avantajından yararlanmaktadır. Muğla ve Aydın ise sanayi dışı sektörlerin ağırlıklı olduğu iller olmuştur.

1980-1992 yılları arasında bölge imalat sanayinde yatırımların gelişimi büyük ölçüde izlenen ekonomik politikaların etkisi altında kalmıştır. 1980'li yıllarda bölge sanayide ara mallarına dönük bir yapı ortaya çıkarmıştır. Yüksek enflasyon oranları işletmelerin sermaye ihtiyaçlarını durmadan arttırırken, yüksek faiz oranları da bu ihtiyacın karşılanmasını imkânsız hale getirmiştir. Birçok sanayi kuruluşu yetersiz işletme sermayesi ile faaliyetlerini devam ettirmiştir. Buda yatırımların artmasını engellerken teknolojik gelişimin yeterli derecede sağlanmasını engellemiştir. Sonuçta birçok firma kapanmak zorunda kalmıştır. 1990'lara gelirken bölge ihracatının kompozisyonu da ara mallarına doğru değişmiştir. (EBSO, 1990, 89) Bu sanayi dalları ise ağırlıklı olarak İzmir-Manisa anakent bütünü içinde yoğunlaşmıştır.

Kapital dağılımı büyüklüğü açısından 1980 sonrasında küçük kapitalin bölge içinde arttığı gözlenmiştir. 1990 yılı sonrasındaki firma sayısındaki artış, 1980-1990 dönemindeki artış oranına göre çok daha fazladır. 1980 sonrası düzenlemelerde, devlet desteğinin bir tür ifadesi olan kaynak aktarımından, bölgenin aldığı pay giderek azalmıştır. 1980 öncesinde bölge üretiminde ağırlık tüketim malları grubunda iken 1982 sonrasında ara mallarının payı artmıştır. 1990'lı yıllara kadar bölge üretiminin ortalama %45'i, katma değer ise %60'ı kamu kesimine aittir. 1980 sonrası ihracata yönelik sektörler ön plana çıkmış, birkaç sektör hâkim konumuna gelmeye başlamıştır. Yine bu dönemde küçük ve orta ölçekli işletmelerin payı da artış

göstermiştir. 1995 yılında bölge ve İzmir için teşviklerden alınan pay oldukça artmıştır. (Habitat II, 1996)

Ege öteden beri Türkiye'nin dış dünyaya açık bir yöresi olmasına rağmen ve özellikle'de Osmanlı döneminde yabancı sermayenin yoğunlaştığı alan olmasına rağmen, 1980 sonrasında bölgeye yabancı sermaye girişi potansiyelinin gerektirdiği ölçülere ulaşamadığı gözlenmiştir. İzmir Türkiye'nin en hızlı kentleşen şehirlerinden birisidir. İzmir, geçmişten devraldığı artık izlerin ve yaşadığı deneyimin getirdiği birikimi 1960 yıllarda başlayan planlı dönem ve sonrasında da koruyabilmesine karşın, 1980'li yıllarla başlayan global liberalizasyon politikaları ile birlikte değişen uluslararası ve ulusal işbölümünün gerektirdiği dönüşümü bu dönemde aynı düzeyde tekrarlayamamıştır.

İstanbul'un dünya ekonomik sistemine eklenilebilmede ulusal coğrafik düzende tek bir merkez olarak kabul edilmesi ve özellikle uluslar arası ölçekte ekonomik ve mekânsal yapılanmaların hayata geçirilmesinde İstanbul üzerine yoğunlaşılması İzmir'in ülke ve bölge ölçeğinde rekabet edebilme özelliğini zayıflatmıştır. Dış satıma dayalı ekonomik büyüme modelini çerçevesinde kamunun imalat sanayi kompozisyonu içerisindeki ağırlığının azaltılmasına yönelik politikaların yanında özel sermaye kesiminin geçmiş dönemlerde gerekli yatırımları gerçekleştirememesi İzmir'in rekabetçi konumunu ve dönüşümlere uyumlanabilme becerisini kaybetmesine neden olan etmenlerdendir.

1980 sonrası politikalar kapsamında merkezi otoritenin dünya ekonomik sistemine eklenilme biçimi olarak bölgesel ölçekte İstanbul odaklı bir gelişim stratejisi izlemesi sonucu gerekli teşviki alamayan ve özel sermaye yatırımları aracılığıyla da gerekli ivmelenmeyi

yakalayamayan İzmir sanayisinin önemli düzeyde gerilemesi sanayinin bu tarihten itibaren yapısal özelliklerinde de belirleyici olmuştur. 1980 sonrası dönemde sanayide ortaya çıkan bu duraklama, İzmir sanayisinin bu dönemden itibaren ağırlıklı olarak kent çeperindeki büyük işletmeler ve onlarla fason düzeyde ilişki kuran kent içerisindeki küçük işletmeler aracılığıyla gelişmesini nedenlemiştir. (Ünverdi, 2004, 169)

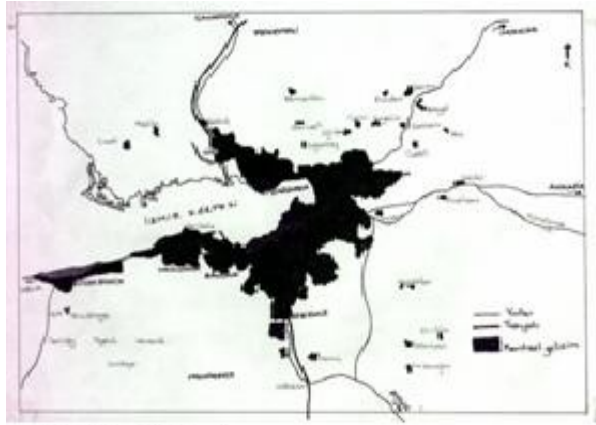
İhracat oryantasyonlu sanayileşme modeli sonu Ege Bölgesi'nde bir gerileme söz konusu olmuş ve kamunun bölgeye gerekli miktarda kaynak aktarmamasının dışında özellikle 1980 sonrasında bölge ekonomisinin ihtisaslaşamaması, ekonomik etkinliklerde çeşitlilik yaratılamaması ve işletme yöntemlerinin dönemin gereklerine uygun olarak yeniden yapılandırılmaması bu gerilemenin gerekçeleri olarak gösterilmiştir. Bu doğrultuda da sanayinin desantralizasyonu sürecine gidilmiş ve sanayinin mekân organizasyonuna yönelik olarak geliştirilen desantralizasyon stratejisinin en temel aracı ise merkez dışında geliştirilecek Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) olmuştur. Buna rağmen sanayinin hala merkez alanı içerisinde yoğunluğunu sürdürmekte, İzmir imalat sanayi yapısının bu tür bir sıçramayı gerçekleştirecek niteliksel özelliklere kavuşmadığı gözlenmektedir.

Bunun dışında, belediyelerin sanayi tesislerini önemli bir gelir aracı olarak görmesinin yanında belde yaşayanlarına iş olanakları sunmaları nedeniyle politik bir yatırım olarak da görmeleri, her belediyenin yetki sınırları içerisinde mutlaka bir küçük sanayi sitesi ya da

sanayi alanı geliştirmesine veya gelen sanayi yatırımlarını çevrede yaratacakları etkileri hesaba katmadan desteklemesine neden olmuştur. Sanayi tesislerinin bu anlamda araçsallaşması sonucu, İzmir Büyük Kent Bütünü mücavir alan sınırlarına bitişik çok sayıdaki belde belediyesi sınırları içerisinde düzensiz ve birbirinden kopuk sanayi gelişmeleri gerçeklemiştir. Özellikle güney aksı boyunca izlenebilen bu tür gelişmeler kentin mekânsal yapısında da önemli sıkıntılara yol açmış, giderek gelişmelerin belirli bölgelerde yoğunlaşması, daha sonra bu alanların Kemalpaşa ve Torbalı'da olduğu gibi OSB'lere dönüştürülmesi sonucunu nedenlemiştir. (Ünverdi, 2004, 176)

3.1. Mekânsal Örgütlenme

1989 yılında İzmir Büyükşehir



1980-1990 Arası

Bütünü'ne ilişkin nazım plan revizyonu devreye girmiştir. 1980'li yıllarda gecekonduların planlı alanlar dışına yayılmış ve çıkan af yasaları ile yasallaşmıştır. 1984 sonrasında bazı önemli toplu konut projeleri oluşturulmuş, Buca, Cumaovası, Kemalpaşa ve Bornova kesimlerinde imalat sanayi büyük ölçüde gelişmiştir. Sivil havaalanı Cumaovası'na alınmıştır. Aliağa için önerilen serbest bölge Gazemir'de gerçekleştirilmiştir.

Buca'da üniversite kampusu planlanmış, kuzey ve güney aksları, önceki plan şemalarında olduğu gibi önemli kentsel gelişme aksları olarak ön plana çıkarken, Güzelbahçe'nin batısındaki tarım alanlarının ve güneyde de Cumaovası aksının önemli gelişme koridorları oluşturacağı varsayılmıştır. Planda sanayi alanları bir önceki plan kararında olduğu gibi aynen korunmuştur.

4. 1990'lı Yıllar (Globalleşme Sürecinde)

1980'li yıllarda iletişim ve finansal teknolojilerindeki gelişmeler, küreselleşme, bilgisayar donanım ve yazılımları, uydular, fiber –optik kablolar ve yüksek hızlı elektronik transferler firmaların tek bir global pazar varmış gibi hareket etmelerine neden olmuştur. Dünya ticaret hacmi genişlemiş, tarife engel ve tarife dışı kısıtlamaları ortadan kalkmıştır (EBSO, 1995). Dünya ekonomisinde yaşanan bu dönüşüm süreci ile birlikte ekonomik sınırlar tamamen ortadan kalkarken, ekonomik krize açık bir yapı oluşmaya başlamıştır. Makro anlamda, enflasyon, kalkınma, gelir dağılımı, istihdam gibi sorunlar yaşayan dünya ekonomisi, mikro düzeyde işletme yapılarında meydana gelen değişim ile yeni rekabet kurallarının hâkim olduğu bir süreci yaşamaktadır. Firmalar için rekabet edebilirlik ölçütleri önceleri, sermayeye kolay ulaşım, üstün teknolojilere sahip olma ve ucuz üretim girdileri iken dönüşüm süreci sonunda yeni pazar, strateji ve teknolojilere adapte olabilecek ve geliştirebilecek üstün nitelikli insan gücüne sahip olmuştur. (Tiryakioğlu, 2005,504) Bu koşullar altında rekabet ve rekabetçilik olgusu giderek önem kazanırken, ülkenin değişen dünya düzeni içinde yerinin belirlendiği bu yıllarda, toplumun ekonomik, siyasi, kültürel değişimlerini de içeren yeniden yapılanma sürecini de beraberinde getirmiştir.

1981–1987 döneminde sağlanan istikrarlı büyüme ile ekonomik beklentiler olumluya dönerken özel sektör ağırlıklı teknoloji yatırımlarıyla sanayinin milli gelir içindeki payı artmış ancak kamu kesimi dengelerinin bozulmasıyla ekonomide istikrar korunamamıştır. 1994 yılında giderek artan dengesizlik krize dönüşmüştür.

Yirminci yüzyılın son çeyreğinde iletişim, ulaşım ve teknolojiye yaşanan gelişmeler, yerleşim teorisinin hammadde ve pazara yakınlık gibi geleneksel değişkenlerinin önemini azaltırken, dünyanın herhangi bir yöresinde üretilen ürünün, herhangi bir bölgesinde satılabilmesi mümkün duruma gelmiştir. Ticaret ve üretim faaliyetlerinin küreselleşmesi, yerelleşme dinamiklerini de hızlandırmıştır. Piyasaların giderek küreselleşmesi, kentsel ekonomilerin küresel ekonomide birer aktör olmasına neden olurken yerel ekonomilere rekabet artmıştır. Yerel rekabet yerel ekonomilerin gelişimini belirlerken, yerel ekonomilerin küresel rekabet içinde geliştirdiği strateji ve politikalar bu gelişimde önemli bir etken olmuştur. (DPT, 2003, 108) Bu süreçte geleneksel sanayi merkezleri, düşük katma değerli emek yoğun nitelikli imalar sanayi faaliyetlerini çevre illerine yayarken ileri teknoloji kullanan imalat sanayi ve hizmet faaliyetleri ile bölgesel düzeyde merkez olma özelliğini pekiştirmiştir.

1980'li yıllar İzmir imalat sanayinin sermaye yoğun bir yapıya kaydığı dönem olmuştur. 1980'lerin ilk yarısında durgun olan İzmir imalat sanayi 1980'lerin ikinci yarısından itibaren başlayan gelişmesini 1990'lı yıllarda sürdürmüştür. EBSO yıllığına göre bunun yanı sıra 1991 yılında Ege Bölgesi ve İzmir'de imalat sanayi yatırımlarının bu gelişmeye paralel olarak artış kaydetmediği, aksine reel bazda gerilediği görülmüştür. Bu da İzmir ekonomisinde görülen nispi canlılığın

daha çok kapasite artışında sağlandığı izlenimi vermiştir. İzmir, 1990'lı yıllarda İstanbul ve Marmara yöresinde alternatif bir sanayi merkezi olmaya aday olmuştur. İzmir'e yakın mesafede olan Manisa ve Denizli'de imalat sanayi yatırımlarından önemli pay almıştır. Bu gelişmenin bölgesel bir plan dahilinde gerçekleşmesi ekonomik ve sosyal kaynakların ve çevresel değerlerin optimum kullanımı açısından önem taşımaktadır. İzmir imalat sanayinin hemen hemen tüm dallarında önemli bir paya sahiptir. En önemli paya sahip olan dallar gıda, kimya, kâğıt, tekstil, taş-toprağa dayalı sanayi, ana metal, metal eşya makine ve ağaç ürünleridir. Manisa'da öne çıkan sektörler gıda, metal eşya-makine ve taş-toprağa dayalı sanayidir. Denizli tekstil sektörü merkezli sanayileşme söz konusudur. (Ataay, 2001, 79) Bunun dışında bölgede Denizli tekstil, konfeksiyon, ve haddecilik, Kütahya'da porselen seramik, Manisa'da otomobil ve elektrik-elektronik, Afyon'da mermer, taş-toprağa dayalı sanayi, Uşak'taki deri konfeksiyon, dokuma ve Muğla'da tarıma dayalı sanayi, seracılık ile turizm sektörü gelişme göstermiştir.

EBSO'nun planlı kalkınma modeli çalışmasına göre, Ege bölgesi imalat sanayinin 90'larda Türkiye imalat sanayi içindeki payı; istihdamda %4, üretimde %11, katma değerde %12, yatırımda ise %7'dir. Raporla göre bölge imalat sanayi üretim ve katma değerde Türkiye payını korurken istihdamı içindeki payı sürekli gerileme göstermekte, yatırım paylarında ise keskin dalgalanmalar yaşanmaktadır. Bölge imalat sanayinde büyük boyutlu kamu yatırımlarının gerçekleştiği dönemlerde yatırım payı tırmanırken, müteakiben keskin düşüşler yaşanmaktadır. Ege Bölgesi'nin 1980'lerde sermaye yoğun yatırımlara yönelmesi, imalat sanayinin üretim ve katma değerde Türkiye payını korurken,

istihdam payında gerileme yaratmıştır. Ege'de 1970'lerle birlikte giderek ara mallarına yönelen ve kompozisyonunda kamu varlığının güçlendiği bir sanayi yapısı ortaya koyarken, 1990'larda yeniden düzenleme ve sanayileşmede yeni bir evreye geçme ihtiyacı ile birlikte özelleştirme ile bölgede ciddi bir özel teşebbüs varlığı ortaya çıkmaktadır. Bunların yanı sıra Türkiye'nin en önemli uluslararası fuarının İzmir'de yer alması, serbest bölgenin kurulmuş olması yabancı sermayeyi de alana çekmiştir. General Motors, Reynolds, Philips gibi firmalar bölgeye yönelenmiştir.

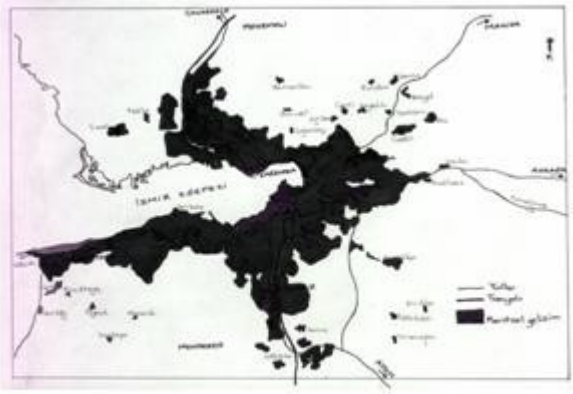
İzmir ilinde 2002 yılında 178 adet teşvik belgesi kapsamında, toplam 776229 milyar TL değerinde teşvik belgeli yerli yatırımda 8884 kişilik istihdam yaratılmıştır. 2002 yılında ülke düzeyindeki toplam yabancı sermaye yatırımlarının %12'sini Ege Bölgesi almıştır. Bölgede en fazla yabancı sermaye yatırımına sahip il İzmir'dir. İLde 2002 yılı itibarıyla 27 adet teşvik belgesi kapsamında, toplam 112338 bin \$ değerinde yabancı yatırımda 1717 kişilik istihdam yaratılmıştır. (İzmir.gov.tr, 2005, 1) 2005 verilerine göre Ege Bölgesi, Gayri Safi Yurt İçi hasıla'ya %16 oranında katkıda bulunurken, Türkiye sanayi üretiminin %11'ini oluşturmaktadır. Türkiye toplam ihracatının %22'si, ithalatının ise %13'ü bölgeden yapılmaktadır. Sadece İzmir 200'e yakın yabancı sermayeli kuruluşa ev sahipliği yaparken Capital 500'e bakıldığında Türkiye'nin en büyük özel şirketleri arasında bölgeden 63 şirketin bulunduğu görülmektedir. (Fırat, 2005, 13)

İmalat sanayi kapasite kullanım oranları 2003 yılının 3. döneminde bir önceki yıla göre, tüketim, ara ve yatırım sektörlerinde artış göstermiştir. 2003 yılı 3. dönem kapasite kullanım oranı tüketim sektöründe % 62 olurken, ara mallar

sektöründe % 69, yatırım sektöründe ise %58 olarak gerçekleşmiştir. (İzmir.gov.tr, 2005, 1)

4.1. Mekânsal Örgütlenme

Yapılan planlama çalışmaları sonucunda, 2000'li yıllara gelindiğinde



1990 Sonrası

kentin plan kararlarında öngörüldüğü biçimde geliştiği görülmektedir. Ağırlıklı olarak kuzey - güney olmak üzere dört ana ulaşım aksı boyunca gelişen kent, batı aksı hariç diğer akslarda sanayi, ticaret ve konut aktivitelerinin iç içe olduğu bir mekânsal bütünlük oluşturmuştur. Bu mekânsal bütünlük içerisinde ise çeperde görece olarak daha büyük ölçekli ve kısmen organize olmuş, merkeze doğru ise küçük ve orta ölçekli sanayi işletmeleri ile bu iki oluşum arasında genişleyerek yayılan gecekondular alanları yer seçmiştir. Özellikle, doğu aksı boyunca sıralanan beş adet sanayi sitesi ve bu sitelerin çevresinde yer alan özel sanayi kuruluşları bu aksta önemli bir sanayi kuşağı oluştururken, bu gelişmelere bağlı olarak diğer aktivitelerinde bu aks boyunca yoğunluk kazanmasında etkili olmuştur. (Ünverdi, 2004, 178) Planlı bir kalkınma modeli çerçevesinde akslarda planlanan organize sanayi bölgeleri de kurulmaya başlanmış,

bir kısmı etüt aşamasında iken bir kısmının da yer seçim aşamaları tamamlanmıştır. Bugün İzmir kenti çeperlerinde gelişen sanayi alanlarının organize olmuş bir alan da toplanmaları için yapılan çalışmalar devam etmekte ve bu amaçla birçok OSB alanı ayrılmaya başlanmıştır.

SONUÇ

Türkiye Cumhuriyeti' nin kurulmasından sonra sanayileşmeyi önemli bir hedef haline getirerek 1950'li yıllara gelindiğinde hemen hemen tamamı devlet öncülüğünde gerçekleştirilen önemli bir atılım yapmıştır. Özel sermaye birikiminin de katkısıyla bu durum devam etmiş ve 1960'lı yılların başında merkezi planlamanın başlamasıyla yeni bir ivme kazanmıştır. 1970'li yılların sonlarında artan kısa dönem istikrarsızlık ve daha önemlisi had safhaya varan dış kaynak kıtlığı nedeniyle sanayileşme çabaları tıkanmıştır. 1980 yılı başlarından itibaren Dünya Bankası ve İMF desteğinde serbest piyasa ağırlıklı dışa açık politikaları esas alan neoliberal politikaları uygulayan ülkeler arasına girmiştir. (Şenes ve Taymaz, 2003, 1) 1980 sonrasında yaşanan liberalizasyon süreci rekabet ortamının hareketlenmesine neden olurken, 1989 ortalarında serbestleştirilen sermaye hareketlerine bağlı olarak finansal krizler ve büyük çaplı döviz kuru ve faiz oranları dalgalanmalarının belirlediği kısa dönem sonucunda yatırım, büyüme, istihdam ve gelir dağılımı gibi orta ve uzun vadeli hedefler nedeniyle sanayileşmeden uzaklaşmaya

başlanmıştır. Bunun yanı sıra 1996 yılında imzalanan Gümrük Birliği anlaşması hareketlilik ve yoğunluk artışını beraberinde getirmiş, sanayi büyümesinin 1991–2001 yılları arasında gayrisafi milli hâsılanın üzerinde olduğu görülmüştür. (GSMH artış oranı %5,1, sanayi büyüme oranı %6,4) (Tiryakioğlu, 2005, 07)

İhracata dayalı bir kalkınma modelinin uygulanmaya başlandığı 1980'li yıllar sonrasında Türkiye'de, ekonomik faaliyetlerin ve sanayinin mekânsal dağılımı, diğer ülkelerde olduğu gibi dünya ekonomisinde yaşanan değişimlere paralel olmuştur. Son 20 yıllık dönemde Türkiye'de ekonomik ve sosyal gelişimin mekânsal dağılımında değişimler yaşanmıştır. Bunlardan ilki sanayinin geleneksel bölge merkezlerinden çevre illere yayılması ve bu merkezlerde hizmet sektörünün gelişmesidir. Bu merkezlere komşu olan illerde sanayi yoğunlaşırken, kamu sanayi yatırımlarının yoğun olduğu illerde sanayi durgunluk ve gerileme yaşamıştır. (DPT, 2003, 16) Bunların yanı sıra dünyada olduğu gibi farklı bölgelerde yer alan bazı illerin kendi yerel kaynaklarını kullanarak ve belli sektörlerle dayanarak yeni sanayi odaklarının ortaya çıkmasıdır.

Geçmişten günümüze Ege Bölgesi ve İzmir sanayi gelişim süreci içinde önemli bir yere sahip olmuş ve giderek gelişimini sürdürmüştür. Değişen sanayi politikaları ile birlikte mekânsal yansımaları da farklılaşmış, bu süreç kentin makroformunun gelişiminde etkin bir rol oynamıştır. Zamanla İzmir kent merkezinde yer alan sanayi kuruluşları giderek yayılma göstererek çevre yerleşmelere doğru yayılım göstermiştir.

Sanayi kuruluşlarının mekân gelişimi açısından da geçmişten bugüne büyük değişiklikler yaşanmış, küçük imalathaneler ve atölyelerden oluşan ilk sanayi kuruluşları genellikle limana yakınlıkları nedeniyle Pasaport-Konak-

Çankaya arasındaki alana yerleşmiştir. Tütün, üzüm, incir işletmeleri genelde bu alanı tercih etmiştir. İzmir'de geleneksel sanayi kuruluşlarının kuruluş yeri olarak seçtikleri bir diğer mekân ise, Alsancak limanına yakın, Alsancak ile Çınarlı arasındaki bölge olmuştur.

İlk sanayi bölgeleri zamanla alansal olarak yayılmasına paralel olarak Mersinli üzerinden Eski Bornova yolu üzerinde bir sanayi aksı oluşturacak şekilde dışarıya doğru taşmıştır. Daha sonraki dönemlerde sanayi alanları İzmir-Ankara devlet karayolu ile Kemalpaşa Caddesi boyunca Hacılarkırı, Işıklar ve Pınarbaşı'na doğru gelişmiştir. Pınarbaşı-Işıkkent sanayi kuşağı 1970'li yıllarda özellikle demir-çelik, çimento, otomotiv ve motor sanayi kuruluşları ile dolmuştur. İzmir sanayi mekânları sonraki yıllarda daha da gelişmiş ve kent çevresindeki karayolları boyunca yeni yeni sanayi aksları oluşmuştur.

Bugün sanayi kuruluşları özellikle üç aks boyunca gelişim göstermiş ve bu akslar içinde OSB ve serbest bölgelerde yer almıştır. Bunlar; Pınarbaşı-Işıkkent-Kemalpaşa aksı, Çiğli-Menemen aksı ve Karabağlar-Torbalı-Menderes sanayi akslarıdır.

Sanayi akslarından birisi olan Pınarbaşı-Işıkkent sanayi aksı, Belevi kent eşliğinin aşılmasıyla Kemalpaşa'ya kadar uzanmakta ve İzmir sanayinin doğu-batı aksını meydana getirmektedir. Bu aks üzerinde sanayi kuruluşlarının yeni yer seçimi alanları Kemalpaşa'da Organize Sanayi Bölgesi ile İzmir-Ankara karayolunun kuzey ve güneyindeki alanlardır.

İzmir'deki sanayi akslarından bir diğeri Karşıyaka-Çiğli-Menemen-Aliaga, ya da kuzey sanayi aksıdır. Bu bölgede özellikle Atatürk Organize Sanayi bölgesi, sanayi kuruluşları için önemli bir yoğunlaşma noktasını oluşturmaktadır. Menemen Deri

Serbest Bölgesi de bu aks üzerinde bulunmaktadır.

İzmir'in diğer sanayi aksı ise güney sanayi aksı olarak da adlandırılan İzmir-Menderes-Torbali sanayi aksıdır. Bu aks üzerinde özellikle mobilya sanayi kuruluşları bulunmaktadır. Karabağlar mobilya üretim aksı ile Kısıkköy mobilya sanayi bölgesi bu aksın önemli birer üretim alanlarıdır. Öte yandan yine bu aks üzerinde kurulan Ege Serbest Bölgesi güney sanayi aksına ayrı bir dinamizm kazandırmaktadır.

Ülke çapında önem taşıyan, geniş alan ve üstün nitelikli hizmetleri gerektiren ve kentsel işlevlere yakınlığın önemli olması nedeniyle kentsel merkezlere bağlantılı sanayi kuruluşları önemli ulaşım akslarında ve İzmir'e yakın yerleşmelerde yer almışlardır. Daha çok tarımsal

hammadde işleyen, hammaddeye dönük sanayiler, Manisa, Turgutlu, Salihli, Torbalı, Bayındır, Tire, Ödemiş, Söke, Aydın, Nazilli, akslarında gelişmiştir. Daha çok çevresinde kırsal alanlara hizmet veren ve son ürün elde eden, küçük kapasiteli işletmelerin bulunduğu bölgeler, Bergama, Akhisar, Demirci, Soma, Söke, Milas, Muğla, Buldan'dır.

İzmir sanayinin gelişimi, özellikle 1970'li yıllardan sonra hız kazanmıştır. 1964 yılında İzmir'de 220 sanayi kuruluşu bulunurken, bu rakam sonraki yıllarda giderek artmıştır. 1973 yılında sanayi kuruluşu sayısı 550 iken, bu sayı 1982'de 840'a, 1998'de 1183'e ve 2002 yılında 5160'a yükselmiştir (İzmir.gov.tr, 2005, 1).

Kaynaklar

- Altınçekiç, F. (1987). *İzmir'de planlama kavramı, kentsel gelişme dinamikleri ve sonuçları üzerine bir araştırma*. İzmir: MMF (N:152).
- Altınçekiç, F. (1998). *Mekân organizasyonunun yeniden üretiminde birikim ilişkilerinin rolü: Kent ve onun düzenleyicisi bir aygıt olarak sanayi kapitali*. Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Doktora Tezi, İzmir.
- Aysel, F. A., Göksu, S. ve Oral, Y. (1996). *Habitat II dünya deneyimleri kapsamında İzmir bağlamına nasıl bakılabilir: Bir gelişmenin anatomisi*. Habitat II Kent Zirvesi kapsamında hazırlanan bölüm görüşü.
- Ataay, F. (2001). *Türkiye kapitalizminin mekânsal dönüşümü*. Praksis (üç aylık sosyal bilimler dergisi), "Kent ve kapitalizm". Ankara: Ürün Basın Yayın Turizm Tic. Ltd. Şti.
- Barbaros, R. F. (1995). *1830 – 1930 döneminde sosyo-ekonomik çözüm arayışları çerçevesinde İzmir'de sanayileşme*. İzmir: Ege Bölgesi Sanayi Odası Yayınları. İBŞB İzmir Yayıncılık ve Tanıtım Hiz. Tic. A.Ş.
- DPT, (2003) *İllerin ve Bölgelerin Sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması araştırması (2003)*, DPT Yayınları, Yayın No: 2671
- Ege Bölgesi Sanayi Odası (1990). *Osmanlıdan günümüze Ege ekonomisi*. İzmir: Ege Bölgesi Sanayi Odası Yayınları, Ankara.
- Ege Bölgesi Sanayi Odası (1995). *Ege Bölgesi Sanayi Odası'nın 50. yılı*. İzmir: Ege Bölgesi Sanayi Odası Yayınları.
- Fırat, E. (2005). *Ege'ye Yön Veren 50 Sanayi Şirketi*. Capital Ege Dergisi, Yıl:1 Sayı:1, Doğan Burada Dergi yayıncılık, İstanbul
- Gürsoy, M. (1992). *İzmir sanayinin gelişimi ve bugünü*. Son yıllarda İzmir ve Batı Anadolu sempozyumu. İzmir: Milli Kütüphane Müdürlüğü.

- Karataş, N. (2000). *Cumhuriyetten günümüze İzmir planlarının modernist bağlamda tartışılması*. D.E.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, PLN548 Modernite, Postmodernite, Kent ve Mekân dersi kapsamında hazırlanan doktora dönem ödevi, İzmir.
- Kepenek, Y. (1999). Türkiye'nin 1980 sonrası sanayileşme süreci. *75 Yılda Çarklardan Chip'lere* içinde (229–240) İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.
- Sanayi, (2005). 3 Aralık 2005, <http://www.izmir.gov.tr/izmir/sanayi.aspx>
- Sönmez, M. (1999). *75 Yılın Sanayileşme Politikaları*. 75 Yılda Çarklardan Çiplere. Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Şenes, F. ve Taymaz, E. (2003). Unutulan bir toplumsal amaç: Sanayileşme ne oluyor? Ne olmalı? *ERC Working Papers in Economics 03/01*, Economic Research Center, ODTÜ, Ankara
- Tiryakioğlu, M. (b.t.). *Yenilikçi rekabet stratejileri açısından Türk imalat sanayi ve yenilikçilik*. 2 Aralık 2005, <http://iibf.ogu.edu.tr/kongre/bildiriler/12-02.pdf>.
- Tüzün, G. (1999) 1950-1960 Döneminde sanayileşme. *75 Yılda Çarklardan Çiplere*. Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Ünverdi, L. (2004). *İhracat oryantasyonlu sanayileşme sürecinde küçük üretimin mekânsal yer değiştirme stratejileri: İzmir örneği üzerine ampirik bir araştırma*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Araştırma Fon Kurulu, Proje No: 0922.01.01.08, İzmir. (Prof.Dr. Emel Göksu yöneticiliğinde)