

# BÖLGESELLEŞMEYİ BAĞLAMINA OTURTMAK: YENİ BİR BÖLGESELLEŞME ANLAYIŞI TAHAYYÜL EDİLEBİLİR Mİ?

Araş. Gör. Meryem Çakır KANTARCIOĞLU  
Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yönetim Bilimi A.B.D.  
[mcakirdicle@gmail.com](mailto:mcakirdicle@gmail.com)

## ÖZ

Ulusal kalkınmacı bölgeselleşme ile yeni bölgeselleşme birbirlerinden niteliksel olarak farklılaşmazlar. Farklılık, biçimsel bir dönüşümü ifade etmektedir. Türkiye'deki bölgeselleşme olgusunun tarihsel dönüşümü de bu biçimsellik ile ilişkilidir. O halde son on dört yılın yeni bölgeselleşme politikalarını eleştirel bir yaklaşımla ele almak mümkünken eleştirilen üzerinden yeni bir öneri getirilebilir mi?

Bu yazıda Türkiye'de son dönemde uygulanan bölgeselleşme politikalarının kapitalist toplumsal formasyon içinde belli bir düzleme oturduğu, bölgeselleşme açısından sunulan yeni bir önerinin de toplumsal formasyonun kendisinden kopuk olamayacağı tezi savunulacaktır. Tez bağlamında, bölgeselleşmenin sorunlarını çözmek üzere yeni bir öneri getirilecek ise bu önerinin üretim biçiminin gerektirdiği siyasal ve yönetsel gerçekliklerden kopuk olamayacağı gösterilmeye çalışılacaktır.

**Anahtar Kavramlar:** bölgeselleşme, yeni bölgeselleşme, üretim biçimi

## Binding to Context of Regionalization: Is It Possible to Imagine a New Regionalization Approach?

### Abstract

National developmentalist regionalism does not differentiate from new regionalism in the way of qualification. The qualification means a formal transformation. Historical transformation of Turkey's regionalization phenomena is related to this form. So, while it is possible to make a critical approach on the last fourteen years' regionalism politics in Turkey, is it possible a new suggestion on this issue in terms of this critics?

In this article, it will be argued that the regional policies which are applied in Turkey for last years are related to capitalist social formation, in this respect, a new suggestion on this issue can not be disconnected from social formation. In thesis context it will be tried to show that the regional policies of Turkey is in relation with ground of social reality and if a suggestion will be made for the problems of regional policies, it should be sign that relation between mode of production and political and administrative realities are not separated from each other.

**Key Terms:** regionalization, new regionalization, mode of production

## 1. ÜRETİM BİÇİMİ VE BÖLGESELLEŞME İLİŞKİSİ

Üretim biçiminin krizi yeni toplumsal formasyonların ortaya çıkışına, sınıfsal ilişkilerin yeniden belirlenmesine ve böylece mekânsal yeniden düzenlemelerin krizi aşar biçimde yapılanmasına olanak verir. Üretim mekânlarının yeniden düzenlenmesi ve kapitalizmin krizine yanıt olacak biçimde mekânsal örgütlemelerin şekillenmesi, dönemselleşir. Dönemselleşme, tarihselliğin bir gereği olarak farklı biçimlerin özelliklerini taşısa da aynı üretim biçiminin içindeki mekânsal dönüşümler, niteliksel farklılaşmaları doğurmazlar. Zira bölgeselleşme kavramının farklı dönemlerde biçimsel olarak değişiklik göstermesi ve içinin doldurulması bu biçimsel dönüşümlerle ilgilidir. Üretim biçimi ve toplumsal formasyon sabit kaldığı sürece üretimin mekânsal örgütlenmesindeki ölçek değişimi niteliksel bir dönüşümü ifade etmekten uzak kalmaktadırlar. Mekânın kendisi sermaye birikimi açısından önemlidir; kullanım değerinin değişim değerine dönüştürülerek mübadele edilebileceği, dolaşım süreci içinde maliyet düşük, kârın ise yüksek olabileceği alanlar

olarak mekan, kapitalist toplumsal formasyonun bir parçasını oluşturur (Harvey, 2008; 81). Diğer taraftan kapitalist faaliyet eşitsiz coğrafi gelişim yaratır. Eşitsiz coğrafi gelişim, sermayenin görece gelişkin olduğu bölgeler lehine bir üstünlük yaratırken sermayenin değerlendirme sürecinin daha engebeli olduğu yerler açısından rekabet koşullarının dışında kalmayı getirir. Böylece ortaya çıkan tekelleşme bir yandan sermayenin belli bir bölgede/mekânda toplanmasıyla maliyeti azaltır, diğer yandan mutlak toprak rantından kaynaklı sabit sermaye değerini arttırır. Tekelleşme mekânsal olarak bölgeyi, üretim olarak mekan üzerindeki sermayeyi oligopol ya da monopol haline getirir (Harvey, 2008; 82). Fakat üretim süreci yalnız üretme faaliyeti ile sınırlı kalmaz, metaların değerlendirme süreci, dolaşım sürecini de zorunlu kılar. Dolaşım süreci ise değerlendirme/paraya dönüşme süreci ile bir ilişkisellik içindedir. Dolaşım süreci uzadıkça metaların alını-satılma, para biçimine evrilme süreçleri de uzar. Bu sebeple, dolaşım sürecinin kısaltılması gerekliliği ulaşım ağlarının, teknolojinin vs. gelişkinliğini gerektirir.

Sermaye birikiminin sürekliliği iki biçimde sağlanmaktadır. Bunlardan ilki nispi artı- değer oranını yükseltmekten ikincisi dolaşım sürecini kısaltmak ve dolaşım maliyetini azaltmak ve bir zamanlar Marx'ın işaret ettiği "her türlü yer(el) sınırların ötesinde dolaşmak sermayenin doğasında vardır"(Marx, 1999: 18) gerçekliği ile birlikte dolaşım alanlarını genişletmektir. Böylece üretilen ürünlerin daha fazla alanda pazarlanması, yeni pazarların yaratılması sermaye birikiminin sürekliliği için elzem hale gelir. Diğer taraftan nispi artı değer de düşürülmesi sermaye birikimi açısından maliyetleri azaltıcı bir etkiye sahiptir. Dolaşım alanlarının genişlemesi ile emek maliyetlerinin azaltılması bölgeselleşme dinamiklerini ortaya çıkarır. Böylece sermaye hem yeni pazarlar bulmak için hem de üretim maliyetlerini düşürüp ucuz işgücü kullanmak için kendisine yeni pazarlar bulurken ölçek temelli bir yaklaşımı benimser. Neo- liberal yeni bölgeselleşme anlayışı tam da bu iki faktör üzerinden "istikrarlı"(Harvey, 2008; 86) cazibe merkezleri yaratır. Yeni bölgeleri istikrarlı hale getiren ise üretim, bölüşüm, mübadele ve tüketim açısından belli bir uyum düzeyine ulaşmış olmalarıdır. Fakat bu uyum düzeyinin yaratılması üst-yapısal bir uyumu da gerekli kılar. Burada mekânı biçimlendirme açısından devlet ya da yönetsel sistem bölgelerde faaliyet gösteren sermayenin ekonomik etkinliğini destekler, kültürel, sosyal ve eğitimsel değerleri yaygınlaştırır (Harvey, 2008: 86-87). Yönetsel sistem birbirinden farklı iktisadi gelişim düzeylerine sahip bölgeleri de birbiriyle uyumlu hale getirir, böylece bir ulusal kalkınma modeli gerçekleştirmeye çalışır. İçsel ve dışsal değişkenleri de sınıf egemenliğinin ve sermaye birikiminin sürekliliği çerçevesinde belli bir uzlaşma düzeyine ulaştırır. Siyasi ve iktisadi alanların biçimsel ayrımı yeni bölgeselleşme politikaları ile görünmez kılındığında kendisine meşruiyet sağlamanın yollarını da bulur. Devlet-sermaye ve devlet- emek ilişkileri devletin mekânı yeniden ölçeklendirirken kurduğu yeni biçimlerle dizayn edilir.

Türkiye açısından bakıldığında bölgeselleşme ve yeni bölgeselleşme politikalarının iktisadi alandan biçimsel olarak bir ayrışıklık gösterse de bölgeselleşmenin sermayenin yeniden üretiminde bir araç olmaktan öteye gidemeyeceği söylenebilir. Siyasi ve yönetsel alan bölgeselleşme politikalarının çerçevesini bu bağlamda çizmiştir. Metnin bir sonraki bölümünde bu uygulamaların 2002 sonrasında da daha önceki dönemden kopuk olmadan bir süreklilik içerisinde devam ettiği gösterilmeye çalışılacak, böylece yeni bir bölgeselleşme politikasının önerilebilirliğinin yapısal olarak hangi zemine denk düştüğü gösterilmeye çalışılacaktır.

## 2. BÖLGESELLEŞMENİN ADALETİ

9. ve 10. kalkınma planları, son dönemdeki yeni bölgeselleşme politikalarının incelenmesi açısından kilit kavramları barındırmaktadır. Bu kavramlar, küreselleşme, küresel rekabet, rekabet birimine dönüşen şehir ve bölgeler, iyi yönetim, istihdam kaynakları, bölgesel istatistikler, yatırımların hızını arttırma, özel sektöre teşvik, kalkınma ajansları, yerel girişimciler, rekabetçi ürün, pazarlama teknikleri, insan kaynaklarıdır ( DPT, 2006: 55). 10. kalkınma planında ise bölgelerin potansiyeli, göç, çekim merkezlerine dönüştürme, şehir ve bölgelerin erişilebilirliği, yeniliğin ticarileştirilmesi, markalaşma, ulusal piyasayla bütünleşme, yatırımcılara danışmanlık ve destek hizmetleri sağlayacak yerel kurumsal kapasite, bölgesel planlar, beşeri ve sosyal sermaye, sektörel çeşitliliğin arttırılması, cazibenin arttırılması, ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi üretimin mekânsal organizasyonu, AB fonları gibi kavramlar yer almaktadır (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 119-125). 2007-2018 yıllarını kapsayan kalkınma planlarında yeni bölgeselleşmenin kilit kavramlarının birebir kullanıldığı görülmektedir. Bu kavramları üç başlık altında toplanırsa rekabet, ulaştırma ve işgücünün yeni bölgeselleşme açısından analizi kolaylaşacaktır.

## 2.1. Rekabet

Kalkınma planlarında sıkça geçen rekabet kavramı, kapitalizmin başka hiçbir üretim biçiminde olmayan özgül sistemik üç zorunluluğundan birini oluşturur (Wood, 2003: 108). Wood (2003:108), rekabet ve birikim arasındaki ilişkiyi açıklarken şöyle demektedir:

“Bu zorunluluklar da, kapitalizmin, değişmez biçimde, diğer herhangi bir toplumsal biçimden farklı şekil ve derecelerde yaygınlaşabileceği ve yaygınlaşmak zorunda olduğu anlamına gelir. O, hiç durmadan biriktirebilir ve biriktirmek zorundadır, hiç durmadan yeni piyasalar arayabilir ve aramak zorundadır, hiç durmadan yeni topraklara ve yeni yaşam alanlarına, tüm insanlara ve doğal çevreye zorunluluklarını dayatabilir ve dayatmak zorundadır.”

Sermaye birikiminin sürekliliği yeni alanlara/mekanlara ihtiyaç duyduğu ölçüde rekabet anlamı hale gelmektedir. Rekabet, farklı piyasaların varlığı önkoşulunu gerektirir; böylece pazarlar arasındaki sermaye fiyatı, emek fiyatı ve toprak fiyatından kaynaklanan farklar (Kars Kaynar, 2015: 38), sermaye açısından rekabetin artmasını ve maliyetlerin düşmesini kolaylaştırır. Aynı zamanda sermaye birikiminin önünü açar, nispi artı değer en fazla elde edileceği coğrafyalara yayılır. Bu sebeple ulus- devletlerin küreselleşme sürecinde varlıklarını korurlar hatta, rekabet açısından bu farklılıkları muhafaza ettikleri için önceki duruma nazaran daha fazla bir geresinim haline gelirler.

Türkiye açısından bakıldığında, özellikle 2000 sonrasında rekabet kavramı daha çok yabancı sermayeyi çekebilmek adına gelişmiş ülkelerle girilen bölgeselleşme rekabeti ekseninde yürümüştür. 9. Kalkınma planında şu ifadeler yer almaktadır (DPT, 2006;28):

“enerji, telekomünikasyon, tütün ve şeker pancarı sektörlerinde piyasaların rekabetçi bir yapıya dönüştürülmesi ve piyasaların bu bağlamda düzenlenmesi ve denetlenmesi amacıyla gerekli düzenlemeler hayata geçirilmiştir. Ayrıca, tarımda reform çalışmaları kapsamında şeker ve tütün gibi arz fazlası ürünlerden alternatif ürünlere geçiş sağlanarak üretiminin taleple uyumlu hale getirilmesine yönelik düzenlemeler yapılmıştır. Bu sektörlerde kurumsal yapılanma önemli ölçüde tamamlanmıştır.”

Yabancı sermaye çekmek adına rekabet koşullarının düzenlenmesi, çeşitli alanlar ekseninde olmuştur. Rekabet başlığı altında Polonya, Çin, Hindistan ve Romanya ile karşılaştırılan Türkiye’de, işgücünün Polonya’ya göre daha verimsiz ama diğer üç ülkeye göre daha verimli olduğundan bahsedilmiş, plana göre bu olumlu bir durum olarak karşılanmıştır. Fakat Çin, Hindistan ve Romanya’nın imalat sanayisindeki işgücü maliyetleri açısından emek maliyetinin saatte bir doların altında olması, Türkiye açısından olumsuz değerlendirilmiştir (DPT, 2006:29). Zira önemli olan işgücü maliyetlerinin düşük olmasıdır; böylece Türkiye diğerleriyle rekabet edebilecek seviyeye ulaşacaktır. Nispi artı değer yükseltilmesi, işçi ücretlerinin azaltılmasına bağlıdır. Bu sayede yabancı yatırım yapılabilir. Temelde imalat sektöründeki emek maliyetinin Türkiye açısından fazla olması tarihsel koşulların bir ürünüdür. 1970’li yıllar boyunca işçi grevlerinin yaygın olmasıdır. Fakat o dönemde de imalat sektörünün en etkili grevlerine sermayenin isteği üzerine devletin müdahale ederek “erteleme” yoluyla bu grevleri yasaklamıştır. Emek ile sermaye arasındaki bölüşüm ilişkileri, sınıf çatışmasının yoğunlaştığı dönemlerde devlet, sermaye lehine işçi sınıfına müdahale etmiştir (Akkaya, 2010: 269). 9. Kalkınma planında da işgücü maliyetlerinden şikâyet edilmesi, devletin bu alanda sermaye lehine müdahil olduğunu göstermektedir. Fakat bu kez, küresel rekabet ve yabancı sermaye çekmek adına...

10. kalkınma planına bakıldığında da süreklilik görülmektedir. Bu kez, finansal açıdan cazibe merkezi olarak seçilen İstanbul ili üzerinde durulmaktadır. İstanbul’un küresel ölçekte rekabet edebilir bir finans merkezi olarak inşa edilmesi şu cümlelerle ifade edilmektedir:

“Kaynakların toplanması ve etkin bir şekilde dağıtılmasını sağlayan, küresel piyasalarla entegre ve uluslararası alanda hizmet ihraç edebilen bir finans sektörünün oluşmasına katkı sağlayacak İFM

çalışmalarının kararlılıkla sürdürülmesi önem arz etmektedir. Bu doğrultuda, İstanbul'un uluslararası alanda rekabet gücüne sahip bir finans merkezine dönüşebilmesi için reel sektörün ihtiyaçlarını karşılayacak, her türlü finansal aracın ihraç edilebildiği, güçlü bir fiziksel, beşeri ve teknolojik altyapıya sahip, etkin bir biçimde denetlenen şeffaf bir piyasa yapısının tesis edilmesi amaçlanmaktadır" (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 156).

Finans sermayeyi çekebilmek adına İstanbul'un bir cazibe merkezi haline getirilmesi amacı, içerisinde insan- kamu unsurunu da barındırmamaktadır. Reel sektörün ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak rekabet edecek bölge, sermaye açısından önem kazanmıştır. Diğer taraftan yine aynı kalkınma planında şöyle denilmektedir: "ülkemiz; jeopolitik avantajları, genç nüfusu, dünyayla giderek bütünleşen girişimcileri, bankacılık ve mali yapısı, iç pazar fırsatları, gelişmiş ve gelişmekte olan pazarlara yakınlığı ve ekonomik yapısıyla gelişmekte olan ülkeler arasında önemli bir büyüme potansiyeline sahiptir" (Kalkınma Bakanlığı, 2013; 26) . Kalkınma planı, aynı zamanda Türkiye'nin cazibe merkezleri yaratmak açısından belli özellikleri barındırdığını, bu bakımdan rekabet edilebilirliğinin de yüksek olduğunu söylemektedir. Bu cümleler yeni bölgeselleşme anlayışına uygun olarak yabancı sermaye çekmek ve diğerleriyle bu alanda rekabet edebilmek amacıyla gelişmekte olan ülkelerin benzer biçimde kendilerini tanıtmaya çabalarına Türkiye açısından örnek sunmaktadır.

## 2.2. Ulaştırma

Sermayenin kendi varlığını sürdürebilmek için gereken doğal koşulu meta değişimi ve meta ekonomisinin kapitalist olmayan toplumlara sokabilmesidir. Böylece bu toplumların ürünlerini alabilir (genelde hammadde) ya da bu toplumlara kendi ürettiklerini satabilir. Sermayenin bu toplumlarla kurduğu ilişki biçimi zor kullanarak üretim araçlarından yoksun bırakma, çalışanları nispi artık değerini yükseltmesi için ekstra bir sömürüye maruz bırakabilir; fakat bu toplumları kendi metalarını satın almaya zorlayamaz. Meta ekonomisinin yaygınlaşması için gereken ulaşım imkânlarının sağlanmasıdır. Luxemburg'un meta ekonomisinin fetih seferi dediği bu yaygınlaşma, modern ulaşım inşaatlarıyla, bakir ormanları geçen ve dağları delen demiryollarıyla, çölleri aşan telgraf telleriyle ve en uzaktaki limanlara uğrayan gemilerle başlar (Luxemburg, 1984: 71-72).

"Sermayenin tüm üretim süreci hem asıl dolaşım sürecini, hem de asıl üretim sürecini kapsar. Bunlar, onun hareketinin iki büyük kısmını oluşturur, bu hareket bu iki sürecin bütünü olarak kendini gösterir. Burada bir yandan emek-zamanı vardır, öte yandan dolaşım zamanı. Hareketin bütünü, emek-zaman ile dolaşım zamanının, üretim ile dolaşımın birliği halinde kendini gösterir" (Marks, 1999: 102).

O halde dolaşım zamanı ne kadar kısalsın sermayenin tüm üretim süreci de o kadar kısalmış olur. Dolayısıyla rekabetin bir piyasa zorunluluğu olduğu kapitalist üretim ilişkileri içerisinde dolaşım süresinin kısaltılması bir rekabet unsurudur. Yeni bölgeselleşme, dolaşım maliyetleri ve süresinin kısaltılması ile sermaye çevrimlerinin hızlanmasını amaç edinir. Diğer taraftan dolaşım maliyetlerinin de tüm üretim sürecinin bir parçası olarak azaltılması gerekir, aksi durumda kâr oranları düşer. Fakat dolaşım maliyetleri hiçbir zaman sıfıra indirilemez, dolaşım kendi başına bir değer de üretmediği için, maliyetleri artı değer üzerinden karşılanır (Marks, 1999; 39). Maliyetlerin düşürülebilmesi adına mekânın dönüştürülmesi ve belirlenmesi gerekir. Ulaşım, taşımacılık ve iletişim gibi etkenlerin belirli bir mekanda gelişmiş olması cazibe merkezi olabilmek için önem kazanır. Cazibe merkezleri, sermayenin güdüsel hareketlerine göre şekillendirilmektedir:

"Öyleyse sermaye bir yandan ulaşımın, yani değişimin her türlü alansal sınırını yıkmak, tüm dünyayı pazarı olarak fethetmek için çaba göstermek zorundayken, öte yandan da alanı zamanla yok etmek, yani bir yerden ötekine ulaşımına harcanan zamanı en az düzeye indirmek çabası gösterir. Sermaye ne kadar gelişmişse –ve dolayısıyla üzerinde dolaştığı, dolaşımın alansal yolunu oluşturan pazar ne kadar yaygınlaşsa–, eşanlı olarak pazarın daha geniş bir alana yayılması ve alanın zamanla daha çok ortadan kaldırılması yolunda o kadar çok çaba gösterir... Sermayenin, onu bütün önceki üretim aşamalarından ayıran evrensel eğilimi, burada ortaya çıkıyor. Kendi doğasıyla sınırlanmış olmasına karşın, üretici güçlerin evrensel gelişmesi yolunda çaba gösterir" (Marks, 1999, 30-31).

Türkiye açısından bakıldığında 9. Kalkınma planında yeni bölgeselleşme açısından ulaştırma faaliyetlerinin önemi şu şekilde açıklanmıştır:

“Dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin artması ve küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Bu durum, hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırmış, lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmıştır” (DPT, 2006: 35).

Bu ifadelerden sonra ulaştırma alanındaki demir, deniz, hava ve karayolları ile ilgili çözümler yapılmıştır. Genel olarak iktisadi alana vurgu yapılan ulaşım başlığında, ticaret ve rekabet edebilme ön plana çıkmakta; fakat toplumun genel refahına yönelik bir ulaşım anlayışından bahsedilmemektedir. Keza 10. Kalkınma planına göre

“Önümüzdeki dönemde koridor yaklaşımına geçilmesi, ulaşım türleri arasında entegrasyonun sağlanması, az gelişmiş bölgelerin ulaşım bağlantısının daha da geliştirilmesi ihtiyacı bulunmaktadır. Türkiye'nin coğrafi avantajlarını ekonomik gelişmeye ve ticaret hacmine yeterince yansıtabilmesi için maliyetleri optimize edecek, ürün döngü sürecini kısaltacak, ulaştırma, depolama, paketleme ve stok yönetimi gibi işlevleri bütünleştirebilecek bir yük taşımacılığı ve lojistik altyapısının gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bölgelerin özellikle yük taşımacılığında daha etkin, hızlı ve güvenli ulaşım ve lojistik altyapıya kavuşması ve ülkenin önemli bölgesel merkezleri arasında da etkileşimi artıracak şekilde kuzey güney bağlantılarının güçlendirilmesi önemini korumaktadır” (Kalkınma Bakanlığı, 2013; 23)

denilerek coğrafi avantajların ticari avantajlara dönüştürülmesi hedeflenmektedir. Mekânsal ölçeğin bölge olarak alınması ve bölge ölçeğinin iktisadi saikler etrafında şekillendirilmesi, ulaşımın da bu ölçek temelinde göre hızlı, etkin ve güvenli bir dolaşımın hedeflenmesi yeni bölgeselleşmeye işaret etmektedir. Dolaşım maliyetlerinin azaltılmasıyla bölgesel rekabet edebilirlik seviyesinin artacağı düşünülmektedir. Böylece kalkınma planlarında çerçevesi örülen rekabet ve dolaşım maliyetlerini azaltmak üzere ulaşımın güçlendirilmesi hedefleri ve çabaları Türkiye açısından yeni bölgeselleşmenin ikinci ayağını oluşturmaktadır.

### 2.3. İşgücü

Sermaye açısından maliyetlerin düşürülmesinin bir diğer kaynağı ucuz işgücüdür. Aynı zamanda artı değeri kaynağı olan işgücü/emek, düşük maliyetli ucuz üretim ve kâr açısından sermayeye baskı yapar. Bu maliyetler piyasa sınırlılığı oluşturur. Maliyeti düşürmenin ve nispi artı değeri arttırmanın en önemli yolu emek üretkenliğini arttırmaktır. Rekabet yoluyla maliyetlerin düşürülmesi ya da zamansal zorlamalarla maliyetler düşürülebilmektedir. Marks bu süreci şöyle anlatmaktadır:

“Kapitalist üretim sürecinin örgütlenmesi, bir kez tamamlandı mı, bütün direnişleri kırar. Durmaksızın bir nispi artı-nüfus yaratılması, işgücünün arz ve talep yarasını, dolayısıyla ücretleri sermayenin isteklerine tekabül eden sınırlarda tutar. Ekonomik ilişkilerin sessiz zorlaması, kapitalistin emekçiyi tahakküm altına almasını tamamlar. Ekonomi dışı doğrudan zor, kuşkusuz hâlâ kullanılır ama ancak istisnai olarak kullanılır. İşlerin olağan gittiği sıralarda, emekçi üretimin doğal yasalarına' bırakılabilir. Yani, olağan hallerde işçinin sermayeye olan bağımlılığına bel bağlamak mümkündür. İşçinin sermayeye olan bağımlılığı, üretimin kendi koşullarından doğan ve üretimin koşullarının sürekliliğiyle güvence altına alınan bir bağımlılıktır. Oysa kapitalist üretimin tarihsel doğuşu sırasında, durum başka türdür. Yükseliş halindeki burjuvazi, ücretleri 'düzenlemek', yani ücretleri artı-değer üretimine uygun sınırlar içine girmeye zorlamak, işgücünü uzatmak, emekçinin kendisini normal bir bağımlılık durumunda tutmak için devletin gücüne ihtiyaç duyar ve devlet gücünü kullanır. Bu, ilkel birikim denilen şeyin esas öğelerinden biridir” (Marks, 1986: 754-755).

Yeni bölgeselleşme döneminde de işgücü maliyetleri sermaye açısından engel olmaya devam etmekte fakat hakim paradigmanın kendi çözümleriyle bu engel aşılmaya çalışılmaktadır. Esnek ve hareketli bir işgücü yapısı, ücret- verimlilik ilişkisi, performans denetimi, üretken istihdam, yaşam boyu öğrenim stratejisi gibi kavramlarla rekabet edebilir bir işgücü piyasası yaratılması hedeflenmektedir. Emek sürecinin esnekleşmesi, emek sürecinin kendi içindeki farklılıkları da doğurur. Nitelikli ve yüksek ücretli emek kapitalist üretim biçiminin gelişkin olduğu ülkelerde kümelenirken, gelişkin olmayan ülkelerde nitelsiz ve düşük ücretli emek piyasası oluşmuş ve sermaye açısından bölgesel çekiciliğin bir unsuru ucuz işgücü sağlayan mekanlar olmuştur. “Esnek birikim döneminde de mekânsal kaydırmanın asıl sebebi, siyasallaşmış, örgütlü emek piyasasından kurtulmak ve daha ucuz ve esnek emek piyasalarına ulaşmaktır” (Kars Kaynar, 2015: 86).

Türkiye'nin 9. Kalkınma planında, yukarıda emeğe ilişkin sayılan kavramların hepsi yer almaktadır. Buna göre işgücü maliyetlerinin düşürülmesi ile ilgili olarak “ülkemizde işgücü verimliliğinin; gerek gelişmiş ülkelerle, gerekse işgücü maliyetleri açısından Türkiye'ye benzeyen Polonya ile karşılaştırıldığında düşük olduğu görülmektedir” (DPT, 2006: 29) denilmektedir. Hedef olarak ise işgücü maliyetlerinin azaltılması gösterilmektedir. Aynı planda asgari ücretler için

“kamunun yerel ve bölgesel kalkınmaya ilişkin destek politikaları, bölgesel gelişme düzey ve potansiyelleri dikkate alınarak gözden geçirilecek; başta daha seçici ve mekânsal odaklı devlet yardımları olmak üzere, girişim sermayesi, mikro-kredi kurumları, farklılaştırılmış asgari ücret uygulaması ve girdi maliyetlendirmesi gibi yatırım, üretim ve istihdamı artırıcı yeni araçlar geliştirilecektir” (DPT, 2006: 119)

denilmektedir. Asgari ücretin farklılaşması da bölgesel ölçekte düzenlenecektir. Böylece sermaye için cazibe merkezi olma potansiyeline sahip bölgelerde, asgari ücretin düşük olacağını tahmin etmek zor değildir.

10. kalkınma planında işgücü piyasasının etkinleştirilmesine yönelik olarak esnek çalışma biçiminin uygulanamaması, sosyal yardım ve istihdam bağlantısının kurulamaması gibi sorunlardan bahsedilmekte, çözüm olarak ise esnek çalışma biçimlerinin yaygınlaştırılması, sosyal yardım istihdam bağlantısının güçlendirilmesi ve istihdam teşviklerinin etkinliğinin artırılması sunulmaktadır (Kalkınma Bakanlığı, 2013: 164). Kalkınma planında hızlı büyüyen bir ekonomi olma hedefi, başlangıçta düşük maliyetli işgücüne dayalı ucuz ve düşük teknoloji mal ihracı, zamanla taklitçi veya yenilikçi yüksek teknoloji ürünlerine doğru yayılmak, böylece rekabet edebilir seviyeye ulaşmak(Kalkınma Bakanlığı, 2013: 6) temeline atıf yapmaktadır.

### **3. SONUÇ: BÖLGESELLEŞMEYLE ÜTOPYA KURULABİLİR Mİ?**

Her iki kalkınma planında da rekabet, ulaştırma ve işgücü piyasası alanlarında yeni bölgeselleşmeye dair izler bulunmaktadır. Yeni bölgeselleşme politikası, onu oluşturan tüm unsurlarıyla kalkınma planlarına yansımıştır. Fakat kerameti kendinden menkul bu unsurlar sermayenin ve kapitalist üretim ilişkilerinin dönemselsel olarak aldıkları pozisyonun birer yansıması niteliğindedir. Metalaştırılabilen bütün unsurların ticareti esaslı düsturuyla rekabet, ulaştırma ve işgücü etkinliklerinin tümü sermaye birikiminin sürekliliğine yöneliktir. Kalkınma planları ya da son dönemde içerisinde bölge kavramının doğrudan geçtiği düzenlemeler, toplumsal sınıfları ve sınıflar arası ilişkileri düzenlerken bölgeselleşme politikalarını araç olarak kullanmaktadırlar. Daha önceki ulusal kalkınma dönemlerinde de benzer bir saikle (fark içe dönük olarak yerli sermayenin ve ilkel birikimin geliştirilmesidir) bölgeselleşme politikaları araçsallaştırılmıştır. Her iki dönem için de bölgeselleşme bir araç işlevi görmektedir, bölgeselleşme öznenin etkinliği dolayısıyla nesneleşmiştir (Kantarcioglu ve Öcal, 2016: 2). Görünür özne, gizil öznenin varoluş koşullarını sürdürülebilmek, yeni pazarlar açabilmek ya da yeni bir pazar olabilmek adına bazen dayatan bazen de dayatılan olarak bölgeselleşmeyi nesneleştirmektedir. Son dönem kalkınma planlarında bölgeselleşmenin varılması gereken mutlak bir hedef, bir idea, her derde derman olarak görülmesi, ama aynı zamanda sermayenin önündeki engelleri kaldırıcı niteliğine vurgu yapılması ve görünür özne olarak devletin bu alanın düzenleyicisi/yapabilir kılını (Övgün, 2011: 267) olması tesadüfi değildir. Tarihsel koşulların ve toplumsal formasyonun niteliğinin bir sonucu olarak üretim biçimi devlet dolayımı ile tamamlanır.

“Üretim biçimi hatta üretim kavramı tüm kültürel ve ideolojik niteliklerden farklı olarak, yaşamsal ve geçimsel bir insan etkinliğidir. Dolayısıyla, insanın doğa ve toplum ile ilişkisini kapsadığından, ülkeden ülkeye veya kültürden kültüre farklılaşmaz. Üretim ancak farklı üretim biçimlerine göre örnek olarak feodalizm, kapitalizm gibi farklılaşır. Üretim biçimleri ise, farklı sınıf ilişkileri ve artığa el koyma biçimlerine dayanır. Bu farklı nitelikler, devlet ve kamu yönetimi ile toplumsal yaşamı biçimlendirir; tamamlar. Devlet ve kamu yönetimi üretim biçiminin özgünlükleri temelinde toplumsal yaşamı biçimlendirir” (Akbulut, 2007: 186).

O halde bölgeselleşme ve yeni bölgeselleşme politikaları bir üretim biçiminin kendi içerisinde ortaya çıkmış ve üretim biçiminin temel saiki olan sermaye birikimine yönelik olarak devletin ölçek temelinde mekan düzenlemesinden ibaret kalır. Üretim biçimi ve sermaye açısından yeni bölgeselleşme, nesneleştirilir, sınıfsal ilişkilerin müdahali olan ulus- devlet de farklılıklar üzerinden bölgeleri cazibe merkezleri haline getirmeye çalışır. Harvey (2004; 27), sermayenin özelde yeni bölgelere genelde yeni mekânlara olan ihtiyacını şöyle açıklıyor:

“sermaye zorunlu olarak belli bir noktada, daha ileri bir noktada yok etmek üzere kendisine benzer fiziksel bir alan yaratır; bu zamanla coğrafi yayılma ve zamansal yer değiştirmeyle düzenli olarak eğilimli olduğu aşırı birikim krizlerine çözüm olarak bulduğu bir şeydir. Bu kapitalizmin, toplumsal ve fiziksel alanının evriminin üzerine yazdığı yaratıcı yıkımının tarihidir.”

Fakat burada görünmez olan üç kollu terazinin üçüncü kolu olur. Artı değer üreticisi olarak işçi sınıfı bölgeselleşme politikalarıyla ucuz işgücü kaynağına dönüşür. Ulus-devlet destekli “mülksüzleştirme” süreci emeğin üretim araçlarından farklı biçimlerde kopmasını getirirken, rekabetçi bölgeselleşme, mülksüzleştirme artırıldığı ve işgücü maliyetlerinin azaltıldığı bölgeleri üstün kılar. Böylece bölgeselleşme kapitalist üretim ilişkilerinin tarihin belli bir anında kendi krizlerine karşı ürettiği çözümlerden birisi olur ve politikanın düzenleyicisi de yine tarihsel olarak ortaya çıkan ulus- devlet yapılanmasıdır. O halde metnin temel sorusunu cevabı da içinde barındırarak şöyle sormak gerekir: üretim biçiminin niteliksel dönüşümü gerçekleşmeden, terazinin üçüncü kolu lehine bir bölgeselleşme politikası ütopyası kurulabilir mi?

## KAYNAKÇA

Akbulut, Örsan Ö.(2007), Küreselleşme, Ulus - Devlet ve Kamu Yönetimi, TODAİE, Ankara.

Akkaya, Yüksel (2010), “Türkiye’de İmalat Sanayiinde Emek ile Sermaye Arasında Bölüşüm Sorunu”, Güngen A. Rıza, -Ercan, Fuat, -Tezcek, Özlem,- Biçer, Özgün, -Özgün Yasemin (Haz.), Emek ve Siyaset, Dipnot Yayınları, Ankara, s.265-300.

DPT (2006), Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), DPT, Ankara.

Harvey, David (2004), “‘Yeni’ Emperyalizm: Mülksüzleşme Yoluyla Birikim”, (Çev. E. Mehmet Dinçer), Praksis, sayı: 11, Kış Bahar Yaz, s. 23-48.

Harvey, David (2008), Yeni Emperyalizm, (Çev. Hür Güldü), Everest Yayınları, İstanbul.

Kalkınma Bakanlığı (2013), Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018), Kalkınma Bakanlığı, Ankara.

Kantarcıoğlu, Meryem Ç., - Öcal, Erol U. (2016), “Yerelleşme ve Merkezileşme Arasında Bölgeselleşmenin Serencamına Mevzuattan Bakmak”, 16. Ulusal Bölge Bilimi ve Bölge Planlama Kongresi yayımlanmamış bildiri metni, Isparta.

Kars Kaynar, Ayşegül (2015), Sermayenin Coğrafyası, Nota Bene Yayınları, Ankara.

- Luxemburg, Rosa (1984), Sermaye Birikiminin Tarihsel Koşulları, (Çev.Neyyir Kalaycıoğlu), Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Marks, Karl (1986), Kapital 1. Cilt, (Çev. Alaattin Bilgi), Sol Yayınları, Ankara.
- Marks, Karl.(1999). Grundrisse: Ekonomi Politigin Eleştirisinin Temelleri, İkinci Kitap. Sol Yayınları, Ankara.
- Övgün, Barış (2011), “Türk Kamu Yönetiminde Yeni Bir Örgütlenme: Kalkınma Bakanlığı”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, Cilt. 66, No. 3, s. 263-281.
- Wood, Ellen M. (2003), Kapitalizmin Kökeni, (Çev. A.Cevdet Aşkın), Epos Yayınları, Ankara.