



Urbanization Problems in Sivas in the Context of Industrial Relations

Ahmet Mazlum^{1,a,*}

¹ Sivas Cumhuriyet University, Faculty of Letters, Department of Sociology

*Corresponding author

Research Article

History

Received: 30/01/2025

Accepted: 20/05/2025

ABSTRACT

Industrial relations emerged with the Industrial Revolution in the 18th century and have become a factor that directly affects/determines the level of development/modernization of countries and cities. The Industrial Revolution began in Britain around 1760 (Industry 1.0) and lasted until 1840. Today, with advanced science, technology, and civilization, we are in Industry 5.0.

Industrialization levels and industrial relations significantly influence the development of modern countries and cities. The course and management of industrialization, along with technological integration into production relations, directly impacts urban development, serving as its primary driver. The technological development facilitated by Silicon Valleys and R&D efforts is an economic phenomenon that generates added value and drives development. Cities that are unable to participate in this process, either through industrialization or by developing a distinctive brand identity, face stunted growth. On the contrary, societies and cities that have completed their industrial development have managed to minimize fundamental development problems such as unhealthy urbanization (slum formation), hunger and poverty.

In this study, it is aimed to evaluate the general situation of the city of Sivas within the scope of these relations and to reveal where it is located. The city of Sivas is the first largest city in the Central Anatolia Region and the second largest city in Turkey in terms of geographical size. It is unique in Türkiye in that it borders eight cities. It has a great potential in terms of its underground resources and agricultural land. The fact that the Kızılırmak River passes through the city limits provides great advantages in terms of agriculture and tourism. Considering these features, it is a natural expectation that Sivas, in a sociological context, should be among the developed and important cities of the region and the country, especially in terms of agricultural production efficiency and size, as well as the industrial sector.

Keywords: Sivas, Urbanization, Industrialization, Industrial Relations, City

Endüstriyel İlişkiler Bağlamında Sivas'ta Kentleşme Sorunları

Süreç

Geliş: 30/01/2025

Kabul: 20/05/2025

Copyright



This work is licensed under
Creative Commons Attribution 4.0
International License

ÖZ

Endüstriyel ilişkiler, 18. Yüzyılda Sanayi Devrimi ile ortaya çıkmış ve günümüzde ülkelerin, kentlerin gelişmişlik/modernleşme düzeyini doğrudan etkileyen/belirleyen etken konumuna gelmiştir. Endüstri Devrimi'nin ilk olarak (Birinci Sanayi Devrimi, Endüstri 1.0) Büyük Britanya'da 1760 yılında ortaya çıktığı ve 1840 yılına kadar devam ettiği kabul edilmektedir. Günümüz modern dünyasında bilimin, teknolojinin ve uygarlığın ulaştığı gelişmişlik düzeyinde artık Endüstri 5.0'dan söz edilmektedir.

Modern dünyada gerek ülkelerin ve gerekse kentlerin gelişmişlik düzeylerini belirleyen etmenlerin başında endüstrileşme düzeyleri ve endüstriyel ilişki biçimleri gelmektedir. Endüstrileşme sürecinin devam etme ve yönetilme biçimi, teknolojinin başta üretim ilişkileri olmak üzere toplumsal yaşamda kullanıma biçimi kentlerin doğrudan etkilemekte ve kentsel gelişimin itici motor gücü olarak kabul edilmektedir. Silikon vadileri ve AR-GE faaliyetleri ile sağlanan teknolojik gelişim, katma değer yaratan, kalkınmayı sağlayan ekonomik bir olgudur. Bu sürecin dışında kalan, endüstrileşemeyen veya sahip olduğu özellikler bazında marka kent olamayan kentlerin gelişmesi sektöre uğramaktadır. Bunun aksine endüstriyel gelişimini tamamlamış toplumlar ve kentler sağlıklı kentleşme (gecekondulaşma), açlık ve yoksulluk gibi temel gelişim sorunlarını en aza indirmeyi başarmışlardır.

Bu çalışmada, Sivas kentinin genel durumunun bu ilişkiler kapsamında değerlendirilmesi ve hangi noktada yer aldığının ortaya konulması amaçlanmaktadır. Sivas kenti coğrafi büyüklük olarak İç Anadolu Bölgesi'nin birinci, Türkiye'nin ikinci en büyük kentidir. Sekiz kente sınır komşusu olması açısından Türkiye'de tektir. Sahip olduğu yer altı kaynakları ve tarıma elverişli

arazi açısından büyük bir potansiyeli barındırmaktadır. Kızılırmak Nehri'nin kentin sınırları içerisinde geçmesi tarımsal ve turistik anlamda büyük avantajlar sağlamaktadır. Bu özellikleri dikkate alındığında sosyolojik bağlamda Sivas kentinin endüstri sektörü başta olmak üzere, tarımsal üretim verimliliği ve büyüklüğü açısından bölgenin ve ülkenin gelişmiş önemli kentleri arasında yer alması doğal bir beklentidir.

Anahtar Kelimeler: Sivas, Kentleşme, Endüstrileşme, Endüstriyel İlişkiler, Kent

Giriş

Bu çalışmanın amacı tarihsel olarak büyük bir öneme sahip olan Sivas kentinin, geçmişten günümüze yaşadığı kentsel sorunları eklettik ve betimsel bir yaklaşımla ortaya koymaktır. Cumhuriyet'in kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ün büyük önem verdiği ve bunu her fırsatta gösterdiği Sivas, daha sonra hak ettiği değeri yeterince görememiş ve günümüzde bir çok sorunla karşılaşmaktadır. Bu sorunlar eklettik ve betimsel bir yaklaşımla ele alınmaya ve açıklanmaya çalışılmıştır. Bu sorunlar iki temel noktada toplanabilir. Birincisi kentin sürekli göç veren bir kent olmasından kaynaklı nitelikli nüfusunun başka illere göç etmesidir. Alibaba olayları ve Madımak katliamı sonrasında kent, nitelikli nüfusunun başka illere göçüne tanıklık etmiştir. İkincisi ise, başta yerel yönetimlerin yetersiz ve vizyonsuz hizmet anlayışından kaynaklı olarak yaşadığı az gelişmişlik ve buna dayalı kentsel sorunlardır. Bu iki temel soruna ek olarak kentin ekonomik ve siyasal elitlerin ve kentte yaşayan yurttaşların kente sahip çıkmaması ve kentin kaderine terk edilmesi olarak ifade edilebilir.

Sivas, tarihsel anlamda ve yakın dönem Cumhuriyet tarihi bağlamında oynadığı roller açısından önemli bir kent kimliğine sahiptir. Tarih boyunca coğrafi konumu nedeniyle birçok medeniyete ev sahipliği yapan Sivas, Hititlerden Eretna Beyliğine, Selçuklulardan Osmanlıya kadar uzanan zengin bir tarihsel ve kültürel mirasın varisidir. Bu tarihsel ve toplumsal birikimin temeline indiğimizde, "UNESCO tarafından 1987 yılında "Dünya Kültür Mirası" listesine alınan, Hz. Mevlana'nın da tedavi gördüğü Anadolu'nun el hamrası Divriği Ulu Cami ve Darüşşifası, dünyadaki en büyük Hitit tapınaklarına sahip olan, Hititlerle Mısırlıların ünlü Kadeş Antlaşması'nın metne döküldüğü, bir savaşın barışa dönüştüğü Sarissa antik kenti Sivas'ın görülmesi gereken önemli tarih ve kültür hazineleri"ni görürüz (Sivas Valiliği, 2024). Sivas, tarihsel süreç içerisinde farklı siyasi güçlerin egemenliğine girmiş ve bu durum şehrin adının sıklıkla değişmesine neden olmuştur. Sebaste, Sipas, Megalopolis, Kabira, Diaspolis (Tanrı Şehri), Talaurs, Danişment İli, Eyalet-i Rum, Eyalet-i Sivas ve Sivas gibi isimler, Sivas'ın zengin tarihsel ve kültürel mirasının birer yansımasıdır.

Cumhuriyet döneminde kurtuluşun başkenti diyebileceğimiz tarihsel bir misyonla, sürecin temel taşlarından biri olmuştur. Cumhuriyetin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk liderliğinde, ulusal birlik ve bağımsızlığın pekiştirilmesi amacıyla Sivas, en güvenilir şehir olarak seçilmiş ve Sivas Kongresi burada toplanmıştır. Bu kongre, aynı zamanda ülkenin geleceği hakkında kararlar alınan bir kurucu meclis görevi görmüştür. Mustafa Kemal Atatürk'ün, 108 gün boyunca Sivas'ta kalarak Millî Mücadele'nin önemli kararlarının alındığı toplantılara başkanlık etmesi (Günaydın, 2019), şehrin bağımsızlık mücadelesindeki stratejik önemini vurgulamaktadır. Cumhuriyet öncesi ve sonrası dönemlerde önemli bir merkez olan Sivas'ın, bu zengin tarihsel, siyasal ve kültürel mirası, günümüzde kentin, endüstrileşmiş, gelişmiş modern bir kent olması

gerektiği beklentisini oluşturmaya karşın, durum beklendiği gibi değildir.

Materyal ve Metot

Çalışmada benimsenen yaklaşım, eklettik ve betimsel yaklaşımdır. Bu bağlamda kentin tarihsel ve kültürel konumuna vurgu yapılarak günümüzdeki durumu açıklanmaya çalışılmıştır.

Sivas, bir yandan tarihsel ve kültürel olarak hep önemli kent olma kimliğini korurken, diğer yanda da tarihin dolambaçlı yollarından ilerlerken, sorunları olan kent görünümünden kurtulamamıştır. Merkezi yönetimden gelen yatırım ve kaynaklarla gelişmeye ve büyümeye çalışmıştır.

Cumhuriyet'in kuruluşundan itibaren önemli kamusal yatırımlar almakla birlikte bu yatırımlarla kentin büyümesi, gelişmesi, modernleşmesi ve istihdam olanaklarının optimize edilmesi sağlanamamıştır. Bu yüzden kentin gelişim çizgisi hep inişli-çıkışlı olmuştur. Kent, sahip olduğu bu zengin mirasın sağladığı enerjiyi sorunlarla uğraşmaya harcarken, gelişmeye harcayacak enerjiyi kendisinde bulamamıştır. Sivas'ın endüstriyel ilişkiler bağlamında kentleşmesi ve sorunları üzerine kurgulanan bu inceleme, kentin sosyo-ekonomik gelişimini, kentsel dokusunu ve dönüşümünü anlamak açısından önemlidir. Bu çalışmanın, gelecekte kentin planlanması ve kentsel gelişimin hangi parametreler üzerinden yapılması gerektiği noktasında yol gösterici olması umulmaktadır.

Çalışmanın konusu ve kapsamı açısından kente ilişkin farklı alanlara ilişkin veriler incelenmiş, bazı hesaplamalar yazar tarafından yapılmış ve bu doğrultuda analizler yapılarak sonuca ulaşılmaya çalışılmıştır

Türkiye'de Modernleşme Çabalarının Bir Sonucu Olarak Kentleşme

18. yüzyılda Avrupa'da yaşanan Sanayi Devrimi, üretim faaliyetlerinin tarımsal alandan endüstriyel alana kaymasını sağlarken, ihtiyaç duyulan işgücünün bir kısmının kırsal kesimden karşılanması yoluna gidilmiştir. Bu durum nüfusun kentlere yoğunlaşmasına neden olmuş, şehirleri önemli sanayi merkezlerine dönüştürürken ekonomik, fiziksel ve sosyal yapılarında köklü değişimlere yol açmıştır. Avrupa coğrafyası kapitalizm, kentleşme ve modernleşme süreçlerini eş zamanlı olarak yaşamıştır. Ortaçağ'ın sonlarında Feodalitenin çökmeye başlaması; ekonomik gelişmelerin sonrasında ortaya çıkan *ticaret burjuvazisi* bu sürecin dönüştürücü aktörü olarak tarihsel rol oynamıştır. Kentlerin sanayileşme ile büyümesi, yeni toplumsal ilişki ağlarının ve toplumsal pratiklerin ortaya çıkmasına vesile olmuştur. Sanayi Devrimi'yle birlikte Avrupa kentleri, yalnızca mekânsal olarak değil, aynı zamanda üretim biçimleri ve sosyal yaşam formları da değişmiş ve yeni ilişki biçimleri ortaya çıkmıştır. Bu durum genelde sosyal bilimcilerin, özelde ise sosyologların ilgi ve dikkatini çekmiştir. Yaşanan gelişmeler kentlerin

sadece fiziki mekânlar olmadığını, aynı zamanda insan topluluklarının yaşadığı ve sosyal ilişki ağlarının geliştiği toplumsal mekânlar olduğu gerçeğini ortaya koymuştur. Kentlerin mekânsal biçimlenişleri ile kentsel toplumsal ilişkilerin gelişimi arasında bir ilişki söz konusudur. Bu ilişki, “Mekânın toplumsal oluşu sosyologları kentsel mekânın formu ile ilgilenmekten çok toplumsal içeriği ile ilgilenmeye yöneltir. Kentsel mekânın formunu kent planlamacıları incelerler. Sosyolog kentin içeriğini yani kentsel toplumu inceler... Kentleşme de hem kırsal toplumun kentsel topluma dönüşme süreci; hem de kentsel mekânın ve toplumsal pratiğin değişme ve evrimleşme süreci olarak algılandığında kent sosyolojisini bu süreçlerle ilgili görmek mümkündür. Kent sosyolojisi bütünsel toplumda ve kentlerde yapısal değişim ve dönüşümü kentsel fonksiyonları, kentsel toplumsal hareketleri, kentsel sorunları, kentsel algıların gruplara göre değişmesini, kentleşme ve kentlileşme ilişkisini vb.” (Bal, 2020, s. 11) kendine konu ve çalışma alanı olarak belirler. Batı’da Marx, Durkheim ve Weber gibi klasik sosyologların kente ilişkin görüşleri bu konuda öncü rol oynamıştır. Onların kentleşmeyi endüstrileşmenin temel yapı taşı olarak görmeleri; Marx’ın sınıf çatışması çözümlemeleri, Durkheim’in iş bölümü ve uzmanlaşma konusundaki görüşleri, Weber’in rasyonel düşüncenin gelişim yeri olarak kente vurgu yapması, bu alanın öncü ve ufuk açıcı parametreleri olmuştur.

Türkiye’de kentleşme süreci, Türk modernleşmesinin bir türevi olarak değerlendirilir. Ancak bunun Cumhuriyet sonrası modernleşme için geçerli olduğunu belirtmek gerekir. Türk modernleşmesinin tarihsel olarak II. Mahmut ile başladığı kabul edilir (Göbel, 2023, s. 47). İmparatorluğun eski ihtişamından uzaklaşmaya başlaması ve Batı karşısında alınan askeri yenilgiler, modernleşmenin askeri alanda başlamasına neden olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu’nun askeri gücü sayesinde fetihlerle büyümesi bu görüşün oluşmasında önemli rol oynamıştır. İmparatorluğun gerileme nedenlerine ilişkin yapılan tespitlerin askeri alanla sınırlı olması nedeniyle, girilen reform çabaları Osmanlı İmparatorluğu’nu çoküştürten kurtaramamıştır. Kurtuluş Savaşı’nın kazanılması ve Cumhuriyet’in kurulması ile yeni bir dönem başlamıştır. Cumhuriyet’in kurucusu Mustafa Kemal Atatürk’ün ‘Muasır Medeniyetler Seviyesi’nin üstüne çıkma hedefi Türk Modernleşmesinin yönünü belirlemesi açısından tarihsel bir öneme sahiptir. Kurtuluş Savaşı devam ederken Atatürk’ün 1. Maarif Kongresi’ni 15-21 Temmuz 1921’de, İzmir İktisat Kongresi’ni, 17 Şubat 1923’te toplaması kurulacak Cumhuriyet’in hedeflerini göstermesi açısından belirleyici olmuştur. 1923’te Cumhuriyetin ilanı ile birlikte Türkiye’de başlayan modernleşme sürecinde, Medeni Kanun, Ceza Kanunu gibi birçok alanda devrim niteliğinde uygulamalar hayata geçirilmiştir. Bu kapsamlı dönüşümün, halkın katılımını esas almadan “yukarıdan aşağı” bir anlayışla hayata geçirilmesi, bazı dirençlerle karşılaşılmasına ve modernleşme sürecinin tam anlamıyla istenilen sonuçlara ulaşmamasına neden olmuştur. Kurulan yeni Cumhuriyet’in yurttaş profili, bu hamlelerinin başarıya ulaşması için elverişli değildir. Okuma yazma oranının erkeklerde %13, kadınlarda binde dört olması (Kara, 2020, s. 114), ülkenin milli bir burjuvaziye ve işçi sınıfına sahip olmaması başarıyı engelleyen önemli

tarihsel, toplumsal gerçekliklerdir. Ayrıca savaşın ekonomik, sosyal ve altyapısal olarak ülkeye verdiği zararlar, yeniden yapılanma sürecinde büyük zorluklar yaratarak, bu sürecin daha yavaş ve sancılı ilerlemesine neden olmuştur.

Türkiye’de Kentleşmenin Dinamikleri ve Kentleşme Süreci

Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulduğu dönemde, sahip olunan demografik yapı eğitimsiz ve köylü bir toplum görüntüsünden ibaretti. Nüfusun $\frac{3}{4}$ ’ü köylerde, $\frac{1}{4}$ ’ü kentlerde yaşamaktaydı. Bu demografik tabloda 1950’lere kadar önemli bir değişiklikler yaşanmamıştır (Sağlam, 2016, s. 259). II. Dünya Savaşı sonrasında ABD’nin 1947 yılında komünizmle mücadele amacıyla karara bağladığı ve 1948-1951 yılları arasında hayata geçirilen Marshall Planı ile Türkiye dahil 16 ülkeye savaşın tahribatının giderilmesi ve Avrupa’nın siyasi ve ekonomik olarak yeniden yapılandırılması amacıyla bir yardım paketi açıklandı. Resmi adı “Avrupa Kalkınma Programı” olan Marshall Planı ile Türkiye savaşa katılmadığı halde bu plan kapsamına alındı. Marshall Planı çerçevesinde, “1948 yılından 30 Haziran 1959 tarihine kadar Marshall Planı kapsamında Türkiye’ye 1 milyar 207 milyon 434 bin dolara varan yardım yapılmıştır. Bunun 988 milyon 76 bin doları direkt yardım, 195 milyon 402 bin doları endirekt yardım ve 23 milyon 936 bin doları teknik yardım kapsamındadır. 1962 yılına gelindiğinde Amerikan yardımı miktarı 1,5 milyar dolardan biraz fazla olup, bunun yaklaşık üçte biri borç, üçte ikisi ise hibe yoluyla verilmiştir.” (Belenli, s. 5). Bu plan kapsamında Türkiye’ye aktarılan kaynağın bir kısmı tarımda modernleşme faaliyetlerine ayrıldı. Tarımda modernleşme, traktörün tarıma sokulması olarak algılandı. Çünkü traktör, geleneksel yöntemlere göre çok daha hızlı ve verimli bir şekilde toprak işleme, ekim ve hasat yapma imkânı sunmaktadır. 1940 yılında ülkemizde traktör sayısı 1065 iken, 1950 yılında 16585, 1960 yılında 42136, 1970 yılında 105865, 1980 yılında 436369 olmuştur (Bal, 2020, s. 114). 2024 yılı itibarıyla bu sayı 2.186.1500’dir (TÜİK, 2024).

Türkiye’de yapılan ilk nüfus sayımına göre Cumhuriyet’in kuruluşunda nüfusun %82’si çiftçi olup, iktisadi faaliyet anlamında tarımla uğraşmaktadı. “1927 Türkiye nüfus sayımı, 28 Ekim 1927 günü yapılmış olup Cumhuriyet tarihinde bir ilktir. 2 Haziran 1926 tarihinde TBMM’de kabul edilen ve Resmî Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren 896 sayılı “İlk Genel Nüfus Sayımı Kanunu” çerçevesinde yapılmıştır. “Umûmî Nüfus Tahriri” adı altında 63 vilâyet, 328 kazâ ve 39.901 köy sayılmış ve Türkiye’nin o günkü nüfusu 13.648.270 kişi olarak belirlenmiştir.” (Gürel, 2024). 13.648.270 kişilik bu nüfusun %75,77’si (10.342.391 kişi) köylerde, %24,3’ü (3.305.879 kişi) şehirlerde yaşamaktaydı. Traktörün tarıma girmesi ve 1950 yılından önceki döneme oranla yaklaşık 15,5 kat artması Türkiye’de iç göçün kırdan kente doğru kontrolsüz bir biçimde yönelmesine neden olmuştur. Rusen Keleş’in hesaplamasına göre bir traktörün tarımsal işgücünden kopardığı işçi sayısı yaklaşık 6 kişidir. Her tarım işçisinin ailesinin ortalama en az dört kişiden oluştuğu varsayılırsa bir traktörün, tarımsal işgücünden kopararak köyünden göç etmek zorunda bıraktığı kişi sayısı minimum 24 kişidir. Tarımda makineleşme sonucu köyünden göç etmek zorunda kalan insan sayısının 8-9

milyon civarında olduğu hesaplanmaktadır (Bal, 2020, s. 113). Bu tablo, modernleşme sürecinde olan kentleri hazırlıksız olduğu bir nüfus kütesini uygun olmayan koşullarda barındırmak zorunda bıraktı. Dünyada sanayileşme, kırsal kesimden kentlere doğru büyük bir iş gücü göçüne neden olurken, Türkiye’de kentleşme süreci farklı dinamiklerle şekillenmiştir. Tarımsal üretimin düşüşü, tarım arazilerinin bölünmesi ve kırsal kesimde istihdam olanaklarının sınırlı olması gibi nedenlerle milyonlarca insan kente göç etmiştir. Bu durum, Türkiye’de sanayiye dayalı bir kentleşme yerine daha çok hizmet sektörüne ve kayıt dışı ekonominin gelişmesine zemin hazırlamış ve gecekondulaşma, işsizlik gibi sorunların artmasına neden olmuştur. Ankara, İstanbul, İzmir, Kocaeli ve Bursa gibi büyük şehirler, hızlı nüfus artışı/göçü ve altyapı yetersizliği nedeniyle konut arzı sıkıntısıyla karşı karşıya kalmıştır. Bu durum, kentlere göç edenlerin kamu arazilerine gecekondulaşma inşaatlarına yol açarak, sağlıksız yaşam koşulları ve çarpık kentleşme sorunlarını ortaya çıkarmıştır. Hızlı nüfus artışı, kırsal kesimden göç ve ekonomik sorunlar, birçok kentte konut ihtiyacının karşılanamaması nedeniyle gecekondulaşma yaygınlaşmış ve bu durum, sağlıksız yaşam koşulları, altyapı sorunları ve çevre kirliliği gibi sorunlara yol açarak kentlerin fiziksel yapısını olumsuz etkilemiştir.

Bulgular ve Tartışma

Çalışmanın amacı ve kapsamı doğrultusunda öncelikli olarak şehrin kentsel gelişimi ele alınmış ve mevcut durum ortaya konulmaya çalışılmıştır. Kentin geçmişten günümüze kadar endüstriyel bağlamda yaşadığı değişimler tablo, analiz ve metinsel ifadelerle açıklanmaya çalışılmıştır. Sivas’ın her alanda yaşadığı değişim, gelişim ve sorunlar bütüncül bir bakış açısıyla serimlenmeye çaba sarf edilmiştir. Çalışmaya ilişkin bulgular üç başlık altında kategorize edilmiştir. Bulgular şu başlıkları içermektedir. ‘Kentsel Gelişim: Anadolu’nun Mahzun Kenti Sivas’, ‘Sivas’ın Kentsel Gelişimi’ ve ‘Sivas’ın Kentsel Sorunları’. Tarihsel ve kültürel olarak önemli bir birikime sahip kentin, geleceğe yönelik kentsel planlama, kalkınma ve ilerlemenin sağlanabilmesi için sürdürülebilir çözümler geliştirilmesi gerekmektedir. Tarımda modernizasyon çalışmalarının yanı sıra yeni yatırım alanlarının teşvik edilmesi önemli bir adım olacaktır. Kentin modern mimari ve kentsel planlama teknikleri ile planlanması, -kenti gelecekte hak ettiği modern kent statüsüne ve görünümüne kavuşması açısından önemli bir parametre olacaktır.

Kentsel Gelişim: Anadolu’nun Mahzun Kenti Sivas

Sivas’ın kentsel kimliği, gelişimi ve sorunları, ülkedeki tablodan bağımsız olarak değerlendirilemez. 1927 yılındaki nüfus sayımına göre Sivas’ta kentleşme düzeyi oldukça düşük olup, nüfusun %83’ü köylerde, %17’si (Yalman, 2019) kent merkezinde yaşayanlardan oluşmakta ve Türkiye ortalamasının altında bir tablo sunmaktadır.

Sivas, hem tarım ve hayvancılık gibi geleneksel sektörlerde hem de dokuma, deri işleme gibi el sanatları ile madencilik gibi alanlarda güçlü bir ekonomik yapıya

sahiptir. Bu çeşitlilik, Sivas’ın Türkiye’nin önemli üretim merkezlerinden biri olma potansiyelini yansıtır. Ancak, sanayi yapısı büyük ölçekli üretime değil, daha çok küçük ve orta ölçekli işletmelere dayanmaktadır (Yalman, 2024).

Sivas’ın endüstriyel geçmişi, Cumhuriyet dönemine uzanır. Özellikle 1930’lu yıllarda başlayan devletçi politikalarla birlikte ilde bazı temel sanayi tesisleri kurulmuştur. TÜDEMSAŞ (Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii Anonim Şirketi) gibi büyük bir işletmenin Sivas’ta faaliyet göstermesi, şehrin sanayi potansiyelini gösteren önemli bir örnektir (Yalman, 2024).

Ancak, son yıllarda Sivas’ın sanayi yapısı, daha çok küçük ve orta ölçekli sanayi işletmelerine dayanma eğilimi göstermektedir. Organize sanayi bölgeleri ve küçük sanayi siteleri, şehrin sanayi üretimine önemli katkılar sağlamaktadır.

Cumhuriyet tarihi boyunca aldığı kamu yatırımları ve sanayileşme girişimleri kentin sanayi kenti olması için yeterli olmamıştır. Bugün kentin demografik göstergeleri, sahip olduğu endüstriyel kurumlar, istihdam oranı, istihdam yapısı bu durumu net bir biçimde kanıtlar niteliktedir. Kentsel gelişimi etkileyen hatta belirleyen birçok faktör vardır. Kentin coğrafi konumu, endüstriyel yatırımlar, eğitim düzeyi, nüfus dinamikleri, ulaşım olanakları vb. bunların başında gelmektedir. Sivas kenti coğrafi olarak gelişmeye açık bir kenttir. Sekiz kente komşu olması, Türkiye’nin ortasında yer alması, kara, hava ve demiryolu olanaklarının fazlalığı, sahip olduğu maden potansiyeli, tarıma elverişli arazinin büyüklüğü önemli avantajlar olarak kabul edilebilir. Diğer yandan geniş tarım arazilerine sahip olmasına karşın sulu tarım olanaklarının sınırlılığı ve iklimsel koşulların elverişsizliği nedeniyle sahip olduğu potansiyeli kullanmasına engel oluşturmaktadır. İklimsel olarak karasal iklime sahip olması nedeniyle çok fazla yağış alamamaktadır. Yıllık yağış miktarı açısından değerlendirildiğinde, 2013-2023 arasında Türkiye Yıllık Top Yağış Ortalaması: 591,5 mm’nin (Meteoroloji Genel Müdürlüğü, 2024) biraz altında 455.4 mm olarak gerçekleşmiştir. Kent, bu bağlamda kurak kabul edilebilecek kentler arasındadır. İklim değişikliğinin etkileri Sivas’ta da kendini göstermekte, kış aylarındaki kar yağışı miktarı azalırken, yılın geri kalanında da yağışların düzensiz dağılımı ve miktarında azalma yaşanmaktadır. Sivas, su kullanımı ve yönetimi konularında yerel ve ulusal düzeyde önlem alınmaması durumunda, ilerleyen yıllarda kuraklık ve su kıtlığı gibi ciddi sorunlarla karşı karşıya kalabilecektir. Bu durum, tarımsal üretimi olumsuz etkileyerek hem üretim miktarlarını azaltacak hem de üretim maliyetlerini arttırarak, kent ve bölge ekonomisini olumsuz etkileyecektir.

Kentsel demografik yapının ve buna ait parametrelerin kentin gelişimindeki rolünün önemli olduğu sosyolojik olarak bilinmektedir. Bir kentin günümüzdeki durumu, geçmişindeki durumu incelenerek anlaşılabilir. Bu nedenle, Sivas gibi bir şehrin Cumhuriyet öncesi ve sonrası dönemdeki nüfus hareketleri, kentin bugünkü yapısını ve sorunlarını daha iyi anlamamız için önemli bir veri kaynağıdır. Sivas’ın 16. yüzyıla kadar takip edilebilen Cumhuriyet öncesi nüfus kayıtları eksikliklere sahip olsa da

şehrin nüfus yapısının tarihsel gelişimini anlamak için önemli ipuçları sunmaktadır. 1520 yılına ait verilere göre kentte 1134 hanede toplam 6.695 kişi yaşamaktadır. 54 yıl sonrasına ait verilere nüfus yaklaşık 2,5 kat artmış ve 3.315 hanede 17.398 kişinin yaşadığı tespit edilmiştir. Tapu Tahrir Defterlerinden yararlanılarak yapılan hesaplamalara göre Osmanlı döneminde 1834 yılında 5.536 hanede 30.766 kişinin yaşadığı tespit edilmiştir. 1880 yılında yapılan nüfus sayımına göre kentin nüfusu 62.736 kişi olarak belirlenmiştir (Şahin'den akt. Mahiroğulları, 2018, s. 148).

Sivas, tarih boyunca farklı etnik kökenlere ve dinlere mensup insanların bir arada yaşadığı, hoşgörü ve saygı temelinde şekillenen zengin bir kültürel yapıya sahip olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu dönemi kayıtlarını incelediğimizde kentin yaklaşık %23'nün gayrimüslimlerden oluştuğu anlaşılmaktadır. 1905 yılı kayıtlarına göre sancak konumunda olan Sivas'ın Merkez, Divriği, Gürün, Hafik, Tonus, Kangal, Koyulhisar, Susehri,

Zara ve Yıldızeli yerleşimlerinde 95.313 gayri müslim ve 330.788 müslim olmak üzere toplam 426.101 kişilik nüfusa sahip olduğu görülmektedir. Yine 1914 yılı kayıtlarına göre aynı yerleşim birimlerinde 100.653 gayri müslim 341.757 müslim olmak üzere toplam 442.410 kişilik bir nüfusu ihtiva etmektedir (Mahiroğulları, 2018, s. 148). Günümüzde sayıları ciddi ölçüde azalmakla birlikte Sivas kentinde halen Ermeni ve Çerkez kökenli yurttaşların yaşadığı bilinmektedir. Cumhuriyet dönemi demografik verileri incelendiğinde, Cumhuriyetin kuruluşundan bugüne kadar kent nüfusunun ancak yaklaşık iki katına çıktığı görülür. Dönemsel olarak nüfus artışları yaşansa da kent, düzenli göç veren kent kimliğine sahiptir. 2024 TÜİK verilerine göre Türkiye'de yaşayan toplam Sivaslı sayısı 1.979.824 kişidir. Sadece İstanbul'da yaşayan sivaslı sayısı 754.327 kişi olup Sivas'ın 2024 verilerine göre 654.466 olan nüfusundan daha fazladır. Sivas'ın güncel nüfusundan iki kat fazlası Sivaslı diğer illerde yaşamaktadır.

Tablo 1: Cumhuriyet'ten Günümüze Sivas'ta Nüfus Hareketleri

Yıl	Toplam	Fark	Şehir	%	Kır	%
1927	329.551		55.845	17	273.706	83
1935	432.996	%31 ▲	65.118	15	367.878	85
1940	468.243	%8 ▲	78.701	17	389.542	83
1950	542.004	%11 ▲	92.352	17	449.652	83
1960	669.922	%13 ▲	149.491	22	520.431	78
1970	731.921	%4 ▲	195.908	27	536.013	73
1980	750.144	%1 ▲	239.817	32	510327	68
1985	772.209	%3 ▲	265.768	34	506.441	66
1990	767.481	%1 ▼	270.329	35	497.152	65
2000	755.091	%2 ▼	299.935	40	455.156	60
2010	642.224	%2 ▼	354.762	55	287.462	45
2020	635.889	%0 ▼	382.520	60	253.369	40
2023	650.401	%0 ▼	389.719	60	260.682	40

Kaynak: TÜİK, wikipedia 2024, nüfusa 2024.

Bu tabloda sosyolojik olarak izaha muhtaç durumlar bulunmaktadır. Örneğin ilk nüfus sayımından (1927) 8 yıl sonra yapılan 1935 yılı sayımına göre kent nüfusunun %31 artışı doğurganlık oranıyla açıklanabilir bir durum değildir. Burada ilk düşünülecek şey 1927 yılında yapılan sayımın çok sağlıklı yapılamadığıdır. Bu süreçte 1/3'lük nüfus artışını sağlayacak çevre illerden göçü hızlandıracak endüstriyel bir hamle ve gelişim söz konusu değildir. Dolayısıyla geriye kalan tek seçenek ilk sayımın sonuçlarının sağlıklı olmadığıdır. Sivas kent nüfusu ile ilgili dikkati çeken bir diğer nokta Cumhuriyet tarihi boyunca Sivas nüfusunun 1985 yılında tarihinin en yüksek rakamı olan 772.091 kişiye ulaştıktan sonra düşüşe geçmesi, artış dönemlerinde de kayda değer bir artışın görülmemesidir. Bu düşüşün birçok nedeni olmakla birlikte öne çıkan en önemli sosyolojik tespit 1978 yılında yaşanan mezhepsel çatışmalara dayalı olaylardır. Sivas, tarih boyunca Alevi ve Sünni nüfusun birlikte yaşadığı bir şehir olmuştur. Ancak, 1980 öncesi dönemde yaşanan siyasi çatışmaların mezhepsel kimlik üzerinden yürütülmesiyle, Sivas gibi birçok şehirde Alevilere yönelik saldırılar ve katliamlar yaşanmıştır. 1978 yılında ilki yaşanan bu olaylardan sonra Alevi nüfusun önemli bir kısmı büyük kentlere göç etmek zorunda kalmıştır. Bu olayların ivme kazandırdığı göç süreci Sivas'ın göç veren bir kent haline

gelmesine yol açmıştır. Yine 2 Temmuz 1993 yılında yaşanan Madımak katliamı, Sivas'ın tarihinde derin izler bırakmış ve şehrin nüfusunda önemli bir azalmaya yol açmıştır. Bu acı olay, birçok insanın şehirden göç etmesine neden olarak Sivas'ın demografik yapısını önemli ölçüde değiştirmiştir.

Sivas'ın azalan bir nüfus trendine sahip olmasının bir diğer nedeni de ülke genelinde yaşanan kırdan kente göçün bir devamı olarak düşünülebilir. 1985 yılı Türkiye demografyası açısından da bir kırılma noktası olarak kabul edilebilir. Bu tarihe kadar kır nüfusu kent nüfusunun daha fazla iken, bu tarihte ilk kez kent nüfusu kır nüfusunun önüne geçmiştir. 1980 yılında kır nüfusu %56, kent nüfusu % 44 iken, 1985 yılında kır nüfusu ilk kez %50'nin altına düşerek %47 olarak gerçekleşirken, kent nüfusu da %53 olarak gerçekleşmiştir.

Yine Tablo 1 verilerine göre Sivas kır ve kent nüfusu, izaha muhtaç yüksek değişkenlik gösterdiği görülmektedir. 2007 yılına kadar Sivas kent merkezi nüfusu kır nüfusunun gerisinde yer alırken, bu yıldan sonra kent merkezi nüfusu kır nüfusunun önüne geçmiş ve nüfusun yarısından fazlası kent merkezinde yaşamaya başlamıştır. 2010 yılında ise kent merkezi nüfusunun kır nüfusunun belirgin olarak farklılaştığı görülmektedir. 2023 yılı verileri incelendiğinde ise toplam nüfusun %60'ının kent merkezinde, geri kalan %40'ın ise ilçe ve köylerde yaşadığı

görülmektedir. Bu durum sosyolojik olarak Sivas'ta kırsalda yer alan geleneksel ilişki kalıplarının çözülmeye başladığını, tarım ve hayvancılık gibi kırsal özgül geleneksel ilişki ağları içinde yer alan nüfusun bu bağlarından koparak kent merkezine yöneldiğini göstermektedir. Bu durum Türkiye'deki kentleşme hareketiyle benzerlik göstermekle birlikte sadece zamansal anlamda asenkronik bir seyir izlemektedir.

Türkiye nüfusunun 1985 sonrası kır-kent oranı kent lehine değişirken Sivas, Türkiye genelini yaklaşık 30 yıl geriden takip ederek kentleşmesini sürdürmektedir. Sivas'ta 2007 sonrası yaşanan kentleşme, kırsal kesimden kente göçün yanı sıra, şehrin ekonomik ve sosyal imkanlarının gelişmesi gibi diğer faktörlerin bir araya gelmesiyle gerçekleşmiştir. Kırsal kesimdeki geleneksel yaşam biçiminin zayıflaması, bu göç hareketini tetikleyen önemli bir etken olsa da, tek başına yeterli bir açıklama değildir. Türkiye'de ve özellikle Sivas'ta kentleşme süreci, Batı Avrupa'daki gibi sanayileşmenin doğrudan bir sonucu olarak değil, daha çok kırsal kesimden kentlere göç, nüfus artışı ve ekonomik zorunluluklar gibi farklı faktörlerin bir araya gelmesiyle şekillenmiştir.

Sivas kent merkezi nüfusunun kırsal önüne geçmesi kentin endüstrileşmesi ile açıklanamaz. Kırsal kesimdeki geleneksel yaşam biçiminin çözülerek değişmesi ve kent hayatının cazibesinin artmasıyla birlikte, insanlar daha iyi eğitim, sağlık ve ulaşım hizmetlerine ulaşmak amacıyla kırsal bölgelerden kentlere göç etmeye başlamıştır. Kitle iletişim araçlarının yaygınlaşması da bu göç hareketini hızlandıran önemli bir faktör olmuştur. Dolayısıyla Türkiye geneli kentleşmesi için söylenebilecek itici (kır açısından), iletili (iletişim ve ulaşım olanaklarının yaygınlaşması) ve çekici (kent yaşamını açısından) nedenlerin Sivas'taki kentleşme süreci için de asenkronik olmakla birlikte geçerli olduğunu ifade edebiliriz. Sivas'taki endüstrileşme, klasik anlamda kent merkezinde yoğunlaşan bir sanayi yapısı yerine, daha çok küçük ve orta ölçekli işletmelere dayalı bir yapı sergilemiştir. Bu nedenle, diğer birçok şehirde görülen endüstrileşmeye bağlı büyük ölçekli göç hareketleri Sivas'ta aynı şekilde yaşanmamıştır.

Osmanlı döneminde Sivas ekonomisinin diğer bölge illerinde olduğu gibi tarım ve hayvancılık üzerine kurulu olduğunu ve 20. yüzyıla kadar geleneksel yöntemlerin hakim olduğunu görmekteyiz. Nitekim bu durum, 1870'lerde Sivas'ta açılan Amerikan Konsolosluk'u'nun resmi raporlarına göre toprağın işlenmesinde ilkel karasabanın kullanıldığı, tarımda modernleşmeye yönelik herhangi bir çabının ve gelişmenin olmadığı ifade edilmektedir (Mahiroğulları, 2018, s. 185-186). 1890'lı yıllarda Sivas'ta arpa, buğday, çavdar, yulaf, mısır, darı, mercimek, tütün, şarap, mahlep, kuru üzüm, pekmez gibi geleneksel ürünlerin tarımının yapıldığı görülmektedir. Aynı yıllarda hayvancılık alanında öküz, inek gibi büyükbaş, koyun, keçi gibi küçükbaş ve at, eşek gibi tarımda saban koşturmak için kullanılan hayvanların beslendiği ve toplam sayılarının 796.890 (Mahiroğulları, 2018, s. 188) olduğu görülmektedir. Sivas'ta ilk şirket kurma girişiminin, dönemin valisi Memduh Bey'in gayretleri ile bölgede yetiştirilen hububat ürünlerinin pazarlanmasını amacıyla Şirket-i Nehriyye-i Osmaniyye adıyla anonim şirket statüsünde kurulduğunu görmekteyiz. İkinci şirket ise İbrahim Niyazi Bey tarafından 1898 yılında iplik, kaykan ve bez üretim yapmak üzere kurulmuştur. Sivas Ticaret ve Sanayi Odası'nın ise 1901 yılında kurulduğunu (Mahiroğulları, 2018, s. 192-193) görmekteyiz. İlk kurulduğu zaman Sivas Ticaret Ziraat ve Sanayi Odası adını taşıyan kurum 1908 yılında Ziraat Odasından ayrılarak Sivas Ticaret ve Sanayi

Odası adını almıştır. Endüstri Devrimi'nin bir ürünü olan ve kitle üretimi yapan fabrika olgusuyla Sivas'ın buluşması ilk kez dönemin valisi Halil Rifat Paşa'nın kendi parasıyla yaptırdığı su değirmeni ile 19. Yüzyıl sonlarında gerçekleşmiştir (Mahiroğulları, 2018, s. 195).

Cumhuriyet döneminde Sivas'a önemli kamusal yatırımlar yapılmıştır. Devletçilik politikasının devamı olarak yapılan bu yatırımlar kenti bir endüstri kentine dönüştürmek için yeterli olmamıştır. Kamusal yatırımların kentsel yapıyı dönüştürmesi noktasında iki nedenden söz edilebilir: Birincisi bu yatırımlarla kurulan endüstriyel işletmelerin devamlılığının sağlanamaması, ikincisi ise ilgili işletme ve kuruluşların teknolojik modernizasyonu yapamadığı için büyüme ve gelişmelerinin gerçekleştirilememesidir.

Kentin, sanayi kentine dönüşememesinin bir diğer nedeni olarak kamusal yatırımlar haricinde özel sektörün kente yeterli yatırım yapmaması veya kentin özel sektör yatırımlarını çekecek ortamı oluşturmamasıdır. Başta Sivaslı iş insanları olmak üzere özel sektör temsilcileri yatırımlarının neredeyse tamamını daha çok kazanç elde edebilecekleri büyük kentlere yapmışlardır. Özel sektör açısından elbette bu durum rasyonel bir tercihtir. Anılan bu gerekçeler Sivas kentinin neden bir sanayi kenti olmadığını yeterince açıklamaktadır. Cumhuriyet döneminde Sivas'a yapılan kamusal yatırımları kronolojik olarak şöyle sıralayabiliriz:

"10 Ekim 1924: Ankara-Sivas Demiryolunun yapımına başlanmıştır.

15 Ocak 1928: Kayseri-Sivas demiryolunun devlet tarafından yapılması kararlaştırılmış, bölüm bölüm yapılacak hattın uzunluğu 223 km olarak belirlenmiştir.

30 Ağustos 1930: Bölüm bölüm tamamlanan Ankara-Sivas demiryolu (toplam uzunluğu 603 km) Başbakan İsmet İnönü tarafından ulaşıma açılmıştır.

16 Aralık 1932: Samsun-Sivas demiryolu (395 km) hizmete açılmıştır.

19 Aralık 1935: Sivas-Eskiköy demiryolu işletmeye açılmıştır.

18 Mayıs 1936: Sivas- Erzurum demiryolunun yapımına başlanmıştır.

6 Haziran 1937: Sivas- Malatya demiryolu Çetinkaya'da birleşmiştir.

20 Kasım 1937: Sivas-Divriği demiryolu hizmete girmiştir.

1938: Divriği Demir İşletmesi faaliyete geçmiştir.

1939: Sivas Cer Atelyesi faaliyete geçmiştir.

1943: Sivas Çimento Fabrikası faaliyete geçmiştir.

1945: Askeri Dikimevi faaliyete geçmiştir.

1947: Cer Atelyesine çalışan yetiştirmek üzere Çırak Okulu açılmıştır.

1950: Ulaş Devlet Üretim Çiftliği (TİGEM) kurulmuştur.

1957: NATO tarafından kullanılmak üzere havaalanı inşa edilmiş, 1987'de sivil uçuşlara açılmıştır.

1961: Sızır H.E.S. hizmete açılmıştır.

1965-69: 398 dükkanlık "sanayi çarşısı" faaliyete geçmiştir.

1966: Sivas Havaalanı hizmete girmiştir.

1968: Sivas "Kalkınmada Öncelikli İller" kapsamına alınmıştır.

1974: Cumhuriyet Üniversitesi kurulmuştur.

1979: Beton Travers Fabrikası kurulmuştur.

1980: Sivas Dokuma Fabrikası (SIDAŞ) Sivas'ın en büyük çok ortaklı kuruluşu (5400 ortak) olarak faaliyete geçmiştir.

1984: Sivas Et Kombinası faaliyete geçmiştir.

1985: Sivas Demir Çelik İşletmesi kurulmuş ve 1989 yılında faaliyete başlamıştır.

1990: Kangal Termik Santrali işletmeye açılmıştır.

1990: DHMİ tarafından ilk terminal binası yapılmıştır.

1994: Merkez 100. Yıl sanayi sitesi faaliyete geçmiştir.

1997: SİHAZ özelleştirmesinde yöresel sermaye tabanı tercih edilerek pilot bir örnek ortaya çıkarılmıştır.

1998: Merkez 4 Eylül sanayi sitesi faaliyete geçmiştir.

2001: Merkez Ahşap İşleri (Ata Sanayi) sitesi açılmıştır.

2018: Sivas Bilim ve Teknoloji Üniversitesi kurulmuştur.

2021: Demirağ OSB Cazibe Merkezleri kapsamına alınmıştır.

2023: Yüksek Hızlı Tren seferleri başlamıştır.” (Yalman, 2024, s. 17-18).

Yalman’ın derlediği yatırım kronolojisi içinde yer alan bazı kurumlar endüstriyel nitelikte kurumlar değildir (Cumhuriyet Üniversitesi, Sivas Bilim ve Teknoloji Üniversitesi) ancak istihdam ettiği personel sayısı anlamında Sivas ekonomisi açısından bacasız fabrika niteliğindedir. Sivas Cumhuriyet Üniversitesi 2280 akademik ve 3509 idari personelle toplamda 5789 kişiye istihdam sağlamaktadır (Cumhuriyet Üniversitesi, 2025). Öğrenim gören güncel öğrenci sayısı 50975 olup Sivas ekonomisinin can damarı niteliğindedir. Sivas Bilim ve Teknoloji Üniversitesi de 728 öğrenci, 151 akademik ve 143 idari personeli ile Sivas’a katkı sunmaktadır.

2000 yılından sonra Sivas ekonomisinin üç temel bileşeni olan tarım, sanayi ve hizmet sektörleri ile istihdam yapısında önemli değişiklikler meydana gelmiştir. 2000 yılında kentin nüfusu 755.091 kişi olup bunların 571.489’u çalışma çağındaki olan kişilerden oluşmaktadır. İlgücü sayısı 318.180 olup bunların 23.137’si işsiz, 295.043’ü aktif işgücü olarak istihdam edilen kitleyi oluşturmaktadır. 2017 yılı verilerine göre, Sivas’ta 621.301 kişilik bir nüfus yaşamaktadır. Çalışma çağındaki nüfusun yaklaşık yarısı olan 240.914 kişi iş gücüne katılmış olup, bu kişilerin %11’i işsizdir ve %89’u istihdam edilmektedir. 17 yıllık süre zarfında işgücü sayısında 77.226 kişilik bir azalma görülürken, istihdam alanında ise 80.338 kişilik bir düşüş yaşandığı tespit edilmiştir (Mahiroğulları, 2019, s. 59).

2000 yılında 295.043 olan toplam istihdam gücünün sektörel dağılımı şöyledir: Tarım 196.204 (%66,5), sanayi 27.735 (%9,4), hizmet 71.105 (%24,1). Bu dağılım geçen 17 yıl içinde ciddi değişiklik göstermiştir. Tarımda çalışan sayısı 2000 yılına göre yaklaşık ¼ oranına düşerek 54.321 kişiye (%25,3) gerilerken, sanayi sektöründe çalışan sayısı yaklaşık iki kat artarak 60.967 kişiye (%28,4) yükselmiş, hizmet sektöründeki istihdam da 99.408 kişi (%46,3) olarak gerçekleştirmiştir (Mahiroğulları, 2019, s. 59). Bu durum daha önce ifade edildiği gibi Sivas’ta geleneksel ilişki biçimlerinin çözülerek dönüşmeye başladığını, tarımda istihdam edilen nüfusun azaldığını, sanayi ve hizmet sektöründe ise artışlar yaşandığını göstermektedir. Sivas’ın endüstriyel gelişiminin istenen noktada olmadığı, olması gerekenin/potansiyel olarak olabilecek olanın oldukça uzağında olduğu bilinmektedir.

Nitekim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı’nın 2022 yılına ait Sivas İl Sanayi Durum Raporu’nda yer alan veriler çok olumlu değildir. Rapora göre Türkiye’de 973 ilçe içinde sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması sonuçlarına göre Sivas kent merkezi diğer illere ait büyük ilçelerin gerisinde yer almaktadır. Yapılan değerlendirmeler, Sivas’ın Türkiye genelindeki iller arasında sosyo-ekonomik açıdan en gelişmiş iller arasında yer almadığını, hatta birçok ilçesinden bile geride kaldığını göstermektedir. Sivas’ın 110. sırada yer alması bu durumu açıkça ortaya koymaktadır. Aynı rapora göre Sivas’ın ilçelerinin de çok iyi göstergelere sahip olmadığı görülmektedir. En iyi durumda olan Şarkışla ilçesi 417. sırada yer alırken Sivas’ın ilçeleri içindeki son sırada yer alan Yıldızeli’nin 817. sırada yer alması (Taşar, 2021, s. 2) oldukça düşündürücüdür. İl sanayi GSYH’sinin, il toplam GSYH’si içindeki payı 2021’de %23,16 olarak gerçekleşmiştir. Sivas ili, illerin sanayi GSYH’sine göre yapılan sıralamada 2021’de 34. sırada yer almaktadır (Taşar, 2021, s. 7).

2017 yılında Kalkınma Bakanlığı tarafından yayınlanan “Sosyo Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırmasında” (SEGE) Sivas Türkiye genelinde 45. sırada yer almıştır (Kaya, Mahiroğulları, 2024, s.33).

Tablo 2. Sivas İlinde Sanayi İşletmelerinin Sektörel Dağılımı (2021)

Sektörler (NACE Rev 2)	Türkiye		Sivas		Türkiye içindeki payı (%)
	İşletme sayısı	Pay (%)	İşletme sayısı	Pay (%)	
B. Madencilik ve taş ocaklığı	5.055	3,39	119	11,19	2,35
05. Kömür ve linyit çıkartılması	228	0,15	6	0,56	2,63
06. Ham petrol ve doğal gaz çıkarımı	123	0,08	1	0,09	0,81
07. Metal cevherleri madenciliği	593	0,40	28	2,63	4,72
08. Diğer madencilik ve taş ocaklığı	4.111	2,76	84	7,90	2,04
C. İmalat	139.507	93,66	870	81,84	0,62
10. Gıda ürünlerinin imalatı	21.481	14,42	121	11,38	0,56
11. İçeceklerin imalatı	550	0,37	1	0,09	0,18
12. Tütün ürünleri imalatı	95	0,06	0	0,00	0,00
13. Tekstil ürünlerinin imalatı	11.752	7,89	9	0,85	0,08
14. Giyim eşyalarının imalatı	9.477	6,36	25	2,35	0,26
15. Deri ve ilgili ürünlerin imalatı	2.974	2,00	2	0,19	0,07
16. Ağaç, ağaç ürün. ve mantar ürün. iml.(mobilya hariç)	6.284	4,22	95	8,94	1,51
17. Kâğıt ve kâğıt ürünlerinin imalatı	2.495	1,68	7	0,66	0,28
18. Kayıtlı medyanın basılması ve çoğaltılması	2.182	1,46	8	0,75	0,37

19. Kok kömürü ve rafine edilmiş petrol ürünleri imalatı	239	0,16	1	0,09	0,42
20. Kimyasalların ve kimyasal ürünlerin imalatı	4.698	3,15	24	2,26	0,51
21. Temel eczacılık ürün. ve eczacılığa iliş. malz. iml. iiiimlml.imalatı	264	0,18	0	0,00	0,00
22. Kauçuk ve plastik ürünlerin imalatı	10.485	7,04	81	7,62	0,77
23. Diğer metalik olmayan mineral ürünlerin imalatı	8.024	5,39	93	8,75	1,16
24. Ana metal sanayii	4.141	2,78	23	2,16	0,56
25. Fabrikasyon metal ürünleri imalatı (makine teçhizat hariç)	15.883	10,66	105	9,88	0,66
26. Bilgisayarların, elektronik ve optik ürünlerin imalatı	1.449	0,97	7	0,66	0,48
27. Elektrikli teçhizat imalatı	4.238	2,85	16	1,51	0,38
28. Başka yerde sınıflandırılmamış mak. ekipman imalatı	14.366	9,65	39	3,67	0,27
29. Motorlu kara taşıtı, treyler ve yarı treyler imalatı	2.465	1,65	2	0,19	0,08
30. Diğer ulaşım araçlarının imalatı	767	0,51	6	0,56	0,78
31. Mobilya imalatı	12.171	8,17	188	17,69	1,54
32. Diğer imalatlar	3.027	2,03	17	1,60	0,56
D. Elek, gaz, buhar ve iklimlen. üretim ve dağıtımı	4.381	2,94	74	6,96	1,69
35. Elek., gaz, buhar ve havaland. sis. üretim ve dağıtımı dağıtım	4.381	2,94	74	6,96	1,69
Sanayi toplamı	148.943	100,00	1.063	100,00	0,71

Kaynak: (Taşar, 2021, s. 12).

Tablo verileri incelendiğinde, dikkat çeken en önemli nokta, kentin madencilik faaliyetlerinin Türkiye'nin %2,35'ini oluşturmaktadır. Bu durum, Sivas'ın bir madencilik kenti olduğu gerçeğini doğrulamaktadır. Tablo 2'de yer alan sektörel iş kollarında istihdam edilen kişi sayısı 19.475 olup, Türkiye'deki toplam istihdamın %0,47'sini oluşturmaktadır.

Bütün bu olumsuz göstergelere rağmen kent için olumlu sayılabilecek gelişmeler de söz konusudur. Yakın dönemde açılan yeni organize sanayi bölgeleri istihdama katkı sunma noktasında olumlu bir gelişme kabul edilebilir. Sivas 1. Organize Sanayi Bölgesinin ekonomiye kazandırılmasıyla birlikte 4000 kişilik yeni istihdam alanının sağlanması beklenmektedir. Demirağ Organize Sanayi Bölgesi'nin istihdam öngörüsü ise 23,043 kişidir (Demirağ Organize Sanayi Bölgesi, 2025) .

Sivas ekonomisi belirli alanlarda avantajlı konumda olmasına karşın bazı alanlarda oldukça dezavantajlı konumdadır. Coğrafi pazarın sağladığı avantajlar açısından hammadde bulunabilirliği, ulaşım ve haberleşme gibi altyapı olanakları bakımından oldukça iyi bir konumda olmasına rağmen; ücret maliyetleri, geleneksel üretim yapısının hakimiyeti, nitelikli işgücünün yetersizliği ve teknolojik altyapı olanakları açısından (TOBB, 1997, s. 77) dezavantajlı bir durumdadır.

Sivas'ın Kentsel Gelişimi

Kentler, adeta canlı bir organizma gibidir ve ekonomik ile siyasi aktörlerin kararlarına tepki verirler. Bu aktörlerin

aldığı kararlar, kentlerin gelişimini hızlandırabileceği gibi yavaşlatabilir de. Ekonomik aktörler yatırım yaparak kentin gelişime katkı sunarlar. Siyasal aktörler ise ekonomik aktörlerle veya onlardan bağımsız biçimde aldıkları kararlarla kentin gelişimine/duraklamasına doğrudan etki ederler. Yerel yönetimlerin aldığı imar kararları, kentin gelecekteki büyüme yönünü, ulaşım ağını, yeşil alan oranını ve sosyal donatılarını belirler. Bu nedenle, imar planları hazırlanırken kent sakinlerinin katılımı ve farklı kesimlerin görüşlerinin alınması önemlidir. Sosyolojik bir temele dayandırarak olursak, siyasal mekanizmalar kentin kaderi üzerinde doğrudan belirleyici bir güce sahiptir. Yerel yönetimlerin kararlarıyla atıl durumda bulunan veya mera/tarla niteliğindeki birçok arazinin imara açılması, bu bölgelerin konumuyla bağlantılı olarak ciddi ekonomik değer artışlarına yol açmakta ve büyük oranlarda arsa spekülasyonları ile arazi rantları oluşturabilmektedir. Bu durum kentin gelişim çizgisini ve yönünü belirleyebildiği gibi, kentte yaşayan toplumsal katmanlar arasındaki sosyal mesafeyi de arttırabilmektedir. Son yirmi yıllık süreçte Kardeşler Mahallesi ve Eğriköprü Mahallesi ile Gültepe bölgesinde yapılan uygulamalar bu durumun tipik örnekleri olarak değerlendirilebilir. Bahsi geçen yerleşim birimleri, önceden mera ya da gecekondü bölgesi niteliği taşıırken, yerel yönetimlerin imar uygulamaları sonrasında piyasa koşullarının çok üzerinde değer kazanmıştır. Bu durum, kentin bu yönde gelişimini sağlarken, söz konusu bölgelerde yükselen arsa ve konut fiyatları ile kira düzeyleri bu sürece örnek teşkil etmektedir. Anılan bu

mahalleler, bölge hinterlandında yer alan diğer yerleşim birimlerine fiziki olarak yakın olmalarına karşın, sosyal mesafe anlamında araya büyük sosyal bariyerler örülmüştür. Sosyo-ekonomik seviye ve yaşam standardı açısından asla yan yana gelemeyecek yeni sosyal gruplar ortaya çıkarmıştır. Bu sosyal gruplar arasındaki sosyal izolasyon ekonomik koşulların da etkisiyle her geçen gün artmaktadır. Bu durum kentsel gruplar arasındaki toplumsal fay hatlarını derinleştirmekte ve kent barışını tehdit edebilmektedir.

Kamusal yatırımlarla birlikte özel sektör yatırımları da kentler ve kentleşme üzerinde doğrudan etkide bulunmakta ve kentin gelişim seyrini belirleyebilmektedir. Sarı ve Türk'ün bu konuda yaptığı çalışma, bu durumu çok net bir biçimde ortaya koymaktadır. Sarı ve Türk'e göre, "Tahmini imar planlarının yapılan analizlerle karşılaştırılması üzerine, Sivas şehrinin düzenli büyümesinden söz etmek mümkün değildir. Kent, hem yatırımlar hem de karar vericiler için seçilen yerlerin etkisi altında, genişleme sırasında sık sık yön değişikliklerine uğramıştır" (Sarı ve Türk, 2021, s. 56). Bu durum, yukarıda ifade edilen kentin gelişim çizgisinde ve yönünde siyasal karar mekanizmalarının etkisini ortaya koymaktadır.

1934 yılında Paşabahçe enerji santralinin faaliyete geçmesiyle birlikte kentin gelişim yönü kuzeye doğru yönelmiştir. Kamu yatırımları gerek endüstriyel alanda

gerek sağlık kurumları ve ulaşım hizmetlerinde yapılan yatırımlarla kentin gelişim düzeyini ve yönünü belirlemeye devam etmiştir. Nitekim, "1939 yılında Devlet Demiryolları Çekiş atölyesinin kurulmasıyla, şehrin batıya yönelmesiyle ve Çimento Fabrikası'nın 1943 yılında hizmete girmesiyle bu yönelim giderek artarak devam etti. 1953 yılında Sivas Numune Hastanesi'nin kurulmasıyla birlikte kent gelişimi kuzeye doğru ilerler, ancak 1966 yılında Nuri Demirağ Havalimanı'nın inşası ile bu gelişme kuzeybatı yönüne kaymıştır. 1972 yılında hizmete giren Sıdaş İplik Fabrikası doğu yönünde gelişmeye öncülük etmiş, 1976 yılında Sivas Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulması bu gelişmeyi desteklemiştir. Bu döneme paralel olarak, temelleri 1974 yılında atılan Sivas Cumhuriyet Üniversitesi ve 1982 tıp fakültesinin gelmesiyle birlikte güney yönünde çok hızlı bir kentleşme trendi başlamış"tır (Sarı, Türk, 2021, s. 56). Bu gelişim trendi sonraki yıllarda yapılan konut yatırımları ile devam etmiştir. Bugün Yenişehir Mahallesi olarak adlandırılan bölgede 1987 yılında başlatılan Yenişehir İlçesi Toplu Konut Projesi ile bu eğilim devam etmiştir. Kümbet-Mimar Sinan bölgesinde hayata geçirilen Parkcity cazibe alanı başarılı olamamıştır. Daha önce ifade edildiği gibi Gültepe, Kardeşler ve Eğriköprü yerleşim birimlerinin kamu ve özel sektör girişimleri ile başlatılan cazibe merkezleri oluşturma çabası kentin gelişim çizgisini bu bölgelere doğru kaydırmıştır.

Tablo 3. Kentsel Gelişimi Etkileyen Parametreler

Yıl	Değişikliğe Yol Açan Parametre	Kentin Gelişim Yönü
1934	Paşabahçe elektrik santrali	Şehir gelişimi Kuzey'e yöneldi
1939	Devlet Demiryolları Çekiş Atölyesi	Şehir gelişimi doğuya yöneldi.
1943	Çimento Fabrikası	Batı yönelimi giderek devam etti.
1953	Sivas Numune Hastanesi	Şehir gelişimi Kuzey'e yöneldi.
1966	Nuri Demirağ Airport	Şehir gelişimi Kuzeybatı'ya yöneldi
1972	Sıdaş İplik Fabrikası	Şehir gelişimi doğuya yöneldi.
1974-82	Sivas Cumhuriyet Üni. ve Tıp Fak.	Güney yönünde çok hızlı bir kentleşme trendi başladı.
1976	Sivas Organize Sanayi Bölgesi	Doğu yönelimi giderek devam etti.
1987	Yenişehir District Toplu Konut	Güney yönelimi giderek devam etti.
2007	İşhanı TOKİ ve Eğriköprü, Kardeşler	Şehir Güneydoğu yönünde gelişmeye devam etti

Kaynak: (Sarı, Türk, 2021, s. 56).

Sivas'ın Kentsel Sorunları

Sivas, Türkiye'nin önemli kentlerinden biri olmasına rağmen, diğer birçok şehir gibi kendine özgü kentsel sorunlarla karşı karşıyadır. Bu sorunlar, kentin coğrafi konumu, plansız kentleşme, kentsel dönüşüm sorunları, artan trafik yoğunluğu, hava kirliliği gibi temel başlıklar altında sıralanabilir.

Sivas, geçmişten günümüze yavaş büyüyen bir kent olmasına rağmen, planlı ve düzenli bir kentleşme sürecinden geçmemiştir. Bugün, kentin merkezinde 65 mahalle bulunmakta ve bunların yarısından fazlası müstakil veya konut kalitesi düşük (gecekondu) konutlardan oluşmaktadır. Bütün araştırmalara rağmen kentte bu tarz konut sayısının ne kadar olduğuna ilişkin net bir veriye ulaşılamamıştır. Geri kalan mahallelerde, sayıları tam olarak bilinmemekle birlikte diğer mahallelere kıyasla daha az sayıda olmak üzere, tüm mahallelerde müstakil ve

düşük kaliteli konutların bulunduğu bilinmektedir. Eğriköprü Mahallesi hariç hemen hemen her mahallede bu tarz konutlara rastlamak mümkündür. Kentin lüks mahallerinden kabul edilen Kardeşler Mahallesi'ni ikiye ayıran Bağdat Caddesi'nin arka sokaklarında dahi bu tarz konutlar mevcuttur. Belediye kaynaklarından ulaşılabilen sınırlı veriler iskan izni olmayan çok fazla konut mevcut olduğunu ortaya koymaktadır. Örneğin: Alibaba Mahallesinde bulunan 2500 konutun 1600'nün iskan izni yokken, Aydoğan Mahallesinde 1750 konutun 1000 adedinin, Demircilerardı Mahallesinde 2100 konutun 1350 adedinin, Kadı Burhanettin Mahallesinde 1600 konutun 1250 adedinin, Eskikale Mahallesinde 1800 konutun 1500 adedinin, Küçük Minare Mahallesinde 1350 konutundan 1100 adedinin ve Mehmet Paşa Mahallesinde 1900 konutun 1500 adedinin iskan izni bulunmamaktadır.

TÜİK'in 2023 Bina ve Konut Nitelikleri Araştırmasına göre Sivas il genelinde bulunan toplam konut sayısı

198.468'dir. Aynı veri dönemine göre, ortalama hane halkı sayısı 3,27 kişidir. Merkez nüfusun 2023 verilerine göre 389.719 olduğundan hareketle yapılan hesaplama göre merkezde bulunan konut sayısı 119.180 adet olduğu hesaplanmıştır. Belediyeden alınan verilere göre, 9.300 konutun iskan izni bulunmamaktadır. Bu da, merkezdeki konutların kabaca %8'inin iskan izni olmayan konutlardan oluştuğunu göstermektedir. Diğer mahallelerde benzer konutların varlığı dikkate alındığında bu oranın çok daha fazla olduğu söylenebilir. Bu durum kentte yeni Kentsel Dönüşüm Projelerinin acil olarak hayata geçirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Ayrıca kentin geçmişten günümüze planlı bir kentleşme sürecine tabi tutulmamasından dolayı kent merkezinin, Valilik eski binasının bulunduğu İsmet İnönü Bulvarı (İstasyon Caddesi) ile Atatürk Caddesi'nin kesiştiği alanda yoğunlaşmasına neden olmuştur. İstasyon Caddesi ve Atatürk Caddesi'nin günümüzde genişletilme şansı yoktur. Burada yapılacak bir kamulaştırma uygulamasının yerel yönetim bütçesini aşacak miktarlara mal olacak olması bu seçeneği ortadan kaldırmaktadır.

Sivas'ın kentsel gelişim sürecinde zamanla ortaya çıkan bir diğer sorun kent içi trafik yoğunluğudur. 2024 Kasım ayı verilerine göre toplam araç sayısı kasımda 200.658 olup, bunların 103.812 tanesi otomobilden oluşmaktadır (Kangal Gündem, 2024). İl genelinde, yapılan hesaplama göre 6,3 kişiye bir otomobil düştüğüne göre, kent merkezi müfusu dikkate alındığında bu otomobillerin yaklaşık 61.860 tanesi il merkezinde yer almaktadır. Sivas'ın ulaşım altyapısı ve yol durumu dikkate alındığında kentin bu kadar araç yükünü kaldırması olanaklı değildir. Bu sorunun kısa vadede çözümü de zor görünmektedir. Karayolları ve belediye işbirliğinde kentin etrafında yeni ana arterlerin açılması ve kent merkezinin cazibi alanı olmaktan çıkarılması sorunu süreç içinde hafifletebilir. Kent içinde uygun bölgelerde ve üniversiteye ulaşım sağlamak amacıyla raylı sistemin düşünülmesi, sorunun çözümüne önemli bir katkı sağlayabilir. Kent içi ulaşımın sağlandığı mevcut yapının dışında daha konforlu ve hızlı toplu ulaşım alternatifinin oluşturulması otomobillere olan talebi azalatabilir ve trafik yoğunluğunun hafiflemesini sağlayabilir. Önlem alınmaması durumunda mevcut trafik karmaşasının daha da artması kaçınılmaz olacaktır.

Kentleşme sürecinde kentin özellikle kış aylarında yaşadığı bir başka sorun yoğun hava kirliliğidir. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, 2022 yılında, temiz, sağlıklı ve sürdürülebilir bir çevre hakkını *insan hakkı* olarak tanıyan tarihi bir karar almıştır. Günümüzde kentlerde sürekli artan sanayi kuruluşları, araç egzoz gazları, evsel ısınmadan kaynaklı gazlar hava kirliliğinin en önemli nedenleri arasında yer almaktadır. Günümüzde hava kirliliği, solunum ve akciğer hastalıkları başta olmak üzere kardiyovasküler hastalıklara yol açtığı modern tıp tarafından ortaya konulmuş durumdadır. Hava kalitesi anlamında Sivas kenti çok olumlu göstergelere sahip değildir. Kentin genelinde doğal gaz kullanıldığı halde Alibaba, Kılavuz, Fatih, Dedebalı, Emek, Yüceyurt, Dört Eylül, Tuzlugöl, Diriliş, Aydoğan gibi konut kalitesi düşük

veya müstakil konutların ağırlıkta olduğu mahalleler başta olmak üzere kentin 65 mahallesinden yarıdan fazla mahallesi karma nitelikte olup bunların bir kısmı doğalgaz kullanırken, önemli bir bölümü evsel ısınmada odun ve kömür gibi geleneksel yakıt kullanmaktadır. Bu durum, hava kalitesini olumsuz etkilemekte ve kentin hava kalitesi özellikle kış aylarında alarm verici bir düzeye ulaşmaktadır.

Sivas'ta toplam hane sayısı 198.468 olup, bunların yaklaşık 150.000'ini doğal gaz kullanırken geri kalanı odun ve kömür kullanmaktadır. Kentin hava kalitesi/kirliliği ile ilgili veriler bu konuda ciddi bir sorun olduğunu ve mutlaka çözüm bulunması gerektiğini ortaya koymaktadır. Temiz Hava Hakkı Platformu'nun (THHP) yayınladığı "Kara Rapor 2024" verileri bu durumu gözler önüne sermektedir. "Raporda paylaşılan 2022 yılına ait iller bazında yaş üstü bireyler arasında doğal nedenlerle hayatını kaybedenlerin sayısının yer aldığı tabloda Sivas'ta ölümlerin yüzde 12, 18'i hava kirliliğine atfedildi. 2022 yılına ait tabloda Sivas'ta; PM_{2,5} için sınır değeri 5 µg/m³ alındığında 552 kişinin hava kirliliğiyle ilişkili sebeplerden yaşamını yitirdiği belirtilmektedir. Sivas'ın yıllık ortalama PM_{2,5} değerinin 21,87 mg/m³ olduğu kaydedilirken bu rakam, DSÖ'nün önerdiği 5µg/m³ sınır değerinin dört katından fazla olarak kayıtlara geçmiştir. Rapora göre, PM_{2,5} sınır değeri 10 µg/m³ olarak alındığında atfedilen ölüm sayısı 396'dır. Bu durum bile Sivas'ın, yüzde 8,73 oranında bir ölümle karşılaşmış olması anlamına gelmektedir. Hava kirliliği kaynaklı ölüm hızları da Sivas'ta endişe verici boyuttadır; DSÖ standartlarına göre bu oran 153,17 iken, sınır değerin 10 µg/m³ olarak kabul edilmesi durumunda oran 109,83'e düşmektedir. Sivas'ta hava kirliliğinin en önemli kaynakları arasında evsel ısınma için kullanılan düşük kaliteli kömür ve diğer fosil yakıtlar yer alıyor. Özellikle kış aylarında, şehirde kömür tüketiminin yoğunlaşmasıyla birlikte hava kirliliği seviyeleri kritik düzeylere ulaşıyor." (İrade Gazetesi, 2024). Rapordan da anlaşılacağı gibi özellikli kentte evsel ısınmada odun, kömür gibi çevreyi/havayı kirleten yakıtların kullanılması hava kirliliğinin ve hava kalitesinin düşmesinin en önemli nedenleri arasında yer almaktadır. Bunun yanında araç egzozlarından çıkan gazlar, sanayi kuruluşlarının bacalarından çevreye yayılan gazlar da hava kirliliğinin oluşumunda temel faktörler arasında kabul edilmektedir.

Extended Abstract

The origins of industrial relations can be traced back to the transformative periods of the 18th and 19th centuries, where societies began to grapple with the shifting dynamics of production, labour, and capital. Over time, these relationships evolved into a critical determinant of a nation's socio-economic fabric, shaping the development trajectories of both countries and cities alike. The advent of the Industrial Revolution, which began in Britain in 1760, fundamentally altered traditional modes of production and established the groundwork for modern industrial economies. This monumental shift not only revolutionized manufacturing but also redefined societal norms and urban landscapes.

Today, as we enter the era of Industry 5.0, characterized by advanced technologies, artificial intelligence, and seamless human-machine collaboration, the nexus between industry, technology, and society has grown increasingly complex. Unlike previous industrial phases that prioritized efficiency and automation, Industry 5.0 emphasizes personalized production, sustainability, and the integration of human creativity with intelligent systems. These changes profoundly impact urban development, influencing how cities evolve, adapt, and sustain their economic vitality.

A city's developmental trajectory is inherently tied to its degree of industrialization and the nature of its industrial relations. Cities that successfully foster innovation and adapt to technological advancements often emerge as hubs of economic prosperity. For instance, Silicon Valley stands as a global symbol of innovation, technological research, and economic success, driven by its robust ecosystem of research and development, venture capital, and talent. Conversely, cities that fail to industrialize or carve out a unique identity face persistent economic stagnation and developmental challenges.

In this context, the city of Sivas in Turkey provides an intriguing case study to examine the interplay between industrial development and urban growth. As one of the largest and most historically significant cities in its region, Sivas boasts rich natural resources, fertile agricultural lands, and a strategic location along critical transportation route. The presence of the Kızılırmak River further enhances its potential for agricultural and tourism development. These geographical and resource-based advantages position Sivas as a key player in regional development.

However, despite these inherent strengths, Sivas's industrial and economic influence has not fully materialized to the extent expected. This disparity underscores the need for a closer examination of its industrial structure, agricultural productivity, and economic integration. Identifying the factors that have impeded its growth while exploring strategies to harness its untapped potential is essential for guiding future development efforts.

The objectives of this study are twofold: first, to assess Sivas's position within the broader context of industrial relations and urban development, and second, to explore the underlying factors that have shaped its current economic landscape. By evaluating the city's industrial base,

agricultural productivity, and overall economic performance, this research seeks to identify actionable insights that can inform strategic planning and policy development.

Ultimately, the findings of this study will contribute to a deeper understanding of the intricate relationship between industrial relations, technology, and urban development. The research will offer valuable lessons not only for Sivas but also for other cities with significant industrial and agricultural potential, providing a

framework for sustainable economic growth and development in an era defined by technological disruption and global competitiveness.

Sonuç

Sivas, kentsel gelişimini planlı kentleşme ekseninde gerçekleştirememiş, bunun yarattığı sorunları yoğun olarak yaşayan bir Anadolu kentidir. Bunun en önemli nedeni geçmişten günümüze kadar yerel yönetimlerin planlı ve kenti dönüştürücü projeleri hayata geçirmek yerine popülist yaklaşımlarla hareket etmeleridir. Sık sık değişen yerel yönetimler, uzun vadeli planların uygulanmasını zorlaştırmakla kalmamakta, yeni gelen yerel yöneticiler, önceki dönemde yapılan planlama ve projeleri rafa kaldırmıştır. Bu durum yönetimde devamlılık ilkesini işlevsiz hale getirmiş, kaynak israfına yol açmış ve zaman kaybına neden olmuştur. Bir başka sorun ise planlama süreçlerinin karmaşıklığı ve bürokratik engeller, projelerin gecikmesine veya rafa kalkmasına yol açmıştır.

Sivas'ın kentleşme sürecinde ilk planlı çalışma 1937 yılında gerçekleştirilmiştir. 1936 yılında Sivas Valiliğine atanan Nazmi Toker başkanlığında oluşturulan "Sivas Şehri İmar Planı Raporu"na göre kent merkezinde yer alan konutların %70'i kerpiç, %20'si ahşap ve %5'i kagir (taş veya tuğladan yapılan) konutlardan (Bayındırlık Bakanlığı, 1937, s.25) oluşmaktaydı. Kentin çehresi o günlerden bugünlere şüphesiz büyük değişimler geçirmiştir. Ancak geline nokta Sivas'ın ciddi kentleşme sorunlarının devam ettiği görülmektedir. Süreç içinde sorunlar çözülmemiş, nitelik ve nicelik değişikliği göstermiştir. Kentin nitelsiz (gecekondu tarzı) konut sorunu ciddi ölçüde devam etmektedir. Bu tür konutların varlığı ve çokluğu kenti, modern kent görünümünden uzaklaştırmakla kalmamakta, kentteki toplumsal katmanlar arasındaki gelişmişlik seviyesini arttırarak toplumsal fay hatları derinleştirmektedir. Kent, iktisadi faaliyetler anlamında önemli değişimler geçirerek günümüzde tarım, hizmet ve sanayi sektörüne yönelmiştir. Madencilik kenti olma özelliğine rağmen sanayi alanında olması gereken noktanın çok uzağındadır. Yapılan yatırımların kentin gelişmesine nasıl katkı sağladığı, kentin gelişim yönünü hangi coğrafi yönde belirlediği daha önceki örneklerle ortaya konulmuştur. Kente yapılan kamusal yatırımların kentin gelişimine katkı sağladığı görülmekle birlikte merkezi hükümetlerin kente ayırdığı kaynakların yetersizliği kentsel gelişimin önündeki en önemli engellerin başında gelmektedir.

Kamusal yatırımların istenen düzeyde olmaması, özel sektörün ilgisizliği gibi nedenlerden dolayı kent, günümüzde yoğun göç veren illerin başında gelmektedir. Başka kentlere göçün önlenmesinin en önemli aracı sanayileşme alanına yatırımların artırılmasından ve buna dayalı yaratılacak istihdamın genişletilmesinden geçmektedir. 1927 yılı nüfus sayımı baz alındığında nüfus artışı ancak iki katına ulaşabilmiştir. Kayıtlara göre günümüz Sivas kent nüfusunun 2 katına yakın Sivas doğumlu insan başka kentlerde yaşamaktadır. Endüstrileşmenin bir kenti nasıl değiştirip dönüştürdüğünün en tipik örneği Sivas'ın komşusu olan Kayseri ilidir. Cumhuriyetin ilanına kadar Sivas eyaletine bağlı nahiye olan Kayseri, Cumhuriyetin kuruluşundan sonra sağladığı endüstriyel gelişme ile bambaşka bir kent kimliğine büründü ve bugün 1.473.146 kişilik bir nüfusa ev sahipliği

yapmaktadır. Kayseri kenti gerek aldığı kamusal yatırımlar ve gerekse Kayserili iş insanlarının kente yaptığı yatırımlar sayesinde bu gelişmişliği sağlamıştır.

Tarihi İpek Yolu üzerinde yer alan, zengin kültürel mirası ve doğal güzellikleriyle dikkat çeken Sivas, aynı zamanda önemli bir sanayi ve tarım merkezi olma potansiyeli taşımaktadır. Sahip olunan geniş tarım arazileri, stratejik ürünlerin yetiştirilmesi için ideal koşullar sunmaktadır. Özellikle organik tarım, seracılık ve sulama sistemlerinin geliştirilmesiyle tarımsal üretimde önemli artışlar elde edilebilir. Şehrin sahip olduğu bu çok yönlü potansiyel, doğru stratejilerle hayata geçirildiğinde Sivas'ı Türkiye'nin gelişmiş kentleri arasına sokacaktır. Kentin sahip olduğu zengin maden yatakları, madencilik sektörünün canlanması için büyük bir fırsattır. Stratejik öneme sahip bu madenlerin sadece ham madde olarak değil, katma değeri yüksek ürünlere dönüştürülmesiyle sanayileşme süreci hızlandırılabilir. Bu sayede istihdam artışı sağlanırken, bölgenin ekonomik bağımsızlığı güçlenecektir.

Bunların yanında Sivas'ın sahip olduğu termal kaynaklar ve sağlık kurumları, sağlık turizmi için önemli bir potansiyel oluşturmaktadır. Bu kaynakların modern tesislerle desteklenmesi, bölgeye yerli ve yabancı turistleri çekecektir. Ayrıca rüzgar ve güneş enerjisi gibi yenilenebilir enerji kaynaklarına daha fazla yatırım yapılması, enerji ihtiyacının karşılanmasında önemli bir rol oynayabilecektir.

Hayvancılık alanında Sivas'ın coğrafi koşulları, büyükbaş ve küçükbaş hayvancılık için elverişlidir. Yün, süt ve et gibi hayvansal ürünlerin üretimi, hem iç tüketimi karşılayacak hem de ihraç edilerek döviz girdisi sağlayacaktır.

Bir diğer önemli konu ise kentte bulunan ruhsatsız ve kalitesi düşük konutların, kentsel dönüşüm planları ile modernize edilmesi kenti modern görünüme kavuşturacağı gibi, kent sakinlerinin yaşam standartlarını yükseltecek ve birçok kentsel sorunun çözümüne katkı sunacaktır. Kentsel dönüşüm projeleri ile şehrin ekonomik ve sosyal yapısının canlanması sağlanırken eş zamanlı olarak modern konforlu yaşam alanlarının oluşturulması, kent estetiğinin yaratılması ve yeşil alanların çoğaltılmasıyla yaşam kalitesi de yükselecektir.

Kaynakça

Bal, H. (2020). *Kent Sosyolojisi*. Bursa: Sentez Yayıncılık.

Bayındırlık Bakanlığı Yayın Direktörlüğü. (1937). *Sivas Şehri İmar Planı Raporu*. Bayındırlık Bakanlığı.Bayındırlık İşleri Dergisine Ek No:5.

Belenli, T. (Tarihsiz). *ataturkansiklopedisi*. 05.01.2025 tarihinde Atatürk Ansiklopedisi: <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/marshall-planı/> adresinden alındı.

Bölgesi, D. O. (2025, 01 19). *Demirağ Organize Sanayi Bölgesi*. 19.01.2025 tarihinde Demirağ Organize Sanayi Bölgesi: <https://www.demiragosb.org.tr/> adresinden alındı.

Cumhuriyet Üniversitesi. 19.01.2025. *Cumhuriyet Üniversitesi*. <https://www.cumhuriyet.edu.tr/personel/personel-sayisi>. Erişim:19.01.2025.

Demirağ Organize Sanayi Bölgesi. 19.01.2025. *Demirağ Organize Sanayi Bölgesi*. <https://www.demiragosb.org.tr/>. Erişim: 19.01.2025.

Göbel, A. (2023). Cumhuriyet Modernleşmesi ile Osmanlı Modernleşmesinin Karşılaştırılması. *Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10(2), 45-57.

Günaydın, A. N. (2019). *Milli Mücadelede 108 Gün*. Sivas: Sivas Valiliği Özevl Kalem Müdürlüğü.

Gürel, R. (20.02.2024). Türkiye'de Köylerimiz. *Güven Gazetesi*. 15.11.2024 tarihinde <https://www.guvengazetesi.com.tr/yazarlar/rufat-gurel/turkiye-de-koylerimiz/585/> adresinden alındı.

İrade Gazetesi. (19.11.2024). *İrade Gazetesi*. 14.01.2025 tarihinde İrade Gazetesi: <https://www.sivasirade.com/haber/sivas-ta-hava-kirliligi-olduruyor-552-kisi-hava-kirliligi-nedeniyle-hayatini-kaybetti-70420.html> adresinden alındı.

Kangal Gündem. (20.12.2024). <https://kangalgundem.com/haber/22868221/sivasta-arac-sayisi-patladi-kasimda-200-bini-asti>. Erişim: 18.05.2025.

Kara, A. (2020, 06). Türkiye'de Alfabe Değişiminden Sonra Yeni Harflerin Yaygınlaştırılması ve Halk Eğitiminde Millet Mekteplerinin Rolü ve Önemi. *Oğuz-Türkmen Araştırmaları Dergisi*, IV(1), s. 114-141. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1208683>. Erişim: 18.05.2025.

Mahiroğulları, A. (2018). "Bozkordaki Çekirdek" SİVAS. A. Mahiroğulları içinde, *"Bozkordaki Çekirdek" SİVAS* (s. 148). Sivas: Özlem Kitabevi.

Mahiroğulları, A. (2019). Sivas'ta İşgücü İstihdam ve İşsizlik. E. İ. Yalman içinde, *Sivas Ekonomisi: Geçmiş, Bugünü, Geleceği* (s. 464). Sivas: Sivas Valiliği Özel kalem Müdürlüğü.

Meteoroloji Genel Müdürlüğü. (2024). *Meteoroloji Genel Müdürlüğü*. 14.01.2025 tarihinde Meteoroloji Genel Müdürlüğü: <https://www.mgm.gov.tr> adresinden alındı.

nüfusune. (2024). *nüfusune*. 17.01.2025 tarihinde nüfusune: https://www.nufusu.com/ilce/merkez_sivas-nufusu adresinden alındı.

Sağlam, S. (07.04.2016). 1923-1950 Yılları Arasında Türkiye'de Kent ve Kentleşme Olgusu. *İstanbul Journal of Sociological Studies*, 53(1), s. 257-274. doi:10.18368/IU/sk.09525. E.T.: 17.05.2025.

Sarı, S., & Türk, T. (2021). Coğrafi bilgi sistemleri ile kentsel gelişimin incelenmesi: Türkiye, Sivas ilinin 100 yıllık değişimi. (M. YAKAR, Dü.) *Uluslararası Mühendislik ve Yerbilimleri Dergisi*, 6(1), s. 51-63. doi:<https://doi.org/10.26833/ijeg.690216>.

Sivas Valiliği. (2024). *İlimizin Tarihiçesi*.24.12.2024 tarihinde Sivas Valiliği: <http://www.sivas.gov.tr/il-adinin-tarihcesi> adresinden alındı.

Taşar, A. (2021). *İL SANAYİ DURUM RAPORU*. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. <https://www.sanayi.gov.tr/plan-program-raporlar-ve-yayinlar/81-il-sanayi-durum-raporlari/mu2708011671> adresinden alındı. Erişim:16.01.2025.

TOBB. (1997). *Sivas İli Gelişme Stratejisi*. Ankara: Tisamat Basım Sanayii.

TÜİK. (2024).18.01.2025 tarihinde <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Ta%C5%9F%C4%B1tlar%C4%B1-Ekim-2024-53461&dil=1> adresinden alındı.

wikipedia. (2024). *wikipedia*. 01 17, 2025 tarihinde wikipedia: [https://tr.wikipedia.org/wiki/Sivas_\(il\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/Sivas_(il)) adresinden alındı.

wikipedia. (tarih yok). *tr.wikipedia.org*. 01 05, 2025 tarihinde tr.wikipedia.org: https://tr.wikipedia.org/wiki/1927_T%C3%BCrkiye_n%C3%BCf_us_say%C4%B1m%C4%B1 adresinden alındı.

Yalman, İ. N. (2019). Sivas'ın Genel Ekonomik Yapısı. *Sivas Ekonomisi:Dünü, Bugünü ve Geleceği* (s. 31-51) içinde Sivas: Sivas Valiliği Özel Kalem Müdürlüğü.

Yalman, İ. N. (2024). *Sivas Sanayisinin 100 Yılı*. Sivas: SOSAD (Sivas OSB Sanayicileri Derneği).

