



Makale Türü: Araştırma

Geliş Tarihi: 23.01.2020

Kabul Tarihi: 27.04.2020

## BİR KÜRESEL KENT OLARAK İSTANBUL'UN KÜRESEL EKONOMİDEKİ KONUMU VE İŞLEVLERİNE DAİR KISA BİR DEĞERLENDİRME

Öğr. Gör. Dr. Özgür SAYIN\*

### Öz

*Küresel kapitalist ekonomik sistemdeki genişlemenin bir sonucu olarak, son yıllarda küresel kentlerin sayısı, işlevleri ve sınır ötesi bağlantılarında dikkate değer gelişmeler gözlemlendi. Bu gelişime paralel olarak, giderek artan sayıda küresel ve dünya kenti araştırmacısı, yeni küreselleşen şehirlerin küresel ekonomik düzende üstlendiği işlevleri araştırmaya ve küresel kent ağlarında nasıl konumlandırılabilirliğini tartışmaya başladı. Literatürdeki bu güncel girişimlere ampirik bir katkıda bulunmak amacıyla, yarı yapılandırılmış görüşmelere dayanan nitel bir vaka çalışması olarak tasarlanan bu makale, yeni küreselleşen şehirlerin arasında en fazla gelişme gösterenlerden biri olan İstanbul'un küresel ve bölgesel işlevlerini analiz etmektedir. Araştırmanın bulguları, küresel şehirler sisteminde ikincil bir öneme sahip olmasına rağmen İstanbul'un önde gelen bir bölgesel komuta ve kontrol noktası, bir geçit ve bir bölgesel havayolu ulaşım merkezi olarak değerlendirilebileceğini göstermektedir.*

**Anahtar kelimeler:** Küresel Kent, Bölgesel Komuta ve Kontrol Merkezi, Geçit, Havayolu Ulaşım Merkezi, İstanbul.

### **Positioning Istanbul, As A Global City, In The Global Economic System**

#### **Abstract**

*In recent years, as a result of the expansion in the global capitalist economic system, there has been a remarkable development in the number, functions and cross-border connections global cities. In parallel to this, a growing number of global and world cities researchers have started to investigate the functions that these newly globalising cities undertake in the global economic order and argue how they can be positioned in the global urban networks. So as to make an empirical contribution to these current attempts in the literature, this paper, designed as a qualitative case study based on semi-structured interviews, analyses the global and regional functions of Istanbul, one of the*

\* Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü.

*cities showing most development among the newly globalising cities. The findings of the research show that though having secondary importance in the global cities system, Istanbul can be assessed as a leading regional command and control point, a gateway and a regional air transport hub.*

**Keywords:** *Global And World Cities, Regional Command And Control Point, Gateway, Air Transport Hub, Istanbul.*

## Giriş

“Bugünün küresel çağında, dünyanın kilit eksenini, Doğu-Batı’dan, kolonyal bir tarihin üzerine kurulan Kuzey-Güney aksına doğru kaymaktadır. Bu değişim içinde İstanbul’un stratejik konumu yükselmektedir.”<sup>1</sup>

Küreselleşmenin son evresi yirminci yüzyılın son çeyreğinden itibaren dünyanın politik ve ekonomik haritasını dramatik bir biçimde değiştirdi. 1970’lerde Fordist üretim sisteminin çöküşüyle başlayan bu dönüşüm, kentleri ve kent-bölgeleri -en azından bazılarını- küresel ekonominin yönetilmesinde ve örgütlenmesinde kilit aktörler haline getirdi.<sup>2</sup> Bu dönüşümü izleyen pek çok kent bilimci -ve kent ile ilgilenen coğrafyacılar, sosyologlar, ekonomistler veya tarihçiler- küreselleşmenin hızla değişen doğasının kentler üzerindeki etkilerini açıklayabilmek için çeşitli teorik çerçeveler geliştirmeye uğraştı.<sup>3</sup> Giderek büyüyen bu eğilim içerisinde en etkili yaklaşımların başında küresel ve dünya kentleri<sup>4</sup> araştırmaları gelmektedir.<sup>5</sup>

Kısaca ifade etmek gerekirse, küresel kentler yaklaşımına göre, yirminci yüzyılın son çeyreğine doğru küresel ekonomik sistemin örgütsel yapısının değişmesi, sermaye, emek ve bilgi hareketliliğinin artması ve sanayi üretimindeki karlılığın azalması gibi radikal değişimler yeni kent biçimlerinin doğuşuna işaret etmektedir.<sup>6</sup> Genellikle Londra, New York ve Tokyo gibi şehirler ile karakterize edilen ve küresel kentler olarak adlandırılan bu yeni kentsel formlar, küresel ekonominin işleyişinin düzenlendiği ve özellikle gelişmiş hizmet sektörlerinde üretim ve pazarlama faaliyetlerinin kümelenildiği yeni bağlantı noktaları olarak ortaya çıkmaktadır.<sup>7</sup> Bu varsayımına göre, küresel hareketlilik arttıkça bu şehirler kendi ulusal sınırlarını aşan bir yeni bir düzen içerisinde

<sup>1</sup> Saskia Sassen, *Cities in a World Economy*, 5. Edition, SAGE, Thousand Oaks 2019, s. 193.

<sup>2</sup> Nail Brenner, *New State Spaces: Urban Governance and Rescaling of Statehood*, Oxford University Press, Oxford 2004.

<sup>3</sup> Nail Brenner, *New Urban Spaces: Urban Theory and the Scale Question*, Oxford University Press, Oxford 2018.

<sup>4</sup> Aralarında bazı teorik farklılıklar olmakla beraber, küresel kent ve dünya kent kavramları bu çalışmada genellikle eş anlamlı olarak kullanılacaktır. Farklılıklar çalışmanın literatür kısmında kısaca verilecektir. Sonraki kısımlarda küresel kent kavramı üzerinden tartışmaya devam edilecektir.

<sup>5</sup> John Friedmann, “The World City Hypothesis”, *Development and Change*, Vol. 17, Iss. 1, London 1986, ss. 69-83; Saskia Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton 1991.

<sup>6</sup> John Friedmann and Goetz Wolff, “World City Formation: An Agenda For Research And Action”, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 6, Iss. 3, Malden 1982, ss. 309-344; Friedmann, “a.g.m.”, ss. 69-83; Allen J. Scott, “Globalization And The Rise Of City-Regions”, *European Planning Studies*, Vol. 9, Iss. 7, Milton Park 2001, ss. 813-826.

<sup>7</sup> Saskia Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo*, 2. Edition, Princeton University Press, Princeton 2001.

birbirleriyle daha fazla ilişkili ve bağlantılı hale gelmektedirler.<sup>8</sup> Diğer bir ifade ile, küreselleşme çok farklı şekillerde ortaya çıkan ve içinde şehirlerin fonksiyonlarına ve bağlantılarına göre hiyerarşik bir şekilde sıralandığı bir 'Dünya Kentleri Ağı' yaratmaktadır.<sup>9</sup>

Araştırmanın erken dönemlerinde yalnızca birkaç şehir -çoğunlukla gelişmiş kapitalist ülkelerin başkentleri- küresel kent olarak tanımlanırken, geçen zaman içinde, özellikle gelişmekte olan ülkelerden, yüzlerce büyük şehir küresel kentlere atfedilen işlevleri üstlenmeye başladı ve küresel kent listesine dahil edildi.<sup>10</sup> Küresel kentlerin sayısındaki bu artış, aslında niceliksel bir değişimden çok daha fazlasını ima etmektedir. Pek çok çalışmanın konusu olduğu üzere, yeni küreselleşen kentler, yeni küresel/bölgesel işlevlerin varlığına,<sup>11</sup> yeni kentsel bağlantıların doğuşuna,<sup>12</sup> küresel kent formlarının çoklu ve değişken patikalarına<sup>13</sup> ve hatta birbirinden çok farklı ekonomik, sosyal ve politik aktörlerin ve süreçlerin dahil olduğu küresel kent oluşturma pratiklerine<sup>14</sup> işaret etmektedir.

Bu makale küresel kentler literatürünün yukarıdaki minvalde giderek genişleyen ve derinleşen kavramsal gövdesine İstanbul merkezli bir vaka çalışması ile ampirik bir katkı yapmayı amaçlamaktadır. Bu motivasyonla, niteliksel bir saha çalışması şeklinde tasarlanmış olan çalışma 2000'li yıllardan bugüne küresel ekonomik sistemde ağırlığını ve önemini en fazla arttıran kentlerden biri olan İstanbul'un<sup>15</sup> küresel kent sistemindeki konumuna ve işlevlerine dair bir analiz sunmaktadır. Çalışmanın ilerleyen kısımlarında, öncelikle küresel kentler araştırmasına dair bir literatür taraması yapılacak, akabinde çalışmanın metodolojisine dair kısa bir bilgi verilecektir. Çalışmanın esas saha verilerinin sunulacağı ampirik kısımlarda ise, İstanbul'un küresel ekonomik sistemde üstlendiği üç işlev (bölgesel denetim ve kontrol, geçit ve bölgesel havayolu ulaşım merkezi) ile ilgili tartışmalara yer verilecektir.

<sup>8</sup> Peter James Taylor, "World Cities and Territorial States: The Rise And Fall Of Their Mutuality" içinde, Paul Knox - Peter James Taylor (Ed.), *World Cities in a World-System*, Cambridge University Press, Cambridge 1995, pp. 48-62.

<sup>9</sup> Ben Derudder and Peter James Taylor, "Change in the World City Network, 2000-2012", *Professional Geographer*, Vol. 68, Iss. 4, Milton Park 2016, ss. 624-637.

<sup>10</sup> Saskia Sassen, "The Global City: Enabling Economic Intermediation and Bearing Its Costs", *City and Community*, Vol. 15, Iss. 2, Malden 2016, ss. 97-108; György Csomos, "Cities As Command and Control Centres of the World Economy: An Empirical Analysis, 2006-2015", *Bulletin of Geography*, Vol. 38, Warsaw 2017, ss. 7-26.

<sup>11</sup> Christof Parnreiter, "Network or Hierarchical Relations? A Plea For Redirecting Attention To The Control Functions of Global Cities", *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geographie*, Vol. 105, Iss. 4, Malden 2014, ss. 398-411.

<sup>12</sup> Ben Derudder and Peter J. Taylor, "a.g.m.", s. 624-637.

<sup>13</sup> Bkz.: Ilya Chubarov and Daniel Brooker, "Multiple Pathways to Global City Formation: A Functional Approach and Review of Recent Evidence in China", *Cities*, Vol. 35, Amsterdam 2013, ss. 181-189.

<sup>14</sup> Michael Hoyler et al., "Agency and Practice in the Making of Global Cities: Towards a Renewed Research Agenda", içinde Michal Hoyler et al. (Ed.), *Global City Makers: Economic Actors and Practices in the World City Network*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham 2018, ss. 6-32.

<sup>15</sup> Bkz.: A.T. Kearney, *Global Cities: Leaders in a World of Disruptive Innovation*, A.T. Kearney, Chicago 2017.

## Küresel Kentler Araştırması: Küresel Şehirlerin Jeoekonomik Mantığı

Şehirleri uluslararası sistem içerisindeki işlevlerine ve konumlarına göre değerlendiren çalışmaların geçmişi 20. yüzyılın başlarına kadar götürülebilir, ancak 1980'lerde küresel/dünya kentleri literatürünün doğuşu bu çalışmalara farklı bir anlam kazandırmıştır. Literatürün doğuşu, az sayıdaki 'seçkin şehrin' giderek daha hareketli hale gelen ve ulus-üstü bir nitelik kazanan sermaye, emek, mal ve bilgi akışlarının yeniden şekillendirdiği küresel ekonominin kontrol ve organize edildiği mekânsal bağlantı noktaları olarak çıktığı yönündeki bir gözlemin akademik yansımasıydı.<sup>16</sup> Başlangıçta sadece, çoğunlukla Kuzey Amerika ve Batı Avrupa'da bulunan, birkaç büyük şehrin küresel kentler olarak tanımlanırken,<sup>17</sup> küresel ekonominin giderek yayılması ve derinleşmesi küresel kentlerin sayılarında, işlevlerinde, içinde hareket ettiği ağlarda ve bu ağların niteliklerinde ciddi değişimlere yol açmıştır.<sup>18</sup>

Dünya kentleri yaklaşımının teorik temelleri 1970'lerde Kuzey Atlantik Fordist-Keynesyen ekonomi-politik sistemin çöküşüyle sona eren bir dizi jeoekonomik ve jeopolitik krizin ulus-devlet merkezli dünya sistemleri teorisinin sorgulanması ve yeniden yorumlanması ile atıldı.<sup>19</sup> Bu yeni yoruma göre, çokuluslu şirketlerin ekonomik faaliyetlerinin sanayi sektöründen hizmet sektörlerine kayması ve ekonomik ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak hareketliliğin artması, şehirlerin ulus devletlerin yerini aldığı, "yeni bir mekânsal iş bölümü"<sup>20</sup> yarattı. Bu sistemin tepesinde artık dünya kentleri olarak adlandırılacak olan ve "[küresel sermayenin] mekânsal örgütlenmesindeki temel noktalar"<sup>21</sup> olarak işlev gören birkaç merkez kent ve kent-bölge vardı. Bu dünya kentleri, aynı zamanda, onları diğerlerinden farklı kılan bazı özel niteliklere sahipti: (i) lider küresel finans, sigorta, emlak ve ileri üretici hizmet şirketlerinin kümelenmesi, (ii) küresel şirketlerin genel merkezlerine ev sahipliği yapmak, (iii) pazar ve üretim birimlerini kontrol eden düğüm noktaları olmak ve (iv) ideolojik kontrol merkezleri ve benzeri olmak.<sup>22</sup>

Ekonomik küreselleşmenin dünya ekonomisini sadece coğrafi açıdan genişletmediğini, aynı zamanda, onu daha da karmaşık hale getirdiğini savunan Sassen'in bu yaklaşımlara müdahalesi hem tartışmanın gündemini geliştirdi hem de küresel kent kavramını literatüre dahil etti. Sassen'in yaklaşımına göre, bu yaşanan değişimleri anlamlandırabilmek için sadece sermaye akışlarını düşünmek yerine bu akışların nasıl koordine edildiğini ve yönetildiğini ve arka plandaki hizmetlerin nasıl dağıtıldığını da hesaba katmak gerek-

<sup>16</sup> John Friedmann, "a.g.m.", s. 69-83; Saskia Sassen, *a.g.e.*, 1991; Allen J. Scott, "a.g.m.", s. 813-826.

<sup>17</sup> Jennifer Robinson, "Global and World Cities: A View From Off The Map", *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 26, Iss. 3, Malden 2002, ss. 531-554.

<sup>18</sup> David Bassens and Michiel van Meeteren, "World Cities Under Conditions of Financialized Globalization: Towards an Augmented World City Hypothesis", *Progress in Human Geography*, Vol. 39, Iss. 6, London 2015, ss. 752-775.

<sup>19</sup> John Friedmann and Goetz Wolf, "a.g.m.", s. 309-344; John Friedmann, "a.g.m.", s. 69-83.

<sup>20</sup> John Friedmann, "a.g.m.", s. 69.

<sup>21</sup> John Friedmann, "a.g.m.", s. 71.

<sup>22</sup> John Friedmann and Goetz Wolf, "a.g.m.", s. 309-344.

tedir.<sup>23</sup> Biraz daha açmak gerekirse, çok uluslu firmaların üretim ve hizmet ağlarının küresel ölçekte genişlemesi iki ihtiyacı ortaya çıkarmıştır: i) bu firmaların idari ve örgütsel faaliyetlerinin sağlıklı sürdürülebilmesi için yeni küresel ve bölgesel yönetim üslerine, ii) bazı işlevlerin hukuk, muhasebe, finans ya da bilgi teknolojisi gibi alanlarda uzmanlaşmış hizmet firmalarına devredilmesine. Yeni bir organizasyon biçiminin varlığına işaret eden bu değişiklikler aynı zamanda, sistem içerisinde bir dizi özel fonksiyona sahip yeni bir kent formunun, yani küresel kentlerin, doğuşuna da işaret etmektedir:

*[Küresel kentler] ...dört yeni işlevi yerine getirir: Birincisi, dünya ekonomisinin örgütlenmesinde komuta noktaları olarak; ikincisi, imalat sanayinin yerini alan, finans ve gelişmiş hizmet firmalarının kümeleniği başlıca şehirler olarak; üçüncüsü, bu sektörlerde, inovasyon ve üretim alanları olarak; dördüncü, ürünler ve yenilikler için önde gelen pazarlar olarak.*<sup>24</sup>

Küresel ekonominin mekânsal merkezlerinin ulus devletlerden giderek küresel kentlere kaydığını ima eden bu gelişmeler aynı zamanda söz konusu şehirlerin kendi aralarındaki ilişkilerin sayısını ve niteliğini de değiştirmektedir: “[Ş]ehirler arasında seyahat eden sayısız bilgi, talimat, plan, strateji, yön ve personel akışından kaynaklanan sınır ötesi bağlantıların ve bu şehirler arasındaki ilişkilerin artmasına neden olmaktadır.”<sup>25</sup> Bu, küresel firmaların yönetim ve üretim organizasyonlarından, sivil toplum kuruluşlarına, ulaşımdan, özellikle havayolu ulaşımı, internet ya da altyapı ağlarına kadar, içinde şehirlerin faaliyet gösterdiği, belirli bir ya da daha fazla işlevi üstlendiği, birbirlerine bağlandığı ve konumlandırıldığı, ulusal sınırların yerini alan bir dünya kentleri ağı yaratmaktadır.<sup>26</sup>

Kentlerin kapitalist küreselleşmenin mevcut evresinde yaşadığı dönüşüme dair bir çığır açmakla beraber, küresel ve dünya kenti yaklaşımları çok yoğun ve ciddi eleştirilerin de odağına oturdu.<sup>27</sup> Bunların arasında, şüphesiz, en ciddi eleştirilerden birisi araştırmancının teorik ve ampirik olarak gelişmiş kapitalist dünya da bulunan birkaç büyük kentin yaşadığı dönüşümlerin üzerine odaklanmış, yani batı-merkezli olmasıydı.<sup>28</sup> Yani, küresel kent araştırmaları, kendi teorik çerçevelerinin dışında kalan şehirlerin, özellikle de Küresel Güney şehirlerinin, tarihi, ekonomik ve politik dinamiklerini göz ardı etmekte ve hatta dışlamaktaydı.<sup>29</sup> İlerleyen yıllarda, küresel ekonomideki genişlemeye

<sup>23</sup> Saskia Sassen, *a.g.e.*, 2001.

<sup>24</sup> Saskia Sassen, *a.g.e.*, 1991, s. 3-4.

<sup>25</sup> Peter James Taylor, *Extraordinary Cities: Millennia of Moral Syndromes, World-Systems and City / State Relations*, Edward Elgar, Cheltenham 2013, s. 301.

<sup>26</sup> Ben Derudder and Peter James Taylor, “Multiple Geographies of Global Urban Connectivity As Measured in the Interlocking Network Model”, içinde Tim Schwanen and Ronald van Kempen (Ed.), *Handbook of Urban Geography*, Edward Elgar, Cheltenham 2019, ss. 77-102.

<sup>27</sup> Jennifer Robinson, “Theorizing The Global Urban With “Global and World Cities Research”: Beyond Cities and Synecdoche”, *Dialogues in Human Geography*, Vol. 6, Iss. 3, London 2016, ss. 268-272.

<sup>28</sup> Jennifer Robinson, *Ordinary Cities: Between Modernity and Development*, Routledge, London, 2006.

<sup>29</sup> Eric Sheppard et al., “Provincializing Global Urbanism: A Manifesto”, *Urban Geography*, Vol. 34, Iss. 7, Milton Park 2013, ss. 37-41.

paralel olarak, küresel kentler araştırmasının coğrafi kapsamı da çok sayıda teorik, ampirik ve metodolojik müdahaleler ile genişledi. 30 yıl önce, neredeyse tamamı merkez ülkelerde bulunan ancak birkaç şehir küresel kent olarak tanımlarken;

*“Küresel ekonomi giderek daha fazla küreselleştikçe, küresel şehirlerin sayısı da arttı. Bugün yüz kadar hatta daha fazla küresel kentin varlığından bahsedebiliriz; Bunların kapasiteleri önemli ölçüde değişiklik göstermektedir, ki bazıları küresel dolaşımın ağlarının çok azına dahil olur.”<sup>30</sup>*

Ancak, küresel kent sayılarının -özellikle de batı-dışı küresel kent formlarının- ve kentler arası ağların bu denli artması, küresel kent sisteminde hem niceliksel hem de -belki de daha önemlisi- niteliksel bir dönüşümün varlığını ima etmektedir. Çünkü, Sassen’in de bizzat belirttiği üzere, “küresel kent fonksiyonu zaman içinde oluşturulan bir şeydir ve bu yapım süreci karmaşık ve çok yönlüdür.”<sup>31</sup> Dolayısıyla, burada küresel kent teorisyenlerini uzun zamandır meşgul eden çok makul ve zor bir soru ortaya çıkmaktadır: Bu yeni ortaya çıkan yüzlerce küresel şehir küresel ekonomik sistemde birbirleriyle -ve tabii öncül küresel kentler ile- aynı konumlara ve işlevlere mi sahip?

Araştırmanın giderek büyüyen teorik ve ampirik gövdesi bunun böyle olmadığını göstermektedir. Çokça atf alan küresel şehir endekslerine göre, lider küresel şehirler hala daha küresel ekonominin yönetildiği ana üsler olarak görünürken,<sup>32</sup> özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki büyük şehirler daha spesifik işlevler ile bu listeye dahil olmaktadır. Örneğin, Pekin, Singapur, Moskova gibi bazı şehirler küresel ekonominin organizasyonunda bölgesel komuta ve kontrol merkezleri olarak ortaya çıkarken,<sup>33</sup> farklı bir açıdan, Sao Paulo, Mexico City ya da Johannesburg gibi şehirler de üretim, ticaret, altyapı ya da ulaşım gibi alanlarda ulusal-bölgesel merkezler ile küresel ağları birleştiren geçit (gateway)<sup>34</sup> ya da antrepo (entrepot)<sup>35</sup> şehirler olarak küresel kent sisteminde yerlerini almaktadır. Benzer bir şekilde, coğrafi konumlarının sağladığı

<sup>30</sup> Saskia Sassen, “a.g.m.”, 2016, s. 348.

<sup>31</sup> Saskia Sassen, “a.g.m.”, 2016, s. 99.

<sup>32</sup> GaWC, “The World According to GaWC 2016”, Globalization and World Cities Network”, (Çevrimiçi), 2017, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2016t.html>, 24 Ocak 2020.

<sup>33</sup> Sun Sheng Han, “Global City Making in Singapore: A Real Estate Perspective”, *Progress in Planning*, Vol. 64, Iss. 2, Amsterdam 2005, ss. 69-175; György Csomos and Ben Derudder, “Ranking Asia-Pacific Cities: Economic Performance of Multinational Corporations and the Regional Urban Hierarchy”, *Bulletin of Geography*, Vol. 25, Iss. 25, Warsaw 2014, ss. 69-80; György Csomos, “a.g.m.”, ss. 7-26; Jana Kleibert, “On The Global City Map, But Not In Command? Probing Manila’s Position In The World City Network”, *Environment and Planning A*, Vol. 49, Iss. 12, London 2017, ss. 2897-2915.

<sup>34</sup> Elena Rossi and Peter J. Taylor, “Gateway Cities’ in Economic Globalisation: How Banks Are Using Brazilian Cities”, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Vol. 97, Iss. 5, Malden 2006, ss. 515-534; Christopher Parnreiter et al., “Shifting Corporate Geographies in Global Cities Of The South: Mexico City and Johannesburg As Case Studies”, *Die Erde*, Vol. 144, Iss. 1, Berlin 2013, ss. 1-16; Moritz Breul, *Gateway Cities in Global Production Networks: Insights from the Oil and Gas Industry in Southeast Asia*, Springer, Cham 2020.

<sup>35</sup> Tomas Sigler, “Relational Cities: Doha, Panama City and Dubai as 21<sup>st</sup> Century Entrepôts”, *Urban Geography*, Vol. 34, Iss. 5, Milton Park 2013, ss. 612-633.

avantajlar sayesinde pek çok küreselleşen şehir de deniz<sup>36</sup> ve/veya havayolu ağlarında<sup>37</sup> aktarma merkezleri (hub) olarak küresel ticari ve bireysel ulaşım ağlarında önemli görevler üstlenirler.

Kısaca, küresel kent çalışmaları, ilk ortaya çıktığı andan bugüne kadar, küreselleşmiş ve küreselleşen kentlerin coğrafyası, birbirleriyle olan ilişkileri, küresel ekonominin işleyişindeki görevleri ve küresel kent ağlarındaki konumları ile ilgili oldukça faydalı bilgiler sunmaktadır. Bununla beraber, günümüzde araştırmanın ampirik, metodolojik ve coğrafi sınırlarını genişletme doğrultusunda pek çok araştırmacının çabaları devam etmektedir.<sup>38</sup> Bu büyüyen yapı içerisinde, araştırmanın küresel şehirlere atfettiği küresel komuta ve kontrol merkezi ve hizmet sektörlerinin kilit yeri olma gibi temel varsayımlar hala daha geçerliliğini korusa da, yeni küreselleşen kentlerin farklı fonksiyonlar üstlendiğini, küresel kentsel hiyerarşinin farklı versiyonlarına çeşitli şekillerde dahil olduğunu gösteren çok sayıda ampirik çalışma da üretilmeye devam etmektedir. Elbette, bu konuda devam eden çabalar inkâr edilemez, ancak araştırmanın temel iddia ve varsayımları eleştirel bir şekilde incelemekten bu farklılıkları anlamak zordur. Başka bir deyişle, araştırmanın kapitalist küreselleşmenin kentler üzerindeki etkisinin daha kapsamlı bir şekilde anlaşılmasını sağlayacak şekilde sorgulanması ve özellikle yeni küresel kentlerin fonksiyonlarına dair saha verileri ile desteklenmesi gerekmektedir.

### Metodoloji

Aralık 2018'de Loughborough Üniversitesi'nde tamamlanmış bir doktora tezinden üretilen bu çalışma, yarı yapılandırılmış mülakatlardan elde edilen birincil verilerin, resmi yayınlardan (politika belgeleri, merkezi ve yerel planlar, resmi istatistikler), ulusal ve uluslararası sektör raporlarından (havacılık raporları), çeşitli uluslararası kent endekslerinden ve diğer çevrimiçi yayınlardan oluşan ikincil veriler ile harmanlanarak sunulduğu bir vaka çalışması şeklinde tasarlanmıştır. Mülakat verileri, 2016 ve 2017 yıllarında, iki ayrı saha çalışmasında merkezi hükümet ve İstanbul'un yerel yönetiminde ilgili kurumların yetkilileri, özel sektör temsilcileri, sivil toplum kuruluşları, akademisyen ve planlama uzmanlarından oluşan bir potansiyel katılımcı havuzu içerisinde toplamda 32 adet yarı yapılandırılmış görüşmelerden oluşmaktadır. Saha çalışmaları sonucunda üretilen 35 saatlik ses verisi tamamen deşifre edildikten sonra (toplamda 235.000 kelime) tematik kodlama yöntemiyle analiz edilmiştir. Mülakatlardan yapılan alıntılar görüşmecilerin bilgileri anonim

<sup>36</sup> Cesar Ducruet, "Mapping Global Urban Interactions: Maritime Flows and Port Hierarchies Since The Late Nineteenth Century", (Çevrimiçi), 2013, <https://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb429.html>, 21 Ocak 2020.

<sup>37</sup> David Smith and Michael Timberlake, "World City Networks and Hierarchies, 1977-1997: An Empirical Analysis of Global Air Travel Links", *American Behavioral Scientist*, Vol. 44, Iss. 10, London 2001, ss. 1656-1678.

<sup>38</sup> Tomas Sigler, "After The "World City" Has Globalised: Four Agendas Towards a More Nuanced Framework For Global Urban Research", *Geography Compass*, Vol. 10, Iss. 9, Malden 2016, ss. 389-398; Michael Hoyler and John Harrison, "Global Cities Research and Urban Theory Making", *Environment and Planning A*, Vol. 49, Iss. 12, London 2017, ss. 2853-2858.

hale getirilerek araştırmanın tezlerini güçlendirmek ve bilgi vermek amacıyla kullanılmıştır. Bu nedenle, çalışmanın kelime sınırlılıkları da düşünülerek, 32 adet görüşmeden mevcut çalışmanın içeriği açısından en uygun olanları seçilerek, doğrudan alıntı yapmak suretiyle çalışmaya dahil edilmiştir. Çalışma dahilinde görüşülen tüm katılımcıların saha çalışmalarına ve gruplara göre dağılımına ilişkin veriler Tablo-1’de sunulmuştur. Görüşmecilere dair ayrıntılı bilgiler de ayrıca Ek-1’de gösterilmiştir. Toplam katılımcı havuzun içinden çalışmada alıntılanan görüşmecilere dair ayrıntılı bilgiler dipnotlar ve kaynakçada verilmiştir.

**Tablo - 1 Mülakatların Gruplara Göre Dağılımı**

Mülakat Sayıları→ Gruplarına Göre Katılımcılar ↓	Birinci Saha Çalışması	İkinci Saha Çalışması	Toplam
Merkezi Hükümet Kurumları	6	1	7
Yerel Yönetimler	8	0	8
Özel Sektör Temsilcileri ve Meslek Odaları	4	1	5
Sivil Toplum Örgütleri ve Siyasi Partiler	1	6	7
Bireyler (Planlama Uzmanları, Yerel Politikacılar, Aktivistler, Kent Bilimcileri vs.)	3	2	5

### **Ulusal Ekonominin Başkentinden Küresel Kente İstanbul: Yeni Bağlar, Yeni İşlevler**

Küresel kent araştırmacılarının ampirik bazda en fazla yoğunlaştığı konuların başında kentlerin küresel ekonomik sistemdeki işlevleri ve bunlarla bağlantılı olarak belirlenen küresel kent ağlarındaki konumları gelmektedir.<sup>39</sup> 1980’lerden itibaren yaşanan ulusal (Örn. Neoliberal entegrasyon ve uyum politikaları) ve ulus-ötesi (Örn. Doğu Bloku’nun yıkılması) gelişmeler bölgedeki küresel hareketliliği arttırırken, İstanbul hem Türkiye’nin ekonomik başkenti hem de Doğu Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya’yı kapsayan bölgenin en önemli şehirlerinden biri olarak bu gelişmelerden en fazla etkilenen şehirlerin başında geldi. Böylece İstanbul bir yandan yeni sınır-ötesi bağlantılar ve ilişkiler kurmaya başlarken bir yandan da küresel ekonomik sistemin döngüsünde yeni işlevler üstlenmeye başladı. Bu çalışmada kentin pek çok farklı fonksiyonu arasında en fazla ön plana çıkan üç noktaya odaklanılacaktır: Bölgesel komuta ve kontrol merkezi, geçiş noktası ve bölgesel bir hava yolu ulaşım merkezi.

#### **a. Bölgesel Bir Komuta ve Kontrol Merkezi**

Küresel kent yaklaşımının temel varsayımlarımdan birine göre, çok uluslu firmaların genel merkezlerinin belirli şehirlerde kümelenmesiyle bu şehirler küresel ekonominin yönetildiği merkezi noktalar olarak ortaya çıkar.<sup>40</sup> Ayrıca, söz konusu şirketlerin merkez ve diğer ofislerinin sayılarına ve nite-

<sup>39</sup> Michael Hoyler and Peter James Taylor (Ed.), *Cities in Globalization (Global Cities, Vol 1)*, Routledge, London 2013.

<sup>40</sup> György Csomos, “a.g.m.”, ss. 7-26.



liklerine bağlı olarak, bu işlevler, şehirlerin kontrol kapasitelerini ve küresel kentler hiyerarşisindeki konumlarını da belirler.<sup>41</sup> Hiyerarşide yukarıdan aşağıya doğru inildikçe, küresel karargahlar, yerlerini bölgesel yönetim üslerine ve ofislere bırakmaktadır.<sup>42</sup> Küresel ölçekte giderek artan önemine rağmen, İstanbul, kentleri komuta ve kontrol işlevlerine göre tasnif eden çalışmalarda, genellikle ikincil öneme sahip şehirlerin arasında yer almaktadır.<sup>43</sup> Buna göre, İstanbul henüz Londra, New York ya da Tokyo gibi önde gelen küresel kentler ayarında bir küresel kontrol kapasitesi ve hizmet ağına sahip olmamakla beraber, küresel ekonominin sevk ve idaresi açısından bölgesel anlamda önemli bir merkezdir. Bir diğer ifade ile, gelişmekte olan ülkelerdeki pek çok büyük şehir gibi,<sup>44</sup> İstanbul'u da bölgesel akışların merkezinde değerlendirmek, yani ulusal<sup>45</sup> ve bölgesel<sup>46</sup> bir merkez olarak konumlandırmak daha doğru olacaktır: *"Uluslararası sermaye İstanbul'u Balkanlar, Orta Doğu ve Karadeniz Bölgesi için bir komuta ve kontrol merkezi olarak konumlandırıyor."*<sup>47</sup>

İstanbul'un bölgesel fonksiyonlarını belirleyen faktörlerin başında, onun ulusal ekonominin ağırlık merkezi olması gelmektedir. İdari başkentlerin aynı zamanda başat ekonomik merkezler olduğu Londra, Tokyo, Paris gibi örneklerden farklı olarak, İstanbul, ülkenin politik başkenti olmamasına rağmen, ekonomik başkent olarak küresel kentler arasında istisnai bir konuma sahiptir. Yıllık ulusal ekonomik üretimin yaklaşık %30'unu tek başına sağlamakla beraber, şehir hem sanayi hem de hizmetler sektörlerinde Gayrisafi Yurtiçi Hasıla'ya en fazla katkıyı yapmaktadır.<sup>48</sup> Ürettiği iktisadi büyüklüğün yanı sıra, Türkiye'nin en büyük 100 holdinginin yarısından fazlasının yönetim merkezine ev sahipliği yapan İstanbul, aynı zamanda, ulusal ekonominin operasyon ve idare merkezi olarak da ön plana çıkmaktadır.<sup>49</sup>

<sup>41</sup> Peter James Taylor et al., "Advanced Producer Service Firms As Strategic Networks, Global Cities As Strategic Places", *Economic Geography*, Vol. 90, Iss. 3, Milton Park 2014, ss. 267-291.

<sup>42</sup> György Csomos and Ben Derudder, "a.g.m.", ss. 69-80; Xingjian Liu et al., "Mapping The Evolution of Hierarchical and Regional Tendencies in the World City Network, 2000-2010", *Computers, Environment and Urban Systems*, Vol. 43, Iss. 1, Amsterdam 2014, ss. 51-66; Stefan Lüthi et al., "The World City Network: Evaluating Top-Down Versus Bottom-up Approaches", *Cities*, Vol. 72, Iss. Part B, Amsterdam 2018, ss. 287-294.

<sup>43</sup> Xingjian Liu et al., "a.g.m.", ss. 51-66; Xiaolan Yang et al. "Asymmetric Global Network Connectivities in the World City Network, 2013", *Cities*, Vol. 60, Iss. 2017, Amsterdam 2017, ss. 84-90.

<sup>44</sup> György Csomos, "a.g.m.", ss. 7-26.

<sup>45</sup> Tansu Yıldırım and Andrew Mullineux, "An Empirical Assessment of the Istanbul International Financial Centre Project", *Cities*, Vol. 48, Iss. 2015, Amsterdam 2015, ss. 1-7.

<sup>46</sup> Miguel Jimenez et al., "The Global City Hypothesis For The Periphery: A Comparative Case Study of Mexico City, Istanbul and Guangzhou", içinde, Andy Thornley and Yvonne Rudin (Ed.), *Planning in a Global Era*, Ashgate, London 2002, pp. 47-83; Arabinda Bhandari and Raghunad Prasad Verma, *Strategic Management: A Conceptual Framework*, McGraw Hill, New Delhi 2013.

<sup>47</sup> Miguel Jimenez et al., "a.g.m.", s. 39.

<sup>48</sup> TÜİK, "İl Bazında Gayrisafi Yurtiçi Hasıla, İktisadi Faaliyet Kollarına Göre, Cari Fiyatlarla, NACE Rev.2, 2015-2017", (Çevrimiçi), 2019, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=30889>, 8 Mart 2020.

<sup>49</sup> Fortune500, "Fortune 500 Türkiye Listesi", (Çevrimiçi), 2019, <https://www.brandingturkiye.com/fortune-500-turkiye-listesi-aciklandi-2019/>, 8 Mart 2020.

İstanbul'un bu ekonomik potansiyeli, Türkiye'ye yatırım yapan yabancı firmaların da öncelikli olarak İstanbul'da kümelenmesine yol açmaktadır. Güncel verilere göre, Türkiye'de 90.000'in üzerinde yabancı sermayeli şirket faaliyet gösterirken,<sup>50</sup> kurulan şirketlerin yarısından fazlası merkez üs olarak İstanbul'u görmektedir.<sup>51</sup> Dahası, İstanbul özellikle küresel ölçekte faaliyet gösteren büyük holdingler için ulusal sınırların ötesinde faaliyet gösteren bir yönetim merkezi olarak kullanılmaktadır. Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi'nden üst düzey bir yetkilinin verdiği bilgilere göre, bugün Coca-Cola, Microsoft, Intel, P&G gibi önde gelen firmalarında bulunduğu yüzlerce küresel şirket Ortadoğu, Kuzey Afrika, Kafkasya ve Orta Asya'daki faaliyetlerini, İstanbul'da kurdukları bölgesel idare merkezleri üzerinden yönetmektedirler.<sup>52</sup> Öte yandan, bölgesel yönetim üslerinin İstanbul'da kümelenmesi, diğer çok uluslu firmaların da Atina gibi yakın coğrafyalarda bulunan bölgesel merkezlerini İstanbul'a taşımalarına yol açmaktadır.<sup>53</sup>

Şehirlerin küresel yatırımları çekmek için rekabet halinde oldukları bir ekonomik yapı içerisinde, İstanbul nitelikli insan kaynağı, kültürel özellikleri, uluslararası piyasa ile entegre bir sisteme sahip olması, hepsinden önemlisi de coğrafi konumunun getirdiği nispi avantajlar sayesinde, küresel firmalar için cazip bir yatırım üssü olarak görülmektedir:

*"İstanbul birçok küresel firma için bir geçiş noktası. Avrupa'da Amsterdam veya Frankfurt gibi diğer transfer noktalarına kıyasla birçok avantaja sahip. Örneğin, İstanbul'dan üç saatlik bir uçuşla dünyanın üçte birinden fazlasını kapsıyoruz, ki bunların arasında doğunun ve batının en büyük şehirleri de var. [...] Bu, birçok uluslararası şirketin bölgesel ve küresel merkezlerini İstanbul'a taşımalarını sağlıyor."*<sup>54</sup>

İstanbul'u bölgesel bir merkez olarak tanımlayan güncel bir araştırma da yukarıdakilere benzer veriler sunmakla beraber, firmaların İstanbul'u tercih etmelerini sağlayan farklı üstünlüklerinin de altını çizmektedir:

*"Ülkenin kültürü, yerel avantajlar sağlıyor. Türkiye, eski Sovyetler Birliği'nin, Orta Asya ve Kafkasya Cumhuriyetlerine hizmet etmek için küresel şirketlere bölgesel avantajlar sağlamaktadır. Siemens, Chase-Manhattan ve Good-Year tüm Avrasya bölgesine ihracat yapmak üzere İstanbul'da bölge ofislerini kuruyorlar. Ortak dini, kültürel ve dilsel bağlar, Türkiye'yi Kafkaslar ve Orta Asya Cumhuriyetlerinin Müslüman olan ve Türk dilleri konuşan topluluklarına açılan bir kapı haline getirdi. [Bu nedenle], yüzler-*

<sup>50</sup> Türk-internet, "Türkiye'de 91.300 Yabancı Şirket Faaliyet Gösteriyor.", (Çevrimiçi), 2019, <https://turk-internet.com/turkiyede-91-300-yabanci-sirket-faaliyet-gosteriyor/>, 9 Şubat 2020.

<sup>51</sup> Anadolu Ajansı, "İki Yabancı Şirketten Biri İstanbul'da.", (Çevrimiçi), 2015, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/iki-yabanci-sirketten-biri-istanbulda/20722>, 9 Şubat 2020.

<sup>52</sup> Mülakat, 7. Görüşmeci, Üst Düzey Yönetici Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, İstanbul 2017.

<sup>53</sup> Daily Sabah, "Danish Pharma Giant Novo Nordisk Makes Istanbul Regional Management Hub", (Çevrimiçi), 2020, <https://www.dailysabah.com/economy/2020/01/13/danish-pharma-giant-novo-nordisk-makes-istanbul-regional-management-hub>, 20 Ocak 2020.

<sup>54</sup> Mülakat, 4. Görüşmeci, Planlama Uzmanı, Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Ankara 2016.

*ce çok uluslu şirket, İstanbul-Türkiye'nin ekonomik başkentinde bölgesel merkezler kurdu.*<sup>55</sup>

2000'li yılların başında, bölgede gerçek anlamda bir küresel kent olma potansiyeline sahip tek şehir olarak görülen<sup>56</sup> İstanbul'un, bugün, henüz kavramın içerdiği manada bir küresel komuta ve kontrol işlevine sahip olduğunu iddia etmek pek mümkün görünmüyor. Yine de, ekonomik bütünleşmenin şehrin "bölgesel kontrol kapasitesini"<sup>57</sup> arttırdığını ve onu "Orta Doğu ile Balkanlar arasında bölgesel bir merkez"<sup>58</sup> haline getirdiği söylenebilir. Dahası, şehir, en azından onu yönetenlere göre, giderek "daha küresel bir merkez olma yolunda"<sup>59</sup> ilerlemektedir. Dolayısıyla, mevcut küreselleşme eğilimi devam ettiği müddetçe, İstanbul'un bu anlamdaki bölgesel fonksiyonunu geliştirmesi ve küresel ölçeğe taşınması olası sonuçlardan biri olarak görülmektedir.

## **b. Doğu ve Batı Arasında Yükselen Bir Geçiş Noktası**

Küreselleşmenin sürecinin gelişmiş kapitalist ülkelerden gelişmekte olan ülkelere doğru yayılmasıyla, bu ülkelerdeki pek çok büyük şehir -çoğunlukla idari ve/veya ekonomik başkentler- hem ulusal hem de ulus ötesi bağlamda bağlantı ve geçiş noktaları olarak öne çıkmaya başladılar.<sup>60</sup> Geçit (gateway) kentler olarak adlandırılan bu şehirler, başta ekonomi olmak üzere ulaşım ve/veya politika gibi farklı alanlarda hem kendi ülkelerinin hem de yakın coğrafyalarındaki diğer bölgelerin küresel ağlar ile bütünleşmesini sağladılar.<sup>61</sup> Pek çok çalışmanın hemfikir olduğu üzere, özellikle Doğu Bloku'nun yıkılmasından sonra İstanbul hem ulusal hem de bölgesel anlamda önemli bir geçit şehir olarak ortaya çıkmıştır.<sup>62</sup>

İstanbul'un ekonomik anlamda bir geçit işlevi görmesinin 1980'lerden itibaren, çoğunluğu hizmet ve finans sektörlerinde faaliyet gösteren, küresel şirketlerin şehirde şubeler ve müdürlükler açmasıyla başladığı söylenebilir. Ticaretin serbestleştirilmesi, yapısal uyum politikaları, yabancı sermaye teşvikleri vb. entegrasyon politikaları ile desteklenen bu süreçte,<sup>63</sup> Türkiye çok uluslu firmalar için önemli bir yatırım alanı haline gelirken, ülkeye gelen ya-

<sup>55</sup> Arabinda Bhandari and Raghunad Prasad Verma, *Strategic Management: A Conceptual Framework*, McGraw Hill, New Delhi 2013, s. 582.

<sup>56</sup> D.R. Walker and P.J. Taylor, "İstanbul: Gateway Between East and West Under Conditions of Contemporary Globalization?", (Çevrimiçi), 2000, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/projects/project9.html>, 23 Ocak 2020.

<sup>57</sup> Mülakat, 21. Görüşmeci, Yönetici, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, İstanbul 2017.

<sup>58</sup> Mülakat, 14. Görüşmeci, Üst Düzey Yönetici, İstanbul Kalkınma Ajansı, İstanbul 2016.

<sup>59</sup> Mülakat, 14. Görüşmeci, Üst Düzey Yönetici, İstanbul Kalkınma Ajansı, İstanbul 2016.

<sup>60</sup> Richard Grant and Jan Nijman, "Globalization and the Corporate Geography of Cities in the Less-Developed World", *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 92, Iss. 2, Milton Park 2002, ss. 320-340; Cristopher Parnreiter et al., "a.g.m.", ss. 1-16; Tomas Sigler, "a.g.m.", 2013, ss. 612-633.

<sup>61</sup> Joseph Parilla et al., *Global Metro Monitor 2014: An Uncertain Recovery*, The Brookings Institution / Metropolitan Policy Program, Washington DC, 2015.

<sup>62</sup> ESPON, *Territorial Dynamics in Europe Gateway: Gateway Functions in Cities*, ESPON Coordination Unit, Luxembourg 2013.

<sup>63</sup> Bkz. Çağlar Keyder, "İstanbul in a Global Context", Ed. Ricky Burdett, *İstanbul: City of Intersections*, London School of Economics and Political Science, London 2009, ss. 1-3.

bancı şirketlerin öncelikli mekânsal tercihi İstanbul olmuştur.<sup>64</sup> Dolayısıyla, en azından 2000'lerin başına kadar, İstanbul özellikle Türkiye'nin dünya ekonomisine entegre olduğu ulusal bir koridor olarak görünmektedir.

Takip eden dönemde ise İstanbul küresel sermaye için sadece ulusal anlamda değil aynı zamanda Orta Doğu, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Doğu Avrupa'da faaliyet gösteren firmaların konumlandığı ulus ötesi bir ekonomik geçit noktası olarak yükselmeye başlamıştır.<sup>65</sup> Diğer bir ifade ile, yeni dönemin İstanbul'u ekonomik anlamda *"hem bölgenin dünyaya açılan hem de dünyanın bölgeye açılan kapsı"*<sup>66</sup> olarak tanımlanabilir. Bugün, örneğin, *"Japon firmaları, buraya Avrupa'ya ve Amerika'ya, diğerleri ise Orta Doğu ya da Orta Asya'ya açılmak açılabilmek için"*<sup>67</sup> İstanbul'da faaliyet göstermektedirler.

Öte yandan, bu koridor işlevi sadece küresel sermayenin mekânsal organizasyonu ile sınırlandırılmayıp, aynı zamanda ulaşım ve altyapı projeleri için de tartışılabilir. Khanna'nın yakın zamanda dile getirdiği üzere: *"Türkiye, şimdiye kadar, kıtaların çarpıştığı ülke olarak adlandırılmıştı, şimdi ise kıtaların birbirine bağlandığı ülke olarak tanımlanabilir."*<sup>68</sup>

Khanna'ya göre, Doğu-Batı ekseninde ticari ve beşerî akışlar giderek artarken, İstanbul Marmaray başta olmak üzere raylı sistemler ve karayolu projeleri ile Türkiye'nin *"Avrupa [Batı] ile Çin [Doğu] arasında kilit bir koridor"*<sup>69</sup> olma konumunu pekiştirmektedir. Öte yandan, ticari anlamda, tarihi *"İpek Yolu'nun kara ve deniz yollarını buluşturan"*<sup>70</sup> İstanbul aynı stratejik işlevi bugün de Çin'in, *"Bir Kuşak Bir Yol"* olarak adlandırılan, Yeni İpek Yolu Girişimi'nde üstlenmektedir.<sup>71</sup> Biten ve inşaatı devam eden diğer demiryolu güzergahlarına ek olarak, Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne eklenmesi planlanan demiryolu ağının tamamlanmasıyla, İstanbul'un Pekin ve Londra arasındaki bu yeni ticaret rotasının en önemli bağlantı noktalarından birisi olması planlanmaktadır.<sup>72</sup>

Son olarak, tarihin pek çok döneminde, Doğu ile Batı arasında önemli bir kültürel, ekonomik ve politik anlamda önemli bir koridor olan İstanbul, bugün de hem Doğu-Batı hem de Küresel Kuzey-Küresel Güney akslarında şekillenen çok çeşitli sermaye, insan veya politik hareketliliğin de geçiş noktasında bulunmaktadır. Bu şekilde ölçülen küresel hareketliliğin içinde, İstanbul en fazla gelişim gösteren şehirlerden biri olurken, bu gelişimin ana nede-

<sup>64</sup> Mülakat, 16. Görüşmeci, Yönetici, Yabancı Yatırımcılar Derneği, İstanbul 2017.

<sup>65</sup> Saskia Sassen, *a.g.e.*, 2019.

<sup>66</sup> Mülakat, 7. Görüşmeci, Üst Düzey Yönetici Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, İstanbul 2017.

<sup>67</sup> Mülakat, 7. Görüşmeci, Üst Düzey Yönetici Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, İstanbul 2017.

<sup>68</sup> Parag Khanna, *Connectography: Mapping the Future of Global Civilization*, Random House, London 2016, s. 7.

<sup>69</sup> Parag Khanna, *a.g.e.*, s. 7.

<sup>70</sup> Pengfei Ni et al., *Cities Network Along the Silk Road: The Global Urban Competitiveness Report 2017*, Springer, Singapore 2017, s. 124.

<sup>71</sup> Umut Ergunsu, "Belt and Road Will Make Turkey-China Cooperation a Success", (Çevrimiçi), 2017, [http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-06/01/content\\_29580844.htm](http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-06/01/content_29580844.htm), 15 Ocak 2020.

<sup>72</sup> Ali Ünal, "Belt and Road Project to Boost Turkish Economy, New Envoy to China Says", (Çevrimiçi), 2017, <https://www.dailysabah.com/economy/2017/11/20/belt-and-road-project-to-boost-turkish-economy-new-envoy-to-china-says-1511345526>, 9 Ocak 2020.

ni aslında küresel ekonomide artan öneminden çok daha fazla, bilgi, beşeri sermaye, ulaşım ve ekonomik değişimde oynadığı geçiş rolüdür.<sup>73</sup> Ekonomi, yaşanabilirlik, çevre gibi konularda diğer küresel kentlerin gerisinde kalsa da yukarıdaki akışların şekillendirdiği, kültürel etkileşim, erişilebilirlik, politik bağlantılar veya uluslararası ulaşım trafiği gibi kriterlerde en fazla küresel bağlantıya sahip şehirlerin arasında yer almaktadır.<sup>74</sup>

### c. Bölgesel Havayolu Ulaşım ve Aktarma Merkezi

Literatür kısmında tartışıldığı üzere, küresel ekonomik gücün belirli şehirlerde kümelenmesi aynı zamanda -bilgi, sermaye ve insan akışlarına bağlı olarak- bu şehirlerin kendi aralarındaki bağlantıları da arttırmaktadır. Bu akışlar bir ağ sistemi içerisinde düşünüldüğünde, en küresel şehirlerin en fazla küresel bağlantıya sahip olduğu hiyerarşik bir küresel kentsel düzenin de varlığını ima eder.<sup>75</sup> Bu düzen içerisinde, uluslararası havayolu taşımacılığı, bireylerin, çok uluslu şirket profesyonellerinin ya da küresel elitlerin çeşitli bireysel (eğitim, turizm, göç vs.) ve/veya ekonomik motivasyonlar ile gerçekleştirdiği insan merkezli küresel hareketliliğin omurgasını oluşturmaktadır.<sup>76</sup> Diğer bir ifade ile, dünya küreselleştikçe, belirli (küresel) şehirlerarası rotalar daha görünür olmakta ve daha da önemlisi bazı büyük şehirler ana ulaşım ve aktarma üssü olarak ön plana çıkmaktadır. Bu gözle değerlendirildiğinde, İstanbul genellikle en fazla küresel bağlantıya sahip ilk otuz şehir arasında yer alırken,<sup>77</sup> şehrin öne çıktığı noktalardan biri de uluslararası havayolu taşımacılığındaki kilit konumudur: *“İstanbul’un Avrupa ve Asya arasındaki coğrafi olarak avantajlı konumu, onun büyük bir kıtalararası [ulaşım] merkezine dönüşmesine yardımcı olabilir.”*<sup>78</sup>

Pek çok araştırmacının hemfikir olduğu üzere, Sovyetler Birliği’nin dağılmasından sonra yaşanan gelişmeler İstanbul’u Avrupa ve Asya arasında artan bir ulaşım hareketliliğinin merkezine yerleştirdi.<sup>79</sup> Bu süreçte İstanbul hem nihai varış noktası hem de önemli bir transfer noktası olarak uluslararası uçuş trafiğinde önemli bir lokasyon olarak öne çıkmaya başladı. 2000’li yıllarda artarak devam eden bu hareketlilik, İstanbul’u dünyanın en hızlı gelişen havayolu ulaşım merkezlerinden biri haline getirdi.<sup>80</sup> 2018 rakamlarına göre,

<sup>73</sup> A.T. Kearney, *Global Cities 2017: Leaders in a World of Disruptive Innovation*, A.T. Kearney, Chicago 2017.

<sup>74</sup> A.T. Kearney, *a.g.e.*, 2017; Ni et al., *a.g.e.*, 2017; Mori Memorial Foundation, *Global Power City Index 2019*, Institute for Urban Strategies: The Mori Memorial Foundation, Tokyo 2019.

<sup>75</sup> Ben Derudder and Peter James Taylor, “a.g.m.”, 2019, ss. 77-102.

<sup>76</sup> Sven Kesselring, “Global Transfer Points: The Making of Airports in the Mobile Risk Society”, Ed. Saulo Cwerner et al., *Aeromobilities*, Routledge, London and New York 2009, ss. 39-59.

<sup>77</sup> Xiaolan Yang et al., “a.g.m.”, 2017, ss. 84-90.

<sup>78</sup> Johannes Reichmuth and Peter Berster, “Past and Future Developments of the Global Air Traffic”, Ed. Martin Kaltschmitt and Ulf Neuling, *Biokerosene: Status and Prospects*, Springer, Berlin 2017, ss. 13-31.

<sup>79</sup> Bkz. Reşat Kasaba (Ed.), *The Cambridge History of Turkey Volume 4: Turkey in the Modern World*, Cambridge University Press, Cambridge 2008.

<sup>80</sup> European Commission, *Annual Analyses of the EU Air Transport Market 2016 Final Report*, Mott MacDonald, Croydon 2017.

yolcu sayılarına göre hesaplanan merkez havayolları endekslerinde İstanbul Atatürk Havalimanı,<sup>81</sup> dünyanın en yoğun 17. havalimanı olarak gösterilmektedir.<sup>82</sup> Şehirdeki bir diğer havalimanı olan Sabiha Gökçen Havalimanı da benzer bir şekilde, düşük-maliyetli havayolu ulaşımında dünyada ilk yirmi de yer almaktadır.<sup>83</sup> Bununla beraber, İstanbul'un küresel havayolu ağında oynadığı merkez rolü toplam yolcu sayılarından daha fazla transit uçuşlarda oynadığı transfer noktası işlevi ile ön plana çıkmaktadır. Bu bağlamda, İstanbul dünyadaki en önemli 7. aktarma merkezlerinden biri iken, Avrupa'da Frankfurt'un ardından en yoğun 2. transfer noktasıdır.<sup>84</sup>

Öte yandan: *“Bir uluslararası havalimanı merkezi sadece uluslararası yolcuların sayısı, ulaşım bağlantıları veya sıklığı ile tanımlanmaz, aynı zamanda bu parametrelerin coğrafi olarak çeşitlendirilmesi ve kapsamlı bir şekilde dağıtılması gerekir.”*<sup>85</sup>

Yukarıdaki alıntıdan hareketle, İstanbul'un küresel bağlantı sayısı ve bu bağlantıların coğrafi dağılımı konusunda da önemli bir merkez olduğu söylenebilir. Şehrin 4 saatlik bir uçuş mesafesinde Londra, Paris gibi lider küresel şehirler de dahil olmak üzere dünyanın yaklaşık üçte birine erişim imkânı veren avantajlı coğrafi konumu onu küresel havayolu ağlarının ana düğüm noktalarından biri yapmaktadır. Havaalanlarını uluslararası bağlantı sayılarına göre sıralayan Megahubs Uluslararası Endeksi'ne göre, İstanbul Atatürk Havalimanı dünyada en fazla uluslararası bağlantıya sahip havaalanları arasında ilk 17. sırada yer alırken, toplamda 55.000 uluslararası bağlantı ile Orta Doğu, Orta Asya ve Doğu Avrupa'yı kapsayan bölge içinde de lider şehir konumundadır.<sup>86</sup> İstanbul'u bu kapsamda avantajlı kılan bir diğer unsur da şehri ana merkez üssü olarak konumlandıran ulusal havayolu şirketi Türk Hava Yolları'nın (THY) İstanbul'u dünyanın en büyük uluslararası uçuş merkezlerinden biri haline getirme misyonuna sahip olmasıdır.<sup>87</sup> İstanbul merkezli toplam 177 ulusal ve uluslararası rotaya uçuş yapan THY, Atatürk Havalimanı'ndaki küresel trafiği yaratan baş aktör olarak görünmektedir.<sup>88</sup>

Tartışmayı bitirmeden önce, İstanbul'un küresel havayolu ağlarındaki rolünü ciddi ölçüde değiştirebilecek bir noktanın daha altını çizmek gerekir:

*“Şu anda İstanbul'da iki uluslararası havaalanı var. Üçüncü Havaalanı ile İstanbul, dünyadaki en önemli ulaşım merkezlerinden biri olacak. Bu*

<sup>81</sup> Büyük İstanbul Havalimanı'nın kısmen kullanıma açılmasının ardından, İstanbul Atatürk Havalimanı 6 Nisan 2019 tarihinde kapatıldı. Bu nedenle çalışmada sunulan veriler bir önceki yıla aittir.

<sup>82</sup> Airports Council International, “World's 20 Busiest Airports”, (Çevrimiçi), 2019, [https://aci.aero/wp-content/uploads/2019/03/2486\\_Top-20-Busiest-Airport\\_passenger\\_v3\\_web.pdf](https://aci.aero/wp-content/uploads/2019/03/2486_Top-20-Busiest-Airport_passenger_v3_web.pdf), 15 Ocak 2020.

<sup>83</sup> OAG, *The OAG Megahubs Index 2019*, OAG Aviation Worldwide Ltd, Chicago 2019.

<sup>84</sup> European Commission, *a.g.e.*

<sup>85</sup> Roberto Diez-Pisonero, “Airports and Cities in the Context of Globalisation: A Multidimensional Symbiosis in Adolfo Suárez-Madrid Barajas Airport”, *The Geographical Journal*, Vol. 185, Iss. 4, Malden 2019, ss. 485-497.

<sup>86</sup> OAG, *a.g.e.*

<sup>87</sup> THY, *Türk Hava Yolları 2016 Faaliyet Raporu*, Türk Hava Yolları, İstanbul 2017.

<sup>88</sup> OAG, *a.g.e.*

*sayede insanlar Uzakdoğu'dan Afrika'ya, Avrupa'ya ya da diğer yerlere uçarken İstanbul'u bir aktarma noktası olarak kullanarak günlük yaşamlarında 3-4 saat kazanacaklar. [...] Üçüncü Havaalanı aktif olduğunda hem Frankfurt hem de Londra Havaalanları yerlerini kaybedecek ve İstanbul onların yerini alacak.<sup>89</sup>*

İstanbul'un hem havayolu lojistiği hem de yolcu taşımacılığı alanında bölgesel merkez olma konumunu güçlendirmek hem merkezi hem de yerel yönetimlerin vurguladığı ve geliştirmeyi amaçladığı temel unsurlardan biridir. Yer seçimi, çevreye etkileri gibi nedenler ile yoğun eleştiriler olsa da 2019 içinde kısmen devreye alınan ve 2023'e kadar tamamlanması planlanan Büyük İstanbul Havalimanı'nın tamamen faaliyete girmesi ile birlikte, şehrin Frankfurt ve Londra gibi şehirlerin önüne geçip Avrupa'nın en önemli havayolu transfer noktası olması planlanmaktadır. Dolayısıyla, yakın gelecek için bakıldığında, yukarıdaki iki hedefe nazaran, İstanbul'un küresel anlamda söz sahibi olması beklenen en önemli işlev de bu nedenle bu hub işlevi olarak düşünülebilir.

### **Sonuç**

Kısaca küreselleşme olarak nitelediğimiz çok boyutlu değişim son birkaç on yılda dünya ekonomisini ve bununla bağlantılı olarak dünyanın politik, coğrafi ve mekânsal yapısını geri döndürülemez biçimde dönüştürdü. Küresel ekonomik sistemin giderek daha yaygın ve kompleks hale gelen yapısı yeni ulus-altı formları sistemin mekânsal örgütlenmesinde ana düğüm noktaları olarak ortaya çıkardı. Dahası, dünya ölçeğinde örgütlenen küresel şirketlerin aralarındaki sonsuz bilgi, sermaye ve iş yükü akışları bu şirketlerin kümelendiği şehirlerin arasında ulusal sınırları aşan bir ilişki ağı yarattı. Yeni kentsel düzenin varlığına da işaret eden bu küresel hareketlilik aynı zamanda belirli şehirlerin diğerlerine nazaran ön plana çıktığı hiyerarşik bir kent sistemi yarattı.

Bu yeni düzen içerisinde lider küresel kentler halen daha sistemin ana bağlantı noktaları olarak tanımlanırken, özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki büyük şehirler yeni görevleri ve bağlantıları ile küresel kentler sisteminin yeni cazibe merkezleri olarak ön plana çıkmaya başladı. İstanbul, bu şehirlerin arasında, pek çok yönüyle, küresel önemini ve bağlantılarını en fazla arttıran şehirlerden birisi oldu. Bu artış İstanbul'un küresel sistemde üstlendiği üç temel işlev ile ilişkilendirilebilir. Birincisi, İstanbul, çok uluslu şirketlerin bölgesel operasyonlarını üzerinden yönettikleri önemli bir bölgesel komuta-kontrol merkezi olarak görülmektedir. İkincisi, yine küresel şirketler için oynadığı rol başta olmak üzere, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlü enerji, ulaşım, ticari ya da politik akışların merkezinde önemli bir koridor işlevi görmektedir. Üçüncüsü ve belki de diğerlerinden en önemlisi, coğrafi konumu şehri dünyanın en önemli ve bölgede tek havayolu ulaşım merkezlerinden biri yapmaktadır.

Son olarak eklemek gerekirse, küresel ekonomik entegrasyonun Türkiye'nin de içinde bulunduğu bölgeyi kapsayacak şekilde genişlemesi, İstan-

<sup>89</sup> Mülakat, 15. Görüşmeci, Üst Düzey Yönetici, Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Dünya Teşkilatı, İstanbul 2016.

bul'a geçen yüzyılın başında yitirdiği küresel bağlantılarını ve önemini yeniden kazandırmaya başladı. Dünya ekonominin işleyişinde henüz lider küresel kentler kadar büyük bir yer işgal etmese de içinde bulunduğu ulus-ötesi bölgenin pek çok açıdan en önemli şehir olması, İstanbul'un küreselleşme eğilimi devam ettiği müddetçe küresel kentler sistemindeki önemini daha da arttırabileceği izlenimini vermektedir.

### Kaynaklar

Airports Council International: "World's 20 Busiest Airports", (Çevrimiçi), 2019, [https://aci.aero/wp-content/uploads/2019/03/2486\\_Top-20-Busiest-Airport\\_passenger\\_v3\\_web.pdf](https://aci.aero/wp-content/uploads/2019/03/2486_Top-20-Busiest-Airport_passenger_v3_web.pdf), 15 Ocak 2010.

Anadolu Ajansı: "İki Yabancı Şirketten Biri İstanbul'da", (Çevrimiçi), 2015, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/iki-yabanci-sirketten-biri-istanbulda/20722>, 9 Şubat 2020.

BASSENS, David and VAN MEETEREN, Michiel: "World Cities Under Conditions of Financialized Globalization: Towards An Augmented World City Hypothesis", *Progress in Human Geography*, Vol. 39, Iss. 6, London 2015.

BHANDARI, Arabinda and VERMA, Raghunad Prasad: *Strategic Management: A Conceptual Framework*, McGraw Hill, New Delhi 2013.

BRENNER, Neil: *New State Spaces: Urban Governance and Rescaling of Statehood*, Oxford University Press, Oxford 2004.

\_\_\_\_\_: *New Urban Spaces: Urban Theory and the Scale Question*, Oxford University Press, Oxford 2018.

BREUL, Moritz: *Gateway Cities in Global Production Networks: Insights from the Oil and Gas Industry in Southeast Asia*, Springer, Cham 2020.

CESAR, Ducruet: "Mapping Global Urban Interactions: Maritime Flows and Port Hierarchies Since The Late Nineteenth Century", (Çevrimiçi), 2013, <https://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb429.html>, 21 Ocak 2020.

CHUBAROV, Ilya and BROOKER, Daniel: "Multiple Pathways to Global City Formation: A Functional Approach and Review of Recent Evidence in China", *Cities*, Vol. 35, Amsterdam 2013.

CSOMOS, György and DERUDDER, Ben: "Ranking Asia-Pacific Cities: Economic Performance of Multinational Corporations and the Regional Urban Hierarchy", *Bulletin of Geography*, Vol. 25, Iss. 25, Warsaw 2014.

CSOMOS, György: "Cities As Command and Control Centres Of The World Economy: An Empirical Analysis, 2006-2015", *Bulletin of Geography*, Vol. 38, Warsaw 2017.

Daily Sabah, "Danish Pharma Giant Novo Nordisk Makes Istanbul Regional Management Hub", (Çevrimiçi), 2020, <https://www.dailysabah.com/economy/2020/01/13/danish-pharma-giant-novo-nordisk-makes-istanbul-regional-management-hub>, 20 Ocak 2020.

DERUDDER, Ben and TAYLOR, Peter James: "Change in the World City Network, 2000-2012", *Professional Geographer*, Vol. 68, Iss. 4, Milton Park 2016.

\_\_\_\_\_: "Multiple Geographies of Global Urban Connectivity As Measured in the Interlocking Network Model", içinde Tim Schwanen and Ronald Van Kempen (Ed.), *Handbook of Urban Geography*, Edward Elgar, Cheltenham 2019.

DIEZ-PISONERO, Roberto: "Airports and Cities in the Context of Globalisation: A Multidimensional Symbiosis in Adolfo Suárez-Madrid Barajas Airport", *The Geographical Journal*, Vol. 185, Iss. 4, Malden 2019.



ERGUNSU, Umut: “Belt and Road Will Make Turkey-China Cooperation a Success”, (Çevrimiçi), 2017, [http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-06/01/content\\_29580844.htm](http://www.chinadaily.com.cn/opinion/2017-06/01/content_29580844.htm), 15 Ocak 2020.

ESPON, *Territorial Dynamics in Europe Gateway: Gateway Functions in Cities*, ESPON Coordination Unit, Luxembourg 2013.

European Commission, *Annual Analyses of the EU Air Transport Market 2016 Final Report*, Mott MacDonald, Croydon 2017.

Fortune500: “Fortune 500 Türkiye Listesi”, (Çevrimiçi), 2019, <https://www.brandingturkiye.com/fortune-500-turkiye-listesi-aciklandi-2019/>, 8 Mart 2020.

FRIEDMANN, John and WOLFF, Goetz: “World City Formation: An Agenda For Research and Action”, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 6, Iss. 3, Malden 1982.

FRIEDMANN, John: “The World City Hypothesis”, *Development and Change*, Vol. 17, Iss. 1, London 1986.

GaWC: “The World According to GaWC 2016’, Globalization and World Cities Network”, (Çevrimiçi), 2017, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2016t.html>, 24 Ocak 2020.

GRANT, Richard and NIJMAN, Jan: “Globalization and the Corporate Geography of Cities in the Less-Developed World”, *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 92, Iss. 2, Milton Park 2002.

HAN, Sun Sheng: “Global City Making in Singapore: A Real Estate Perspective”, *Progress in Planning*, Vol. 64, Iss. 2, Amsterdam 2005.

HOYLER, Michael and HARRISON, John: “Global Cities Research and Urban Theory Making”, *Environment and Planning A*, Vol. 49, Iss. 12, London 2017.

HOYLER, Michael and TAYLOR, Peter James (Ed.): *Cities in Globalization (Global Cities, Vol 1)*, Routledge, London 2013.

HOYLER, Michael - PARNREITER, Christof and WATSON, Allan: “Agency and Practice in the Making of Global Cities: Towards a Renewed Research Agenda”, içinde Michael Hoyler, Christof Parnreiter and Allan Watson (Ed.), *Global City Makers: Economic Actors and Practices in the World City Network*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham 2018.

JIMENEZ, Miguel - TANG, Bo-Sin - YALCINTAN, Murat - ZIBEL, Ertan: “The Global City Hypothesis For The Periphery: A Comparative Case Study of Mexico City, Istanbul and Guangzhou”, içinde Andy Thornley and Yvonne Rudin (Ed.), *Planning in a Global Era*, Ashgate, London 2002.

JOHANNES, Reichmuth and BERSTER, Peter, “Past and Future Developments of the Global Air Traffic”, içinde Martin Kaltschmitt and Ulf Neuling (Ed.); *Biokerosene: Status and Prospects*, Springer, Berlin 2017.

KASABA, Reşat (Ed.): *The Cambridge History of Turkey Volume 4: Turkey in the Modern World*, Cambridge University Press, Cambridge 2008.

KEARNEY, A.T.: *Global Cities: Leaders in a World of Disruptive Innovation*, A.T. Kearney, Chicago 2017.

KESSELRING, Sven: “Global Transfer Points: The Making of Airports in the Mobile Risk Society”, içinde, Saulo Cwerner - Sven Kesselring and John Urry (Ed.), *Aeromobilities*, Routledge, London and New York 2009.

KEYDER, Çağlar: “Istanbul in a Global Context”, içinde, Ricky Burdett, *Istanbul: City of Intersections*, London School of Economics and Political Science, London 2009.

KHANNA, Parag: *Connectography: Mapping the Future of Global Civilization*, Random House, London 2016.

KLEIBERT, Jana: “On The Global City Map, But Not in Command? Probing Manila’s Position in the World City Network”, *Environment and Planning A*, Vol. 49, Iss. 12, London 2017.

LIU, Xingjian - DERUDDER, Ben and TALYOR, Peter James: “Mapping The Evolution Of Hierarchical and Regional Tendencies in the World City Network, 2000-2010”, *Computers, Environment and Urban Systems*, Vol. 43, Iss. 1, Amsterdam 2014.

LÜTHI, Stefan - THIERSTEIN, Alain and HOYLER, Michael: “The World City Network: Evaluating Top-Down Versus Bottom-up Approaches”, *Cities*, Vol. 72, Iss. Part B, Amsterdam 2018.

Mori Memorial Foundation, *Global Power City Index 2019*, Institute for Urban Strategies: The Mori Memorial Foundation, Tokyo 2019.

Mülakat, 15. Görüşmeci, Üst Düzey Yönetici, Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Dünya Teşkilatı, İstanbul 2016.

Mülakat, 7. Görüşmeci, Üst Düzey Yönetici, Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, İstanbul 2017.

Mülakat, 14. Görüşmeci, Üst Düzey Yönetici, İstanbul Kalkınma Ajansı, İstanbul 2016.

Mülakat, 4. Görüşmeci, Planlama Uzmanı, Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, Ankara 2016.

Mülakat, Yönetici, 16. Görüşmeci, Yabancı Yatırımcılar Derneği, İstanbul 2017.

Mülakat, Yönetici, 21. Görüşmeci, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, İstanbul 2017.

NI, Pengfei - KAMIYA, Marco and DING, Ruxi: *Cities Network Along the Silk Road: The Global Urban Competitiveness Report 2017*, Springer, Singapore 2017.

OAG, *The OAG Megahubs Index 2019*, OAG Aviation Worldwide Ltd., Chicago 2019.

PARILLAR, Joseph - TRUJILLO, Jesus Leal - BERUBE, Alan and RAN, Tao: *Global Metro Monitor 2014: An Uncertain Recovery, The Brookings Institution / Metropolitan Policy Program*, Washington DC., 2015.

PARNREITER, Christof: “Network or Hierarchical Relations? A Plea For Redirecting Attention to the Control Functions of Global Cities”, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Vol. 105, Iss. 4, Malden 2014.

PARNREITER, Christof - HAFERBURG, Christoph and OŞENBRÜGGE, Jürgen: “Shifting Corporate Geographies in Global Cities of the South: Mexico City and Johannesburg As Case Studies”, *Die Erde*, Vol. 144, Iss. 1, Berlin 2013.

ROBINSON, Jennifer: “Global and World Cities: A View From of the Map”, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 26, Iss. 3, Malden 2002.

\_\_\_\_\_ : “Theorizing the Global Urban With “Global and World Cities Research”: Beyond Cities and Synechdoche”, *Dialogues in Human Geography*, Vol. 6, Iss. 3, London 2016.

\_\_\_\_\_ : *Ordinary Cities: Between Modernity and Development*, Routledge, London 2006.

ROSSI, Elena and TAYLOR, Peter James: “Gateway Cities’ in Economic Globalisation: How Banks Are Using Brazilian Cities”, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Vol. 97, Iss. 5, Malden 2006.

SASSEN, Saskia: "The Global City: Enabling Economic Intermediation and Bearing Its Costs", *City and Community*, Vol. 15, Iss. 2, Malden 2016.

\_\_\_\_\_ : *Cities in a World Economy*, 5. Edition, SAGE, Thousand Oaks, 2019.

\_\_\_\_\_ : *The Global City: New York, London, Tokyo*, 2. edition, Princeton University Press, Princeton 2001.

\_\_\_\_\_ : *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton 1991.

SCOTT, Allen J.: "Globalization and the Rise of City-Regions", *European Planning Studies*, Vol. 9, Iss. 7, Milton Park 2001.

SHEPPARD, Eric - LEITNER, Helga and MARINGANTI, Anant: "Provincializing Global Urbanism: A Manifesto", *Urban Geography*, Vol. 34, Iss. 7, Milton Park 2013.

SIGLER, Tomas: "After the "World City" Has Globalised: Four Agendas Towards A More Nuanced Framework For Global Urban Research", *Geography Compass*, Vol. 10, Iss. 9, Malden 2016.

\_\_\_\_\_ : "Relational Cities: Doha, Panama City and Dubai as 21<sup>st</sup> Century Entrepôts", *Urban Geography*, Vol. 34, Iss. 5, Milton Park 2013.

SMITH, David and TIMBERLAKE, Michael: "World City Networks and Hierarchies, 1977-1997: An Empirical Analysis of Global Air Travel Links", *American Behavioral Scientist*, Vol. 44, Iss. 10, London 2001.

TAYLOR, Peter James: "World Cities and Territorial States: The Rise And Fall of Their Mutuality", içinde Paul Knox and Peter James Taylor (Ed.), *World Cities in a World-System*, Cambridge University Press, Cambridge 1995.

\_\_\_\_\_ : *Extraordinary Cities: Millennia of Moral Syndromes, World - Systems and City / State Relations*, Edward Elgar, Cheltenham 2013.

TAYLOR, Peter James - DERUDDER, Ben - FAULCONBRIDGE, James - HOYLER, Michael and NI, Pengfei: "Advanced Producer Service Firms As Strategic Networks, Global Cities as Strategic Places", *Economic Geography*, Vol. 90, Iss. 3, Milton Park 2014.

THY: *Türk Hava Yolları 2016 Faaliyet Raporu*, Türk Hava Yolları, İstanbul 2017.

TÜİK: "İl Bazında Gayrisafi Yurtiçi Hasıla, İktisadi Faaliyet Kollarına Göre, Cari Fiyatlarla, NACE Rev. 2, 2015-2017", (Çevrimiçi), 2019, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=30889>, 8 Mart 2020.

Türk-internet: "Türkiye'de 91.300 Yabancı Şirket Faaliyet Gösteriyor", 2019, (Çevrimiçi), <https://turk-internet.com/turkiyede-91-300-yabanci-sirket-faaliyet-gosteriyor/>, 9 Şubat 2020.

ÜNAL, Ali: "Belt and Road Project to Boost Turkish Economy, New Envoy to China Says", (Çevrimiçi), 2017, <https://www.dailysabah.com/economy/2017/11/20/belt-and-road-project-to-boost-turkish-economy-new-envoy-to-china-says-1511345526>, 9 Ocak 2020.

WALKER, D.R.F. and TAYLOR, Peter James: "Istanbul: Gateway Between East and West Under Conditions of Contemporary Globalization?", (Çevrimiçi), 2000, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/projects/project9.html>, 23 Ocak 2020.

YANG, Xiaolan - DERUDDER, Ben - TAYLOR, Peter James - NI, Pengfei and SHEN, Wei: "Asymmetric Global Network Connectivities in the World City Network, 2013", *Cities*, Vol. 60, Iss. 2017, Amsterdam 2017.

YILDIRIM, Tansu and MULLINEUX, Andrew: "An Empirical Assessment of The Istanbul International Financial Centre Project", *Cities*, Vol. 48, Iss. 2015, Milton Park 2015.

**Ek- 1 Mülakat ve Görüşmeciler Bilgileri**

Anonim İsim	Grup	Kurum	Tarihi Aralığı
1. Görüşmeci	Merkezi Hükümet	TOKİ	2016 - Ocak
2. Görüşmeci	Merkezi Hükümet	TOKİ	2016 - Ocak
3. Görüşmeci	Merkezi Hükümet	TOKİ	2016 - Ocak
4. Görüşmeci	Merkezi Hükümet	Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı	2016 - Ocak
5. Görüşmeci	Merkezi Hükümet	Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı	2016 - Ocak
6. Görüşmeci	Merkezi Hükümet	Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	2016 - Ocak
7. Görüşmeci	Merkezi Hükümet	Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi	2017 - Ocak
8. Görüşmeci	Yerel Yönetimler	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	2016 - Ocak
9. Görüşmeci	Yerel Yönetimler	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	2016 - Ocak
10. Görüşmeci	Yerel Yönetimler	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	2016 - Ocak
11. Görüşmeci	Yerel Yönetimler	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	2016 - Ocak
12. Görüşmeci	Yerel Yönetimler	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	2016 - Ocak
13. Görüşmeci	Yerel Yönetimler	İstanbul Büyükşehir Belediyesi	2016 - Ocak
14. Görüşmeci	Yerel Yönetimler	İstanbul Kalkınma Ajansı	2016 - Ocak
15. Görüşmeci	Yerel Yönetimler	Dünya Birleşmiş Kentler ve Yerel Yönetimler Teşkilatı	2016 - Ocak
16. Görüşmeci	Özel Sektör Temsilcileri	Yabancı Yatırımcılar Derneği (YASED)	2017 - Ocak
17. Görüşmeci	Özel Sektör Temsilcileri	SOYAK GYO	2016 - Ocak
18. Görüşmeci	Özel Sektör Temsilcileri	Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (MÜSİAD)	2016 - Ocak
19. Görüşmeci	Özel Sektör Temsilcileri	Mimar ve Mühendisler Grubu (MMG)	2016 - Ocak
20. Görüşmeci	Özel Sektör Temsilcileri	Gayrimenkul Yatırım Ortaklıkları Derneği (GYODER)	2016 - Ocak
21. Görüşmeci	Sivil Toplum Örgütleri	TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi	2017 - Ocak
22. Görüşmeci	Sivil Toplum Örgütleri	DİSK	2017 - Ocak
23. Görüşmeci	Sivil Toplum Örgütleri	Sarıyer Kent Dayanışması	2017 - Ocak
24. Görüşmeci	Sivil Toplum Örgütleri	ÇEKÜL	2017 - Ocak
25. Görüşmeci	Sivil Toplum Örgütleri	Kuzey Ormanları Savunması	2017 - Ocak
26. Görüşmeci	Sivil Toplum Örgütleri	İstanbul Kent Savunması	2017 - Ocak
27. Görüşmeci	Siyasi Partiler	MHP İstanbul İl Teşkilatı	2016 - Ocak
28. Görüşmeci	Bireysel	Akademisyen - Boğaziçi Üniversitesi	2016 - Ocak
29. Görüşmeci	Bireysel	Akademisyen - Kadir Has Üniversitesi	2016 - Ocak
30. Görüşmeci	Bireysel	Aktivist	2017 - Ocak
31. Görüşmeci	Bireysel	Bağımsız Şehir Plancısı	2016 - Ocak
32. Görüşmeci	Bireysel	Bağımsız Şehir Plancısı	2017 - Ocak