

Kriz, Sınıfsal Ayırışma ve Kent

F. Serkan Öngel

Küreselleşme sürecinin sürükleyici güçlerinden biri inşaat sektörüdür. İnşaat sektörünün ihtiyaçları temelinde gündeme gelen politikalar, toplumsal yaşamın yeniden şekillendirilmesinde de önemli bir aktör haline gelmiştir. Mega projeler, kentsel dönüşüm süreçleri ile birlikte, mekâna incelikli işlenen ve mekânı hızlı bir biçimde dönüştürme potansiyeli taşıyan, bu anlamda sermaye birikiminin çok boyutlu ihtiyaçlarına yanıt üreten enstrümanlar durumundadır. Hobsbawn'ın (2002:229) ifade ettiği biçimiyle sanayileşme devriminin en göze çarpan simgesi olan kent, bugün finansallaşmanın, hizmet sektörünün, “orta sınıflaşmanın”, tüketimin simgesi olarak ele alınmaktadır. Buna karşın sanayi fonksiyonunu üstlenen yeni tip sanayi kentlerinin ortaya çıktığı, somut bir gerçektir.

Bu anlamda sanayileşme ve kent arasındaki ilişki kendini yeniden üretecek mekânlar bulsa da sanayi işlevini yitirmiş bölgelerin yeniden işlevlenmesi konusunda, ciddi bir birikimin oluştuğunu söylemek mümkündür. Kent bu süreçte insanların çalışma, barınma, beslenme, ve kamu hizmetlerine erişiminin bir aracı olmanın ötesinde, sermaye birikiminin ihtiyaçlarını temel alan bir uzam durumundadır. Bu uzamın üzerinde inşa edilen sadece yapılar değil, aynı zamanda eşitsizliktir.

Bu anlamda kent mekânını dönüştüren tüm süreçleri faydaları ve zararları üzerinden ele aldığımızda, bu süreçlerden etkilenen kesimlerin kimler olduğuna bakmak gerekir. Kentin kazananları ve kaybedenleri vardır. “Ve kaybedenler sürekli mutenalaşma ilerledikçe yerinden edilecek, sıkı piyasalarda daha yüksek konut maliyetleriyle karşılaşacak olan yoksullar ve işçi sınıfıdır.” (Smith ve Williams 2015:292)

COVID süreci kentin sınıfsal olarak nasıl bir ayırışma yaşadığını bir kez daha ortaya koymuştur. İstanbul özelinde vakaların yoğunlaştığı bölgelerin, aynı zamanda işçi sınıfının, özellikle sanayi ve hizmet sektörünün nitelik gerektirmeyen alanında çalışan kesimlerinin yoğunlaştığı, “evde kal” çağrılarına karşın işe gitmek zorunda olanların yaşadığı bölgelerle örtüştüğünü gör-

mek mümkündür. İstanbul'da pozitif vaka yoğunluğunun en fazla olduğu ilçeler olarak ifade edilmektedir (TRT, 2020). İNGEV İGE-İ 2017 Ekonomik Durum Endeksi'ne göre (Şeker vd., 2018:70-73) bu ilçeler İstanbul'daki 39 ilçe içinde ekonomik olarak en düşük endeks değerine sahip ilçeler arasında yer almaktadır (Esenyurt 31., Zeytinburnu14., Esenler 29. ve Bağcılar 23.). Bu bölgeler deprem kaybının da yüksek olacağı tahmin edilen bölgelerdir (İBB, 2020).

Harita 1'de COVID-19 vakalarının İstanbul Avrupa yakasında nasıl bir yayılım gösterdiği somut olarak görülmektedir. E-5'in altı ile üstü arasındaki ayırım salgın ile sınıfsal konum arasındaki ilişkiyi somut olarak göstermektedir.

Bu bağlamda yangınlar, salgınlar, deprem gibi doğal afetler, kentlerin gelişimini ve dönüşümünü etkileyen unsurlar (Engels, 1974:51-52; Smith ve Williams, 2015:272) olduğu gibi, sınıfsal ayrışmayı da görünür kılmaktadır. Nüfus yoğunluğunun arttığı, sosyal donatı alanlarının az, binaların sık, sokakların dar olduğu, sel ve deprem riskinin bir tehdit olarak sürekli gündemde bulunduğu, eksik ve yetersiz malzemeler kullanılarak inşa edilmiş sağlıksız konutların şekillendirdiği, kamu hizmetlerinin ve altyapının yetersiz olduğu bir yapı çevre, sınıfsal bir gerçekliği ortaya koymaktadır. Bu çalışmada kentleşme süreci, inşaat sektörü ve borçluluk dinamikleri üzerinden, kent ve sınıfsal ayırışma ortaya konulmaya çalışılacaktır.



Harita 1. İstanbul Avrupa Yakası COVID-19 vaka sayıları haritası (HES uygulaması, erişim tarihi: 12.08.2020).

Sermaye Birikimi ve Kent

Kentin sınıfsal olarak ayrışmasının ve bu ayrışmanın kent içinde yeniden üretilmesinin arkasında yatan temel motivasyon, sermaye birikiminin mantığı içinde değerlendirilebilir. Sermaye birikimi, Marx'ın (1993:166-167) sınırsız zenginlik hırsı ya da değişim değeri avcılığı olarak tanımladığı, kapitalizmin temel itici gücü, dinamiğidir. Sweezy (2007:85) kapitalist gelişmenin bu temel dinamiğini açıklarken, kapitalist için en gerekli şeyin, sermayesini artırma isteği olduğunu, bunu da artı değer bir kısmını ilave sermayeye dönüştürerek yaptığını, ilave sermayenin daha fazla artı değeri ele geçirmesini sağladığını, bu artı değer daha sonra ilave artı değere dönüşeceğini, sürüp giden bu sürecin sermaye birikimini oluşturduğunu söylemektedir. Özetle, artı değer sermaye olarak kullanılmasına ve tekrar sermayeye dönüştürülmesine sermaye birikimi denmektedir (Marx, 1993:595).

Sermaye birikiminin gerçekleşmesi sürekli yenilenen bir dönüşüm sürecine bağlıdır. Bu anlamda kentin gelişiminin tarihi de kent peyzajının sürekli örüntülerinin ve dönüşümünün öyküsüdür. “Kapitalizmin gelişimiyle hızlanan ve kurumsallaşan bu dönüşüm süresi, kentsel mekânın hiçbir şey uzun süre aynı kalmayacak şekilde sürekli yapılandırılması ve yeniden yapılandırılması olarak görülebilir.” (Smith ve Williams, 2015:271-272)

Kentin görünümündeki ve yapısındaki bu tür değişiklikler her zaman gerçekleşiyor olsa da, sabit bir hızla gerçekleşmediği ve aynı yönde ilerlemediği somut bir durumdur. Erken kapitalleşmiş ülkelerde 1945 ile 1973 yılları arasındaki süreç incelendiğinde kentsel yapılanmadaki en büyük dönüşümün banliyöleşme süreci etrafında döndüğü görülmektedir.

Gerçekte bildiğimiz şekliyle mutenalaştırma sanayi devrimi kentlerinin büyük oranda genişlemesine yol açtıktan sonra ve banliyöleşme süreci bu gelişmenin bir parçası olarak coğrafi farklılaşmanın gittikçe şiddetlenmesine sebep olduktan sonra gündeme gelmiştir (Smith ve Williams, 2015:271-274).

Küreselleşme süreci bu dinamiklerle beraber, kırsal alandaki çözülmenin, sanayinin yer değiştirmesinin, istihdamdaki dönüşümün etkileri üzerinden kenti biçimlendirmiştir. Bu anlamda bu yazıda küreselleşme sürecinde kentleşmeye biçilen rolü kısa bir biçimde irdelemeye çalışacağız.

Küreselleşme ve Kentleşen Dünya

Dünya genelinde kentleşme açık bir biçimde küreselleşme sürecinin en önemli görüngülerinden biri konumundadır. Dünya Bankası (2020) verilerinden yaptığımız hesaplama göre 2018 yılı itibarıyla dünya nüfusunun %55'i kentlerde yaşamaktadır. 2007 yılı dünyada kentsel nüfus oranının ilk defa %50'yi aştığı tarih olarak görülmektedir. 1982 yılında kentsel nüfusun oranı %40 düzeyindeydi. Çin, Endonezya, Bangladeş ve Nijerya, nüfusu 100 milyondan fazla olan ve kentsel nüfus oranı 1982-2019 döneminde iki katından fazla artış göstermiş olan ülkelerdir.

Kentleşme süreci de dünya genelinde, bu ülkelerin öncülüğünde, sektörel açıdan önemli bir dönüşümü getirmiştir. Bir yandan tarımsal istihdam gerilerken, kentlere yönelen nüfus, hizmet ve sanayi sektörlerinde istihdam edilmektedir (ILO, 2020).

Uluslararası iş bölümündeki dönüşüme bağlı olarak, şehirler küresel rekabet ortamında, sahip oldukları rekabet avantajı ekseninde, kendilerini konumlandırmakta; değer zincirlerinin yüksek katma değer yaratan alanlarında uzmanlaşan bu kentler tasarım, finans, bilişim gibi alanlarda öne çıkarken, düşük katma değer yaratan alanlarda uzmanlaşan kentler geleneksel sanayi üretimi ekseninde yapılanmaktadır. Hizmet sektörü niteliğini de o kentin öne çıktığı sektörel yapı şekillendirmektedir. Bu durum, kırsal karakteri baskın olan ülkelerde, hızlı bir kentleşmeyi kısırtmış, kent, çevre sorunlarını ve toplumsal çelişkileri yüksek boyutlara ulaşmıştır (Öngel, 2012). Kırsal yoksulluk tüketim alışkanlıklarının değişimini besleyen gelir artışlarına karşın, kentsel yoksulluğa evrilmektedir. Bir yanda geleneksel sanayi kolları, merkez ülkelerden çevre ülkelere doğru kayarken, küresel değer zincirlerinin şekillendirdiği yapı içerisinde eş zamanlı olarak, aynı ülke içinde de uluslararası işbölümüne benzer bir biçimde, sektörel ayrışmaların yaşandığı, sanayisizleşme olgusu ile kontrolsüz sanayileşmenin yaşandığı mekânların aynı metropol alan içinde inşa olduğu örneklerle neden olmaktadır. Bunun yanında sanayisini yitiren, ancak bunu üst düzey bir hizmet sektörü ile dolduramayan kentler söz konusudur. Bu anlamda kentleşme pratikleri önemli bir dönüşüm geçirmektedir.

McKinsey Global Institute'un *Urban world: Mapping the economic power of cities* adlı raporuna göre (MGI, 2011) küresel kent nüfusu her yıl 65 milyon kişi büyümektedir. Dünya tarihinde ilk defa şehirlerde yaşayanların oranının nüfusun çoğunluğunu oluşturması, kent mer-

kezlerinde yoğunlaşmaya olanak veren ve üretkenliği artıran ölçek ekonomilerinden kaynaklanmaktadır. Rapor, kentleşmenin sağladığı verimliliğin, örneğin, Çin'de ekonomik büyümeyi ve yoksulluğun radikal bir biçimde azaltmasını sağladığını iddia etmektedir. Rapora göre şehirlerin genişlemesi, yükselmekte olan ülkelerin çoğunda ekonomik büyüme ve yoksulluğu azaltma potansiyeline sahiptir.

Bu anlamda kentleşme, yüzyılın “ekonomik büyümesinin” en önemli yönlendiricilerinden biri olarak ifade edilmektedir. Dünya bir kente dönüşmektedir. Dünya nüfusunun halihazırda yarısı, küresel GSYH'nin yüzde 80'ini üreten şehirlerde yaşamaktadır. Aynı zamanda bu kentler arasında da ciddi bir yoğunlaşma görülmektedir. GSYH'nin yaklaşık yüzde 60'ı, dünya nüfusunun yüzde 15'ini meydana getiren, 600 kentsel merkez tarafından üretilmektedir. 2007 yılında gelişmiş ülkelerdeki ana kentsel alanlar bu gelirden daha fazla pay almaktadır. Hiç şüphe yok ki bu kentler bu süreçten kârlı olarak çıkmaktadır. Gelişmiş bölgelerdeki 380 şehir bu 600 kentsel merkez içinde toplam GSYH'nin yarısını meydana getirmektedir. Bunun yaklaşık 190'ı Kuzey Amerika'daki şehirlerdedir. Bu şehirler küresel GSYH'nin yüzde 20'sinden fazlasına sahiptir. Gelişmekte olan bölgelerdeki 220 en büyük kent GSYH'si içinde yüzde 10'luk paya sahiptir. Küresel GSYH'nin yüzde 4'ü Çin ve yüzde 4 ise Latin Amerika'da üretilmektedir. Bu bölgelerde 23 mega kent –ki bu kentler 10 milyon ve üzeri nüfusun yaşadığı metropoliten bölgelerdir– küresel büyümenin yüzde 14'ünü gerçekleştirmektedir. Gelecek 15 yılda şehirlerin güneye ve doğuya doğru kayacağı öngörülmektedir.

Söz konusu raporda kullanılan temel ölçütler hane halkı sayısı, kişi başına milli gelir, yıllık geliri 20 bin dolar üzerinde olan haneler, çocuk sayısı, toplam nüfus, mili gelir ve milli gelirdeki büyümedir. Rapor, şirketler için fırsatlara odaklanmakta, nüfus, kentleşme, çocuk sayısı gibi unsurlar ya da belli bir gelirin üzerinde nüfusu olan şehirler cazibe merkezi olarak ele alınmaktadır.

Bu yaklaşımın ciddi handikapları bulunmaktadır. Kırsal alandaki kontrolsüz çözülme, artan kentleşme, altyapı ve konut sorunu, gelir dağılımı, borçluluk ve tüketimin kısırlanmasıyla oluşan yoksullaşma bu söylem üzerinden göz ardı edilmektedir.

Ancak coğrafi olarak eşitsizliklere bu raporda da dikkat çekilmektedir: “AR-GE, pazarlama, lojistik ve satış sonrası servisler ABD'de yüksek değerli alanlardır. Doğu Asya ülkele-

rinde parça ve bileşenleri üreten alt yüklenicilerin olduğu uygun yerler bulunmaktadır. Yazılım Hindistan'dadır. Ve Çin değer zincirlerinin alt basamaklarında montaj işlemini yapmakta ve dışarıya yollamaktadır”. Buna karşın bu sürecin, Çin'in daha zengin kıyı bölgelerini değer zincirlerinin daha üst katmanlarına taşıyabileceği, böylece diğer ülkeler, bölgeler ve şehirler için değer zincirlerinin farklı katmanlarında (düşük veya yüksek) yeni fırsatlar açabileceği iddia edilmektedir. Bu iddia, bu sürecin orta veya düşük gelirli ülkelerde iş, verimlilik ve büyüme için çok yönlü kazançlara dönüşeceği şeklindeki iyimser bir yorumla birlikte ele alınmaktadır.

Bir başka çalışma ise rekabetçi şehirler üzerine odaklanmaktadır (Dünya Bankası, tarihsiz:3). Bu rapora göre rekabetçi bir şehir, iş yaratmak, verimliliği artırmak ve zaman içinde vatandaşların gelirlerini artırmak için firmalarını ve endüstrilerini başarılı bir şekilde kolaylaştıran bir şehirdir.

Raporda, dünya çapında şehirlerin rekabet gücünün artırılmasının, aşırı yoksulluğun ortadan kaldırılmasına ve ortak refahın teşvik edilmesine giden bir yol olarak görüldüğüne işaret edilmektedir. Rapor, dünyadaki en büyük 750 şehirden dörtte üçünün 2000'li yılların başından bu yana ulusal ekonomilerinden daha hızlı büyüdüğünü ifade ederek, yeni işler yaratabilmenin olanaklarını burada aramaktadır. Bunun için de özel sektör firmalarının büyümesi ve şehirlerin bu firmaları kendisine çekmeye çalışması önemlidir. Gaziantep, Türkiye için başarı hikâyesine sahip olan kentlerden biri olarak görülmektedir.

Rapor daha düşük gelir seviyelerinde şehirlerin, tipik olarak, hızlı sanayileşme yoluyla bir hizmet merkezinden bir üretim merkezine geçiş zorluğu ile karşı karşıya olan pazar kentleri olduğuna, orta gelir düzeylerinde (2500 ila 20.000 dolar arasında) şehirlerin genellikle üretim merkezi olduğuna dikkat çekmektedir. Daha yüksek gelir düzeylerinde şehirlerin ise tipik olarak finansal ve yaratıcı endüstriler için merkez haline geleceği ve ekonomik aktiviteyi daha yüksek katma değerli sektörlerle kaydırarak kendilerini bir kez daha dönüştürme zorluğu ile karşılaşacakları ifade edilmektedir.

Her iki raporda da açığa çıkan temel unsur, ekonomik büyümenin ve sonuç olarak açığa çıkan gelir artışlarının esas alınmasıdır. Buna karşın kentleşme ve çevre meseleleri, sosyal sorunlar, tali unsurlar olarak ele alınmaktadır. Dolayısıyla küresel değer zincirlerinin pozitif

yanlarına odaklanılırken, olumsuzlukları görmezden gelinmektedir. Bu da nitelikli kentleşme ve sosyal politika araçları geliştirmeyi zorlaştırmaktadır.

Aynı zamanda küresel değer zincirlerinin risklerinden biri, rekabet ortamında kaybeden kentlerin açığa çıkmasıdır. *Offshoring* ile ölü kent haline gelen Detroit örneğine benzer bir örnek 2019 yılının son aylarında Çin'in kuzey şehirlerinden Huizhou'dur. Kent 30 yıllık Samsung firmasının kapanmasından sonra hayalet şehre dönmüştür. Samsung, dünyanın en büyük iki ekonomisi arasındaki ticaret savaşına bir yanıt olarak üretimini büyük ölçüde Vietnam ve Hindistan'a kaydırmıştır. Samsung geçen yıl Hindistan'ın başkenti Noida'da dünyanın en büyük mobil fabrikasını açtı (The Economic Times, 2019).

Yine işçi eylemleri ve artan sosyal talepler karşısında, firmaların mekânsal çözümlere yöneldiği görülmektedir (Silver, 2015).

Türkiye'de Kentleşme Süreci ve Kriz

Türkiye kentleşmesi de dünya genelinde yaşanan bu sürecin bir parçasıdır. İnşaat sektörünün sırtlandığı bir ekonomik gelişme yakın zamana kadar kendisini belirgin bir biçimde ortaya koymuştur. 2003 yılı sonrası dönemde siyasal iktidarın ekonomik büyümenin sürükleyici unsuru olarak, mega projelere umut bağladığı, 2010 yılı sonrasında bu projelerin hegemonik bir araç olarak kullanıldığı söylenebilir. Ancak bu projeler 2018-2019 dönemi açısından yaşanan ekonomik daralmanın nedenleri arasında da görülmektedir.

Dünyanın en yüksek gökdeleninin inşası ile yaklaşan finansal ekonomik krizler arasındaki sağlıklı ilişkiye dikkat çeken Gökdelen Endeksi'nin ortaya koyduğu veriler büyük projeler ve krizler arasındaki ilişkiyi açıklamak açısından önemlidir. Birinci Dünya Savaşı sonrası uzun dönemin sonu ile gündeme gelen Büyük Depresyon, New York'ta üç rekor gökdelenin yapımı ile çakışmaktadır. 1929'da 40 Wall Street; 1930'da Chrysler Binası ve 1931'de Empire State Binası. 1972-1973 yıllarında New York'ta Dünya Ticaret Merkezi'nin, 1974'te Chicago'da The Sears Tower'ın tamamlanması, 1974 yılında ABD'deki para spekülasyonuna, Bretton Woods sisteminin çöküşüne ve petrol fiyatlarındaki yükselişin tetiklediği ekonomik krize denk gelmektedir. 1997 yılında Kuala Lumpur'da Petronas Kulelerinin tamamlanması, Asya paralarının çöküşünü ve bölgesel ekonomik krizi

takip etmektedir. Yine teknoloji merkezli Tayvan'da Taipei 101, 2004 yılında tamamlanmış olsa da, yapımına 1999 yılında başlanması, 2000'lerin erken resesyonu ve teknoloji balonunun sonu ile çakışmıştır. 2010 yılında tamamlanan dünyanın en yüksek binası, Burj Dubai, Temmuz 2007'de Taipei'nin yüksekliğini geçerken, küresel finansal krizle çakışmıştı. Burj Dubai, Emaar'a yaklaşık 4,1 milyar dolara mal oldu (Barclays Capital, 2012:4).

Bu veriler ekonomik krizler ile inşaat sektörü arasındaki ilişkiye dair önemli bir bulgu sunmaktadır. Nitekim toprağı sıradan bir meta olarak değil, gelecekte oluşacak rantın beklentisinden doğan, farazi bir sermaye olarak tanımlayan Harvey (2013:72-78), New York'ta yüksek binaların yapımlarının yoğunlaştığı dönemlerin, 1929, 1973, 1987 ve 2000 krizlerini önceleyen gayrimenkul patlamalarının birer mızrak gibi öne çıktığı dönemler olduğuna dikkat çekmekte, New York şehrinde etrafa bakınca görülen binaların mimari bir faaliyetten öte, yaygın bir finansal olguya delalet ettiğine işaret etmektedir. Bu ekseninde Harvey (2013:88) kısaca;

1. Kentleşmenin, kapitalizmin tarihi boyunca sermaye ve emek fazlasının söğürülmesini sağlayan kilit yöntemlerden biri olduğunu,
2. Mimari çevreye yapılan yatırımların çoğunun, çalışma ve sermaye devri sürelerinin uzun oluşu ve nihai ürünün uzun ömürlü oluşu nedeniyle sermaye birikimi dinamikleri açısından kendine has bir işleve sahip bulunduğunu,
3. Uzun vadede apaçık spekülatif bir niteliğe sahip olan bu faaliyetin, başlangıçta bertaraf edilmesini sağladığı aşırı birikim koşullarının, çok daha ileri bir tarihte ve ölçeği büyümüş olarak, yeniden üretme tehlikesini daima barındırdığını söylemektedir.

Kentsel ve diğer fiziksel altyapıya ilişkin yatırımların (kıtalararası demiryolları, karayolları, barajlar, vb.) krize meyyal oluşunun sebeplerinin buralardan kaynaklandığını ifade eden Harvey, sürecin mekânsal boyutuna da bakarak krizlerin büyük projelerle ilişkisini somut olarak ortaya koymaktadır.

Türkiye'de inşaat sektörünün, sektörü hareketlendiren büyük projelerin ve kentleşme dinamiklerinin ekonomik büyüme ile ilişkisi resmi istatistiklerde net olarak görülmektedir. 1998-2018 yıllarında inşaat sektörü sabit fiyatlarla yaklaşık olarak 3,8 kat artış kaydetmiştir. Buna karşın Gayri Safi Yurtiçi Hasıla için büyüme oranı 2,5 katı bulmamıştır. İnşaat sektörü adeta

ekonomik büyümeyi yukarı çeken bir rol oynamıştır. GSYİH ve İnşaat sektörü 2008-2009 krizinde birbirine yakınlaşmış, ancak sektörün büyüme eğilimi kriz sonrası dönemde genel büyüme oranlarının çok üzerinde gerçekleşmiştir (TÜİK, 2018c).

Grafik 1'de ekonomik büyümenin yüksek olduğu dönemlerde, inşaat sektörünün çok daha hızlı büyüdüğünü, kriz dönemlerinde ise tam tersine gayrisafi yurtiçi hasıladan daha derin bir daralmanın yaşandığını görmekteyiz. İnşaat sektörü yüzde 30'ları aşan büyüme oranları ile yüzde 20'leri bulan daralma dönemlerini birden fazla kere yaşamıştır. İnşaat sektörünün oynaklığı ekonomik büyüklüğü de etkilemektedir.

Altyapı yatırımlarının, büyük projelerin etkisini görmek açısından ise bina dışı inşaat faaliyetlerine bakmak yeterli olacaktır. TÜİK, mevsim ve takvim etkilerinden arındırılmış inşaat üretim endeksi verilerine baktığımızda, 2008-2009 yılında bina inşaatlarında sırasıyla yüzde 10 ve yüzde 20'yi aşan ciddi bir daralma gözlemlenirken, bina dışı inşaatlarda büyüme söz konusudur. Bina dışı inşaatlarda kriz dönemindeki büyüme, krizi aşma doğrultusunda bir hamle olarak değerlendirilebilir. Ayrıca 2013, 2015 ve 2016 yıllarında da büyüme hızı yavaşlayan bina inşaatlarına karşın, bina dışı inşaatlar sürükleyici olmuştur. Buna karşın 2015 sonrası büyük altyapı projelerinin dış finansmanı açısından sıkıntılar olduğu görülmektedir.

Nitekim 2010 başında 8 milyar dolar olan yurtdışı kredi anlaşmalarının miktarı 2015 yılının bu yana 1 milyar doların altındadır.

Türkiye'nin en önemli mega projesi olan Üçüncü Havalimanı yatırımı sadece Türkiye açısından değil, aynı zamanda küresel ölçekte de son derece önemlidir. İstanbul Havalimanı küresel ölçekte 1990-2018 yılları arasındaki altyapı yatırımları arasında en büyük özel sektör katılımlı altyapı projesidir. Söz konusu yatırımın değeri 35 milyar 587 milyon dolardır. İstanbul Havalimanı'nı takip eden en büyük özel sektör katılımlı altyapı yatırımı ise Brezilya'daki Rio de Janeiro Havalimanıdır. Söz konusu yatırımın büyüklüğü 10 milyar 508 milyon dolardır. Dünya genelinde yapılan özel sektör katılımlı havalimanı sayısı 171, toplam yatırım tutarı ise 105 milyar dolardır. Türkiye aynı zamanda Gebze-Orhangazi-İzmir Otobanı ile dünyadaki en büyük özel sektör katılımlı yol yatırımını da gerçekleştirmektedir. Söz konusu yatırımın tutarı 9 milyar 756 TL'dir; en yakın rakibi Meksika'dadır ve toplam yatırım tutarı 4 milyar 167 milyon TL'dir.

Türkiye için toplam özel sektör katılımlı yatırımlar 1990-2018 yılları arasında ekonomik büyüklüğüne göre enerji, havalimanı ve yol inşaatıdır. Bu yatırımların toplam tutarı 143 milyar dolardır. Tüm bu veriler İstanbul Havalimanı yatırımının devasa büyüklüğünü ortaya koymaktadır.

Nitekim bu büyük yatırımların sonucunda, ağırlığı İstanbul Havalimanı olmak üzere, Limak Holding, Cengiz Holding, Kolin Holding, Kalyon Holding ve MNG Holding dünyada en yüksek tutarda proje alan on şirketi arasındadır. Limak Holding 16 projeden 48 milyar, Cengiz Holding 9 projeden 42 milyar, Kolin 12 projeden 40 milyar dolar pay almıştır (<https://ppi.worldbank.org/>).

Harvey'in yukarıda yaptığımız alıntısını hatırlarsak, uzun vadede apaçık spekülasyon bir niteliğe sahip olan büyük projeler, başlangıçta bertaraf edilmesini sağladıkları aşırı birikim koşullarını, çok daha ileri bir tarihte ve ölçeği büyümüş olarak, yeniden üretme tehlikesini daima barındırmaktadır. Bu da kentsel ve diğer fiziksel altyapıya ilişkin yatırımların neden krize eğilimli olduğunu açıklamaktadır.

Tüm bu veriler, Türkiye'nin bir süredir yaşadığı ekonomik krizin inşaat ve mega projelere dayalı beklentiler temelinde yapılandığı sermaye birikim stratejisinin krizini göstermektedir.

Yüksek enflasyon ortamı ve artan faizler, halkın alım gücündeki azalma, uluslararası alanda kredi olanaklarının zayıflaması, küresel sermayenin tereddütleri; krizin, konut sektörü ve bağlantılı sektörlerde derinleşmesine neden olmuştur. Siyasal iktidarın yüksek faiz oranlarına karşı verdiği mücadelenin ve pandemi sürecinde aldığı en önemli ekonomik tedbirlerden birinin kamu bankalarına düşük faizli konut kredisi kullandırmasının arkasında yatan temel nedenlerden biri budur.

Grafik 1. GSYİH ve inşaat sektörü büyüme oranları (SABİT fiyatlarla) (TÜİK, 2018c).



İşçi Sınıfı, Borçluluk ve Konut Sorunu

Borçlanabilme olanaklarının artması 2003 yılından bu yana yaşanan siyasal dönüşümün önemli unsurlarından biri durumundadır. Geniş halk kesimleri, borç destekli olarak, daha önce olmadığı kadar yüksek bir alım gücüne ulaşmıştır. Konut kredileri konut meselesini çözmek için başvurulmuş önemli bir enstrüman durumuna gelmiştir. Nitekim konut kredilerinin toplam tutarındaki artış dikkat çekicidir.

BDDK (2020) verileri üzerinden hazırladığımız reel konut kredisi endeksi verilerine göre (TÜFE 2013 Ocak=100), konut kredileri 2003-2006 yılları arasında sert bir biçimde yükselmiştir. 2006 yılından 2017 yılının Ekim ayına kadar ise konut kredileri istikrarlı bir biçimde genişlemiştir (2008 krizindeki daralma ihmal edilebilir düzeydedir). 2017 yılının Ekim ayında zirvesini gören konut kredileri, bu tarihten 2019 yılının Temmuz ayına kadar sert bir biçimde gerilemiş ve 2013 yılı verileri seviyesine gelmiştir.

2019 yılının Temmuz ayı ile birlikte yeniden genişlemeye başlayan kredi hacmi, COVID-19 krizi ile gerilemeye başlamıştır. 2020 yılının Haziran ayında ise düşük faiz oranları ile birlikte sert bir biçimde yükselmiştir. Siyasal iktidarın krize karşı en önemli hamlesinin yine konut sektörünü canlandırma biçiminde olması şaşırtıcı değildir.

DİSK üyesi Birleşik Metal İş Sendikası üyelerine yönelik yapılan iki araştırma, kredi hacmindeki gelişmelerin, örgütlü işçiler üzerindeki etkisini ortaya koymaktadır. 2008 yılında İstanbul'da kendi evinde oturan metal işçilerinin oranı %21,1 seviyesindedir. Konut kredisi borcu olan işçilerin oranı ise %4,4'tür (Birleşik Metal, 2020a). 2017 yılında kendi evinde oturanların oranı %36,8'e, konut kredisi borcu olan işçilerin oranı ise %15,2'ye yükselmiştir (Birleşik Metal, 2020b). Konut kredisi borcu olmaksızın ev sahibi olan işçilerin oranı 9 yıllık süreçte, kredi hacmindeki genişlemeye rağmen değişmemiştir. Gerçekte artış, ipotekli konut sahipliğindeki artıştır. Bu da borçlandırma mekanizmalarının etkin bir biçim-

de, kentsel gelişme sürecinin unsuru olarak kullanıldığını ortaya koymaktadır.

Yine Birleşik Metal İş Sendikasının 14-24 Mayıs 2020 tarihlerinde, COVID sürecinde üyelerinin yaşadığı gelir kaybını araştırmak üzere, üyelerine yönelik online ortamda uyguladığı ve 948 anketin geçerli olarak kabul edildiği araştırmanın sonuçlarına göre (Birleşik Metal, 2020c) salgında işçilerin %75'i hane halkı olarak gelir kaybına uğradığını ifade etmekte, %70'e yakını borçlarının arttığını ifade etmektedir. Borcu olduğunu söyleyenlerin oranı %92,6 düzeyindedir. İşçilerin 65,3'ünün ihtiyaç kredisi borcu bulunmaktadır. %19,9'unun ise konut kredisi borcu vardır. (Konut kredisi borcu olanların oranı, genel verilere paralel olarak gerilemiştir.) Borçlarının kendilerini zorlamadığını söyleyen işçilerin oranı sadece %3,4'tür. %56,4 ise borçlarının kendilerini çok zorladığını belirtmektedir.

Yine ihtiyaç kredisi borçlarındaki artış BDDK verilerinde de somut olarak kendini göstermektedir. 2019 Mart ayından 2020 Haziran ayına kadar ihtiyaç kredisi hacmi reel olarak yüzde 50 artış kaydetmiştir.

Sonuç

Sonuç olarak küreselleşme süreciyle birlikte, mega projelerin ve kentsel dönüşüm süreçlerinin nesnesi olan kentler, sermaye birikiminin ihtiyaçlarını giderek daha fazla öncüleyen bir biçim almıştır. Tüketim ve tüketebilme gücünün ifadesi haline gelen "orta sınıflaşma" kavramı ekseninde, kentin dokusu, sınıfsal bir ayrışmaya tabi tutulmaktadır.

Bu durum elbette yeni bir durum değildir. Hausmann¹ ile özdeşleşen kenti güzelleştirmek, halk sağlığı için duyulan kaygıları gidermek, merkezi konum arayışındaki işyerlerinin taleplerini, trafik ile ilgili gereksinimleri karşılamak gibi amaçları öne sürülerek gündeme gelen eylem biçimlerinin, büyük kentlerdeki işçi sınıfı mahallelerinde ve bunların özellikle merkezi bir konumu olduğu yerlerde gedik açma amacı güttüğü; bu amacın, farklı amaçlarla yapılan bir eylem olsa da, sonuçlarının bir yandan rezalet örneği ara yollar ve dar sokakları ortadan kaldırırken, diğer yandan hemen başka bir yerde, çoğu zaman da yeni yapıların hemen yanı başında, bu sokakların ve yolların yeniden ortaya çıktığı, çok uzun sürelerdir işlenen bir konudur (Engels, 1974:92). Hausmann kentlerde 150 yıldır sürekli olarak sahnelenmektedir. Banliyöleşme süreci de İkinci Dünya Savaşı sonrasında, bu durumun bir başka ifadesi olmuştur.

Grafik 2- Reel Konut Kredisi Endeksi (BDDK ve TÜİK verileri üzerinden tarafıma hesaplanmıştır.)



Günümüz kenti, giderek genişleyen bir şantiyedir. Salgın, deprem gibi faktörler, değişen kentsel fonksiyonlar vb. bu şantiyenin mekânsal yayılımını hızlandırmaktadır. Küresel kent olgusu etrafında tüketim gücü ile tanımlanan halk kesimleri, sınıfsal ayrışmanın görünür unsurlarıdır.

Finansallaşmanın ve kuralsızlaşmanın da etkisiyle başta İstanbul olmak üzere kentler hızlı bir dönüşüm yaşamaktadır. Borçlandırma mekanizmaları, işçi sınıfı arasında da kalıcı olmayan, borca dayalı bir alım gücünü açığa çıkarmış, rant beklentisi de bu sürecin yönlendirici ögesi olmuştur.

Bu anlamda inşaat sektörünü büyümenin temel unsuru olarak gören politikalar, mega projelerin de çağırdığı krizleri tetiklemektedir. Mega projelerin, kentsel dönüşüm süreçlerinin, mutenalaşma uygulamalarının deney tahtası haline gelen İstanbul, sınıfsal ayrışmanın en belirgin bir biçimde şekillendiği bir kent durumundadır. ■

Serkan Öngel, Doç. Dr., Gaziantep Üniversitesi,
İslahiye İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Kamu Yönetimi Bölümü

Not

1. Engels, konut sorununu çözmek için burjuvazinin bildiği tek yöntemin Hausmann olduğunu söylemektedir. Hausmann sık bir biçimde inşa edilmiş olan işçi meskenlerini yıkarak buradan uzun, düz, geniş caddeler geçirmek ve bu caddelerin her iki yanına büyük lüks binalar inşa etmek yöntemi olarak kullanılmaktadır (Engels, 1974:92). Hausmann, III. Napolyon döneminde Paris'in kent merkezinin yeniden tasarlanmasında ve bugünkü halini almasında başrol oynayan kent yöneticisidir.

Kaynaklar

- Barclays Capital (2012) "Skyscraper Index - Bubble Building", Equity Research, 10 Ocak 2012, [http://nzz-files-prod.s3-website-eu-west-1.amazonaws.com/files/6/2/0/Skyscraper+Index+-+Bubble+building+100112+\(2\)_1.14300620.pdf](http://nzz-files-prod.s3-website-eu-west-1.amazonaws.com/files/6/2/0/Skyscraper+Index+-+Bubble+building+100112+(2)_1.14300620.pdf) (Erişim tarihi: 1.11.2018)
- BDDK (2020) Tüketici Kredileri Konut, <https://www.bddk.org.tr/BultenAylik/tr/Home/Gelismis>, (Erişim tarihi: 10.08.2020).
- Birleşik Metal (2020a) Birleşik Metal İş Sendikası Üye Kimlik Araştırması 2008 Veritabanı, (Erişim tarihi: 10.08.2020).
- Birleşik Metal (2020b) Birleşik Metal İş Sendikası Üye Kimlik Araştırması 2017 Veritabanı, (Erişim tarihi: 10.08.2020).
- Birleşik Metal (2020c) Birleşik Metal İş Sendikası Gelir Kaybı ve Borçluluk Araştırması 2020 Veritabanı (Erişim tarihi: 10.08.2020).
- Dünya Bankası (2020) Urban Population Data, <https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.in.zs>, (Erişim tarihi: 18.03.2020).
- Dünya Bankası (tarihsiz) *Competitive Cities for jobs and growth*, <https://olc.worldbank.org/system/files/Competitive-Cities-for-Jobs-and-Growth.pdf>, (Erişim tarihi: 10.04.2020).
- Engels, F. (1974) *Konut Sorunu*, Çev. Mehmet Şimşek, Odak Yayınları, Ankara.
- Harvey, D. (2003) *Sosyal Adalet ve Şehir*, Çev. Mehmet Morali, Metis Yayınları, İstanbul.

- Harvey, D. (2013) *Asi Şehirler*, Çev. Ayşe Deniz Temiz, Metis Yayınları, İstanbul.
- Hobsbawn, E. (2002) *Sermaye Çağı 1848-1875*, Çev. Bahadır Sina Şener, Dost Kitabevi, Ankara.
- ILO (2020) "Employment by Sector", International Labour Office, Trends Econometric Models, ilo.org/wesodata, (Erişim tarihi: 21.04.2020).
- İBB (2020) Olası Deprem Kayıp Tahminleri Kitapçığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Deprem ve Zemin İnceleme Müdürlüğü, <https://deprezmizin.ibt.istanbul/guncelalismalarimiz/>, (Erişim tarihi: 11.08.2020).
- Marx, K. (1993) *Kapital*, 1. Cilt, Çev. Alaattin Bilgi, Sol Yayınları, Ankara.
- MGI (2011) "Urban world: Mapping the economic power of cities", R. Dobbs, S. Smit, J. Remes, J. Manyika, C. Roxburgh, A. Restrepo, The McKinsey Global Institute.
- Öngel, Serkan (2012) *Kapitalizmin Kısılcığında Kent ve Emek: Gebze Bölgesi ve Otomotiv Sanayii Üzerine Bir İnceleme*, Nota Bene, İstanbul.
- Silver, B. (2015) *Emeğin Gücü, 1870'ten Günümüze İşçi Hareketleri ve Küreselleşme*, Çev. Aslı Önal, Yordam Yayınları, İstanbul.
- Smith, N. ve Williams P. (2015) *Kentin Mutenalaştırılması*, Çev. Melike Uzun, Yordam Yayınları, Birinci Baskı, İstanbul.
- Sweezy, M. P. (2007) *Kapitalist Gelişme Teorisi*, Çev. Gülşim Akalın, Kalkedon Yayınları, İstanbul.
- Şeker, M., Ç. Bakış, B. Dizeci (2018) İnsani Gelişme Endeksi-İlçeler (İGE-İ), İNGEV (İnsani Gelişme Vakfı), Yayın No 3, İstanbul.
- TCMB (2018) Konut ve İnşaat İstatistikleri, <https://evds2.tcmb.gov.tr/>, (Erişim tarihi: 07.04.2019).
- The Economic Times (2019) "Chinese city turns into ghost town after Samsung shifts operation to India, Vietnam", <https://economictimes.indiatimes.com/tech/hardware/chinese-city-turns-into-ghost-town-after-samsung-shifts-operation-to-india-vietnam/article-show/72477142.cms?from=mdr>, 12.12.2019, (Erişim tarihi: 20.04.2020).
- TRT (2020) İstanbul'da Riskli İlçelerde Kısıtlama Olacak mı?, <https://www.trthaber.com/haber/turkiye/istanbulda-riskli-ilcelerde-kisitlama-olacak-mi-507434.html> (Erişim tarihi: 08.08.2020).
- TÜİK (2018b) İnşaat mevsim ve takvim etkilerinden arındırılmış üretim endeksi ve değişim oranları, 2005-2016, Türkiye İstatistik Kurumu, www.tuik.gov.tr, (Erişim tarihi: 01.11.2018).
- TÜİK (2018c) Dönemlere Göre Gayri Safi Milli Hasıla, 1987- 2007 (Sabit Fiyatlarla), www.tuik.gov.tr, (Erişim tarihi: 01.11.2018).
- TÜİK (2018c) Tüketici Fiyat Endeksi, www.tuik.gov.tr, (Erişim tarihi: 10.08.2020).
- TÜİK (2019a) Konut Satış İstatistikleri, Türkiye İstatistik Kurumu, www.tuik.gov.tr, (Erişim tarihi: 09.04.2019).
- World Bank (2019) *Private Participation in Infrastructure Database*, <https://ppi.worldbank.org/>, (Erişim tarihi: 07.04.2019).

Class Segregation, Urbanization, Construction Sector and Indebtedness

Natural disasters such as fires, epidemics, earthquakes are factors affecting the development and transformation of cities, as well as making class segregation visible. A built environment, where population density is increasing, social facilities are scarce, buildings are frequent, streets are narrow, flood and earthquake risks are constantly on the agenda, unhealthy houses built using incomplete and insufficient materials, and public services and infrastructure are inadequate, reveals a class reality. In this study, the urban and class segregation will be analysed through the urbanization process, construction sector and indebtedness dynamics.