

EVİRİMSSEL EKONOMİK COĞRAFYA PERSPEKTİFİNDEN BÖLGESEL EKONOMİK GELİŞME: YOL BAĞIMLILIĞI VE KİLİTLENME YAKLAŞIMI

Regional Economic Development in The Evolutional Economic Geography Perspective: Path Dependency and Lock-in Approach

Fatih ALTUĞ¹

Özet

Sınırları belli bir alanın kapasitesini artırmak ve bu bölgede yaşayanların yaşam kalitelerini ve ekonomik geleceklerini iyileştirmek olarak tanımlanan bölgesel kalkınma, özellikle İkinci Dünya Savaşından sonra bölgelerarası dengesizliklerin fark edilmesi ile gündeme gelmiştir. Bölgesel dengesizliklerin azaltılması için 1970'lere kadar uygulanan politikalar üzerinde etkili olan Keynesyen ve neoklasik yaklaşımların ortaya koyduğu argümanlar, bölgelerarası farkların kapatılması için yeterli olmamıştır. Bununla birlikte, ekonomik koşulların değişmesi ve küreselleşme olgusunun artması bölgesel ekonomilerin yeniden anlamlandırılması için yeni kuramsallaştırma çabalarını gündeme getirmiştir. 1980'lerden sonra gelişmeye başlayan kurumsal ve evrimsel yaklaşımlar, post-fordizm tartışmaları çerçevesinde bölge ve bölgesel/yerel ekonomik kalkınma kavramlarını yeniden tanımlamaya çalışırken ekonomik coğrafya bu çalışmaların merkezine oturmuştur. Bu bağlamda, bu çalışma, evrimsel ekonomik coğrafyanın bölgesel gelişmeyi en iyi açıkladığı ifade edilen yol bağımlılığı ve kilitleme yaklaşımının güçlü ve zayıf yönlerini ortaya koyarak, Türkiye'deki bölgesel gelişme çalışmalarına yeni bir perspektif kazandırmayı hedeflemektedir. Çalışma bir literatür değerlendirmesi olup, ortaya konulan epistemolojik ve ontolojik sorunların ampirik çalışmalarda kullanılan yöntem ve tekniklerin sınırlılığında kaynaklandığı sonucuna varılmıştır. Bu nedenle yapılacak çalışmalarda kullanılacak olan yöntem ve tekniklerin çeşitlendirilmesi gerektiğini vurgulayan bir takım öneriler getirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Yol bağımlılığı, kilitleme, evrimsel ekonomik coğrafya, kurumsal ekonomik coğrafya, bölgesel kalkınma

Abstract

Regional development, defined as increasing the capacity of a certain area boundaries and the quality of life and economic futures of those living in this area, has come to the fore with realization of regional imbalances after the Second World War. The arguments introduced by the Keynesian and neoclassical approaches that have been influential on policies applied until 1970s for reduce to regional imbalances have not been enough for close to interregional differences. However, changes in economic conditions and the rise of globalization have revived to new theorisation efforts for re-make sense of regional economies. Economic geography have been at the center of these studies, while institutional and evolutionary approaches that began to develop after the 1980s attempted to redefine of region and regional / local economic development concepts within the framework of post-fordism debates. In this context, this study aims to provide a new perspective on the regional development studies in Turkey, by demonstrating the strengths and weaknesses of the road dependence and locking approach which are expressed that evolutionary economic geography best explains regional development. The study is a literature review and it is concluded that the epistemological and ontological problems revealed are caused by the limitations of the methods and techniques used in empirical studies. Therefore, a number of suggestions are made to emphasize that the methods and techniques to be used should be diversified.

Keywords: Path dependency, lock-in, evolutional economic geography, institutional economic geography, regional development

¹ Arş. Gör., Giresun Üniversitesi, Coğrafya Bölümü., altugxtr@hotmail.com, fatih.altug@giresun.edu.tr

GİRİŞ

Sınırları belli bir alanın ekonomik ve sosyal kapasitesini artırarak, bu bölgede yaşayanların yaşam kalitelerini, sosyal olanaklarını ve ekonomik geleceklerini iyileştirerek geleceğe dair beklentilerinin artırılması olarak tanımlanan (Aydemir ve Karakoyun, 2011) bölgesel kalkınma, imkânların ve fırsatların bölgelerarasında dengesiz dağılımıyla ilişkilidir. Birinci Dünya Savaşından (özellikle 1929 Büyük Buhran) sonra, işsizlik ve tam istihdam sorunuyla karşılaşan gelişmiş batı ülkelerinde bölgeler arası dengesizlikler dikkat çekmeye başlamıştır. Yapılan çalışmalar, ekonomik ve sosyal kalkınmanın çeşitli ülkeler arasında olduğu gibi aynı ülke içindeki bölgelerde de birbirlerinden farklı bir seyir izlediğini göstermiş, politikacıları hem ülke içi hem de ülkeler arasındaki dengesizlikleri azaltmaya yönelik politikalar üretmeye sevk etmiştir (Çarkçı, 2008; Dinler, 2005).

Bölgelerarası/ülkelerarası dengesizlik olgusu hem ekonomik hem de sosyal boyutları olan çok yönlü bir konudur (Dinler, 2005). “Sosyal boyutlu dengesizliğin giderilmesi alt yapıya dayalı bir takım faaliyetlerin devlet desteği ve kamusal düzenlemeler neticesinde azaltılması ile mümkünken, ekonomik boyutlu bölgesel dengesizlikler ancak bölgenin gelişmesinin hızlandırılması ile azaltılabilir” (Çarkçı, 2008 s.34). Bölgelerin gelişmesinin hızlandırılması ve bölgeler arasındaki farkların azaltılarak yakınsamanın sağlanması için farklı argümanlara sahip teoriler ve politika araçları geliştirilmiştir.

Bölgesel kalkınma teorileri, temelde lokasyon teorisyenleri Von Thünen ve Christaller (ve Lösch, Weber) ile ilişkilendirilse de, müstakil bir bilim olarak ortaya çıkması Isard’ın 1950’lerin ikinci yarısından itibaren yaptığı çalışmalarla mümkün olmuştur (Vatavsever-Deviren ve Yıldız, 2014). Isard ile birlikte, kalkınma sorunu bölgesel ölçekte ele alınarak mekânsal bir boyut kazanmıştır. Mekânsal ölçekteki kalkınma sorunu ile ilk defa karşılaşan dönemin kalkınma iktisatçıları (Perroux, Mrydal, Hirschman, Amin, Rostow vd.), bölgesel gelişme ve bölgelerarası dengesizliklere yol açan faktörleri anlamak için bir takım çalışmalar ve analizler yapmışlardır (Çarkçı, 2008).

“Bu analizler, genel ekonominin geliştirmiş olduğu kuramlar² çerçevesinde, bölgesel ekonominin kendi amaç ve ihtiyaçlarına göre uyarlanması ile yapılmıştır” (Özelçi-Eceral, 2005 s.90). Bölge bilimciler genel gelişme teorilerine mekânı enjekte ederek analizlerini gerçekleştirirken, diğer taraftan iktisatçıların da mekânı keşfetmeleri yolunda büyük adımlar atmışlardır.³ Böylece, mekânsal kavramlarla birlikte yoğrulan büyüme teorileri, yeni ekonomi⁴ adı verilen bölgesel gelişme yaklaşımlarının da temelini oluşturmuştur (Doğruel, 2012 s.8).

Ekonomik krizler, politik gelişmeler, toplumsal dönüşümler aracılığıyla hızla değişen dünya ve ekonomik koşullar çerçevesinde, bölgesel ekonomik gelişmeyi anlamada geleneksel kalkınma modelleri ihtiyaçlara cevap verememiştir. 1970’lerden itibaren kitlesel üretimden esnek üretime geçiş, küresel bir boyut kazanan ekonominin daha fazla yerleşmesi, sermayenin, üretimin ve işgücünün coğrafi olarak daha fazla mobil hale gelmesi, kurumların yeniden düzenlenmesi ile gündeme taşınan post-fordizm tartışmaları çerçevesinde bölge ve bölgesel kalkınma kavramlarının yeniden tanımlanması⁵ gereğini ortaya çıkarmıştır (Özelçi-Eceral, 2005; 2006).

Ekonomik coğrafyadaki en güncel tartışmalardan biri olan evrimselci ve kurumsalcı yaklaşımlar hem teorik hem de ampirik çalışmalar sayesinde hızla gelişmektedir. Çağdaş ekonomik coğrafya olarak ifade edebileceğimiz bu yaklaşımlara göre, bölgelerin gelişmesinde bölge içindeki kurumların evrimsel gelişimi, bölgelerin yönünü ve yörüngesini belirlemektedir. Kurumların, dolayısıyla bölgelerin evrimsel gelişimi çok çeşitli faktörlere bağlıdır. Şayet bölgelerin mevcut gelişmişlik durumlarını geliştirmek ve gelecekteki yörüngelerini belirlemek istiyorsak, bölgenin evrimi etkileyen faktörlerin analitik bir çerçevede analiz edilmesi, sorunlu olanların ayıklanması, faydalı olanların güçlendirilmesi gerekir. Böyle bir analiz, bölgelerin sonraki gelişme dönemlerine yönelik daha sağlıklı ve isabetli politika ve politika araçlarının üretilmesi için de önemlidir.

Bu bağlamda çalışmanın amacı; ekonomik peyzajdaki dengesiz dağılımı açıklayan ekonomik coğrafya için yeni bir perspektif ve anlayış sunan evrimsel ekonomik coğrafyanın, bölgelerin ekonomik olarak eşitsiz gelişimi ve krizlerin yanı sıra uzun süren başarı ve ekonomik uzmanlaşmayı açıklama da kullandığı en önemli yaklaşımlardan biri olan yol

² Uluslararası ticaret teorisi, lokasyon teorisi, dışsal ekonomiler, merkezi yerler teorisi vd., (Makkonen, 2012 s.15).

³ Krugman (1991) yaptığı çalışma ile mekânı ilk defa iktisadi analizlere dahil ederek iktisatçıların mekânı keşfetmesinde öncü rol üstlenmiştir.

⁴ Yeni ekonomide, bilgi yayılmalarının coğrafi olarak sınırlandığı ve dolayısıyla sınırlı olan o alanda verimlilik temelli büyüme gerçekleştiği, buradan da yola çıkarak bölgesel büyümenin meydana geldiği belirtilmektedir (Doğruel, 2012 s.8).

⁵ Günümüzde bölgesel kalkınma, bölgesel dengesizliklerin azaltılmasının ötesinde çok daha geniş bir anlamda; “ülke bütününde yer alan bölgelerin, çevre bölgeler ve dünya ile karşılıklı etkileşimi ile oluşan bölge vizyonunu dikkate alan, katılımcılık ve sürdürülebilirliği temel ilke edinen ve insan kaynaklarının geliştirilmesi yoluyla bölge refahının yükseltilmesini amaçlayan çalışmalar bütünü” şeklinde betimlenmektedir (İldırar, 2004 s.16).

bağımlılığı ve kilitlenme kavramlarını literatür eşliğinde değerlendirmek, güçlü ve zayıf yönlerini göstererek, sorunlu olan yönlerine dair öneriler sunmaktır. Bu sayede çalışma hem teorik literatüre katkı sağlamayı hem de bölgesel kalkınma çalışmalarına farklı bir bakış açısı sunmayı hedeflemektedir. Bu yönüyle çalışmanın literatürde görülen boşluğu belli bir ölçüde de olsa dolduracağı düşünülmektedir. Çalışma teorik ve ampirik literatürün taranması ve elde edilen bulguların yorumlanmasıyla oluşturulmuştur.

Çalışma üç bölümden meydana gelmektedir. Birinci bölümde, bölgesel kalkınma konusunu daha iyi anlamlandırmak için neoklasik, içsel büyüme ve yeni ekonomik coğrafya kuramlarının bölgesel gelişme ile ilgili görüşlerine kısaca değinilecektir. İkinci bölümde, çalışmanın odağını oluşturan yol bağımlılığı ve kilitlenme kavramlarının içinden çıktığı kurumsal ve evrimsel ekonomik coğrafya yaklaşımları ele alınacaktır. Üçüncü bölümde ise, evrimsel ekonomik coğrafya yaklaşımının üç önemli teorik dayanağından biri olan ve bölgesel ekonomileri anlamlandırmada güçlü argümanlara sahip olan ve bu çalışmanın konusunu oluşturan yol bağımlılığı ve kilitlenme kavramları hem teorik hem de ampirik literatür eşliğinde değerlendirilecektir. Çalışma sonuç ve öneriler bölümü ile sonlandırılacaktır.

BÖLGESEL DENGESİZLİKLERİN AZALTILMASI YÖNÜNDE GELİŞTİRİLEN TEORİLER

Ekonomik gelişmenin her yerde aynı anda başlaması olanaksızdır. Bir rastlantı sonucu belli bir noktada gelişme (ki bu oradaki doğal kaynakların zenginliği, beklenmedik bir buluş ya da coğrafi konum sonucu olabilir) başladığında, güçlü kuvvetlerin, gelişmeyi bu başlangıç noktası etrafında yoğunlaştırdığı ve yoğunluğun belirli bir düzeye erişmesini takiben çevreye yayılmaya başladığı gözlenmektedir (Dinler, 2005 s.108). Gerek gelişmiş gerekse az gelişmiş ülkelerin bölgeleri arasında ekonomik, sosyal ve kalkınma seviyeleri açısından önemli farklılıkların olduğu gözlenmektedir. Bu farklılığın yoğunluğu ülkeler arasında farklılık gösterse de, gelişmiş ve az gelişmiş ülkelerde bölgesel dengesizliklerin mevcut olduğu bu şekilde görülmektedir (İldırar, 2004; Çarkçı, 2008).

İkinci Dünya Savaşının hemen öncesinde fark edilmeye başlanan bölgeler arası dengesizliklerin giderilmesi için, savaş sonrasında, Keynesyen yaklaşımın önerdiği politika araçlarının öne çıktığı görülmektedir. Bu politikalar Keynesyen çerçevede merkezi hükümetin inisiyatifinde geliştirilen politikalar idi. Bu politikalar ile bölge dışından yabancı sermaye çekerek imalat sanayinin güçlendirilmesi, alt yapı yatırımlarının artırılarak bölgenin cazip hale getirilmesi ve az gelişmiş bölgelere doğrudan gelir desteği sağlayarak gelişmiş bölgelere yaklaşması hedeflenmiştir. Bu hedeflerin gerçekleştirilmesi için ise hibeler ve vergi muafiyetleri başta olmak üzere üretim maliyetlerini düşürücü teşvikler uygulanmıştır. Fakat bu tür teşvikler hükümetlerin bütçesine büyük bir yük getirdiği için Keynesyen politikalar uzun süre uygulanamamıştır (Vatansever-Deviren ve Yıldız, 2014; Kumral, 2008).

1980'li yıllara kadar kalkınma literatüründe etkili olan neoklasik büyüme teorisine göre, piyasalar tam rekabet koşullarına göre işlemektedir. Bu nedenle devlet müdahalesi, yani Keynesyen yaklaşım, kalkınmayı engelleyen bir olgu olarak görülmektedir. Kalkınma için devlet, ekonomideki aktivist rolünden vazgeçerek piyasayı kendi iç dinamiklerinin işleyişine bırakmalıdır. Nitekim devlet ve bürokrasi, özel sektörün gelişimini zora sokmaktadır (Vatansever-Deviren ve Yıldız, 2014; Dökmen, 2009; Türker, 2009; Oğuztürk, 2003).

Neoklasik yaklaşıma göre, emek, sermaye ve toprağa bağlı kaynak donanımı ekonomik büyüme ve bölgesel gelişmenin temel faktörleridir. Tam rekabet koşulları altında işleyen piyasalarda, sermaye, ulaşım ve emek maliyetinin en düşük olduğu bölgelere yöneleceği için söz konusu bölgeler ekonomik gelişme için avantajlı olacaktırlar (Dökmen, 2009; Türker, 2009; Oğuztürk, 2003). Fakat büyüme de önemli bir yere sahip olan teknolojik gelişmeler ve ona bağlı ortaya çıkan bilgi birikimi neoklasik modellerde dışsal bir faktör olarak görülmüştür. Bu yüzden, teknolojik gelişmelerin sürekliliğine yol açan faktörler tanımlanmamakta, hatta bütün bölgelerin teknolojiye erişmede aynı şartlara sahip olduğu iddia edilmektedir. Bu iddia neticesinde bütün bölgelerin benzer aşamalardan geçerek aynı gelişmişlik düzeyine erişecekleri, yani yakınsayacakları varsayılmaktadır. Fakat o dönemin koşullarına göre bilgiye erişimin bütün bölgeler için daha kolay olduğu günümüz koşullarında dahi böyle bir durum ortaya çıkmamıştır (Dökmen, 2009; Türker, 2009; Gordon, 1993).

Neoklasik yaklaşımın varsayımlarının gerçekleşmemiş olması ve geleneksel bölgesel politikaların 1980'lerin başında ekonomideki yeni durumu açıklayamayarak krize girmesi, yerel ve bölgesel ekonomik kalkınmaya içten bakan yaklaşımları gündeme taşımıştır (Özelçi-Ecerel, 2005 s.97). İçsel büyüme modelleri temelinde iki yaklaşıma dayalı olarak sınıflandırılabilir. İlk yaklaşımda büyümenin kaynağı, üretim sürecinde ekonomi genelinde ortaya çıkan ölçeğe göre artan getirilerdir. Bu durum genellikle tasarrufların artmasını (Türker 2009: 89) sağlarken "bölgeye yapılan yeni yatırımlar sayesinde sermaye stoğunu da artırır (Dökmen, 2009; s.25). İkinci yaklaşımın kaynağı ise Schumpeter'dir. Romer ve Lucas'ın 1990'ların başında geliştirdiği bu ikinci model de teknik bilginin birikimi ve yayılması uzun dönemli ekonomik büyümenin temel unsurudur. İlk yaklaşımda teknolojik değişim üretim faaliyetleri esnasında meydana gelen

tesadüflerle açıklanırken, burada Ar-Ge sektörü ve faaliyetleri sayesinde verimlilik artışını sağlayan fikirler ve ürünler üretilmektedir. Romer'e göre Ar-Ge çalışmaları dışsallıkları yaratmaktadır. Pozitif dışsallıklar sayesinde diğer firmalar da bu çalışmalar sayesinde oluşan bilgi stoğundan, orada bulunmaları yani mekansal yakınlıktan dolayı nasiplerini alacaklardır. Bireylerin ve firmaların karşılıklı bilgi paylaşımları sayesinde meydana gelen etkileşimli öğrenme sonucu bölgenin teknolojik seviyesi ve kapasitesi artacak, yeni teknolojiler hem firmaların maliyetlerini aşağıya çekecek hem de firmanın ve dolayısıyla firmaların oluşturduğu bölgenin rekabet gücünü artıracaktır. Böylece bir yandan bilgi birikimi katlanarak artmaya devam ederken diğer taraftan bölgenin büyümesi ve rekabet gücü inovasyon temelinde yükselmeye devam edecektir (Saraç 2011; Türker, 2009; Oğuztürk, 2003; Dökmen, 2009; Çetin, 2005).

Yeni içsel büyüme modellerinde mekân açıklamaların dışında bırakılırken, (TÜSİAD, 2008 s.27), 1990'ların başından itibaren Krugman öncülüğündeki bir grup iktisatçı mekân iktisat teorileri ve modellerinin içine dahil ederek yeni ekonomik coğrafya akımını başlatmışlardır. Böylece hem iktisatçılar mekânı ve coğrafyayı keşfetmeye başlamışlar hem de ekonomik coğrafyacıların zaten yaptıkları mekânsal ekonomi daha da popüler olmaya başlamıştır.

Yeni ekonomik coğrafya teorisi, coğrafi mekanda/alanda meydana gelen büyük ekonomik yığılmaların oluşumunun nasıl açıklanacağı ile ilgilidir (Fujita ve Krugman, 2004: 140). Krugman'a göre ekonomik faaliyetler mekana eşit bir şekilde dağılmamıştır. Ekonomik faaliyetlerin neden belli bölgelerde yığılaştığı ve diğer bölgelerin neden az geliştiği konusu Krugman'ın teorisinin merkezinde yer alan bir sorundur (Acs ve Varga, 2002 s.134).

"Krugman'a göre ekonomik faaliyetlerin mekânsal yoğunlaşması üzerinde üç temel belirleyici vardır: artan getiri, ulaşım maliyeti ve imalat talebi. Modele göre, herhangi bir bölgede mekânsal yoğunlaşmanın gerçekleşebilmesi için bu parametrelerin belirli bir eşiği aşmaları gereklidir. Herhangi bir mekânda veya bölge de yığılmanın gerçekleşmesinin ön koşulu imalat sektöründe ölçüğe göre artan getirilerin çeşitlenmesidir. Bu arada ulaşım maliyetlerinin de düşük olması yığınlaşmayı kolaylaştırır. Böylece artan getiriler ve uygun taşıma maliyetlerinin bulunduğu bölgeler üreticiler için daha cazip hale gelerek o bölge de yığınlaşma eğilimi başlar" (Acs ve Varga, 2002 s.134).

Böylece firmaların mekânsal olarak yakın olmalarından dolayı bölgenin üretim kapasitesi ve verimlilik düzeyi yükselirken, ortaya çıkan bilgi dışsallıkları sayesinde firmaların ve dolayısıyla bölgelerin yenilik kapasiteleri de yükselecektir. Sonuçta rekabetin ve büyümenin anahtarı olan yenilikler sayesinde bölgeler büyümelerini devam ettireceklerdir.

BÖLGESEL KALKINMADA KURUMSAL VE EVİRİMSSEL YAKLAŞIMLAR

Neoklasik iktisadın soyutlayıcı, tümdengelimci anlayış ve yöntemine, devlet müdahalesini en aza indirmeye çalışan iktisat politikası önermelerine karşı, 20. yüzyılın başlarında gelişmeye başlayan kurumsal iktisat akımı, 1929 Büyük Buhran'a kadar neoklasik iktisat kadar etkin olmuştur (Özçelik ve Özveren, 2015; Şenalp, 2007). 1930-1980'ler arasında etkinliğini büyük ölçüde yitiren, 1980'lerde tekrar ilgi odağı haline gelen kurumsal yaklaşımın, hala neoklasik yaklaşımın en büyük alternatifi olmasının temel nedeni, Veblen'in *kurumsuz* bir iktisat anlayışına karşı ortaya koyduğu muhalif duruşudur (Özçelik ve Özveren, 2015 s.22).

Veblen'e göre, gerek klasik siyasal iktisatçılar, gerekse neoklasik iktisatçılar, iktisadi sorunları ortaya koymada ve iktisadi süreci açıklamada yeterli argümanlara sahip değillerdir. Çünkü onlara göre ekonominin aktörleri zamandan ve mekandan münezzehtir ve tek amaçları ise daha fazla kar ve haz elde etmektir. Hâlbuki ekonominin işleyişinde önemli unsurlar olarak görülen kurumlar, kültür ve toplum zamandan ve mekandan münezzehtir görülemez. Diğer taraftan, yine onlara göre bölgeler doğrusal bir süreçte gelişmelerini devam ettirerek birbirlerine yaklaşacaklardır. Oysa bu genel kabul gerçek dünyadaki dinamiklikten kaynaklanan belirsizlik olgusunu ve varılabilecek noktaların çeşitliliğini yok saymaktadır (Özçelik ve Özveren, 2015; Ersoy, 2012; Demir, 1996).

Büyük Buhran sonrasında kurumsal yaklaşıma olan ilgi giderek azalmış, Keynesyen anlayış iktisada hâkim olmuştur. Fakat 1970 petrol krizi sonrasında, fordist üretim tarzının krize girmesi ile yeniden organize olmaya başlayan ekonomik süreçler ve onun dinamikleri sayesinde Yeni Kurumsalcılık adı altında Veblen'in evrimsel görüşlerinin yeniden fark edilmesiyle kurumsal yaklaşım tekrar ilgi odağı olmaya başlamıştır (Özçelik ve Özveren, 2015; Ersoy, 2012; Şenalp, 2007; Demir, 1996). Neoklasik iktisadın bütün varsayımlarını reddetmeyerek Eski Kurumsal İktisat'tan farklılaşan Yeni Kurumsal İktisat Okulu öncülerinden North' a göre, kurumlar toplumda önemli bir role sahiptir. En önemli fonksiyonu ise insanlar arasındaki etkileşim için istikrarlı bir yapı inşa ederek belirsizliği azaltmaktır. Uluslararası antlaşmalardan normlara, yazılı hukuktan törelere kadar bütün kurumlar sürekli değişim içindedir. Bunun yanı sıra kurumlar kendileri değiştikleri gibi aktörlerin tercihlerini de değiştirirler (Beşkaya ve Ursavaş, 2014 s.7). Bu bağlamda yeni kurumsalcılar süreci gözden geçirir ve neden bazı ekonomilerin gelişmiş bazılarının ise gelişmemiş olduğunu açıklamaya çalışırlar (Özelçi-Eceral, 2006 s.460).

Yeni kurumsal yaklaşımın teorik temeli oldukça basittir. İnsanlar veya insanlar tarafından oluşturulan gruplar (organizasyonlar), kurallar, normlar gibi kurumsal düzenlemeleri, kendi gözlemlenemez çıkarlarını maksimize edecek şekilde değiştirmek isterler. Kurumsal düzenlemelerde bir değişim sonucu (mülkiyet) hakların yeniden dağılımı, bazı insanlar için net faydaya veya zarara neden oluyorsa, faydayı maksimize eden kurumsal formlar (kurallar) tercih edilir (Çetin, 2012 s.43). Bu nedenle kurumların geniş bir çerçevede anlaşılması gerekmektedir.

Kurum, pek çok kurumsal ekonomiste göre, birlikte düşünen ve eylem yapan bireyler ile tekrarı, durağanlığı ve tahmin edilebilir bir düzen sağlayan kurallar olarak tanımlanır (Özelçi-Eceral, 2006 s.460). Kurumlar, genel manada oyunun kuralları olup formal kurumları resmi kurallar, informal kuralları ise resmi olmayan normlar olarak ifade edebiliriz. Hem formel hem de informal kurumlar, belirli kararları belirli bireylere dağıtarak ve tüm bireylerin refah artışı için kullanması gereken güdülere yön vererek, ekonomi içinde karar almaya rehberlik eder (Çetin, 2012 s.50).

Bölgesel ölçekte ele alındığında, kurumsal yapının farklılığı ne basit bir ulusal modelle, diğer bir deyişle yukarıdan aşağıya bir yaklaşımla, ne de ulusal modellerin gereksiz görüldüğü aşağıdan yukarı bir yaklaşımla ele alınabilir. Kurumsal sürecin çerçevesi, etkileri farklı yerlerde farklı olan devlet kurum ve politikalarını olduğu kadar, aşağıdan yukarıya olarak tanımlanabilecek sosyal düzenlemenin biçimlerini de (alışkanlıklar, gelenekler, örf ve adetler gibi) içermektedir (Özelçi-Eceral, 2006 s.460).

Bu çerçevede, ekonomik coğrafyaya kurumsalcı paradigmanın katkısını, bölgesel ekonomik gelişme kapsamında iki tartışma grubunda ele almak mümkündür: (1) *Yerleşmiş beceriler, kurumsal derinlik, gömülülük, ağırsal dışsallıklar ve yönetim* kavramları çerçevesinde ele alınan yığılma ve yakınlık tartışmaları: (2) *Bilgi ve öğrenme* çerçevesinde ele alınan bölgesel yenilik tartışmaları (Özelçi-Eceral, 2006 s.461). “Böylece kurumsal paradigma, ekonominin doğasını yeniden tanımlamaya çalışmakta, ekonominin sosyal ve kültürel gömülülüğünü vurgulayarak ekonomik yaşamın zamana ve mekana bağlı çok sayıdaki belirleyicinin bir ürünü olduğunu tartışmaktadır. Kurumsal yaklaşım, küreselleşen bir dünyada yerel yığılmalar için somut ekonomik nedenler ortaya koymakta (azalmış işlem maliyetleri, uzmanlaşma ekonomileri, dışsallıklar vb.) ve ekonomik coğrafyacılar tarafından sosyal, kültürel, kurumsal düzenlemenin tabiatında var olduğu öne sürülen yerel avantajların kaynağını açıklamaktadır (Eceral vd., 2011 s.139; Eceral, 2005 s.99). Ancak kurumların ekonomik coğrafyacılar tarafından ele alınış biçimi beraberinde tartışmaları da getirmiştir.

Boschma ve Frenken (2006), ekonomik coğrafyacıların, kurumları, ekonomik coğrafyanın doğasına uygun olan evrimsel bir perspektifle ele alınması gerektiğini vurgulamaktadırlar. Onlara göre ekonomik coğrafyacılar dört noktada hata yapmaktadırlar. Bunlar: (1) kurumları zaman içinde değişmez olarak ele almaları, (2) kurumların, koşullar yerine aktörlerin ekonomik davranışlarını ve bölgelerin performansını belirleyen faktör olarak tasvir edilmeleri, (3) yöntemsel olarak hipotez testlerini güçleştiren vaka incelemelerine daha fazla ağırlık verilmesi, (4) ve kurumların mekanla ilişkilendirilmesinin bölgeler arasındaki gelişme farklılıklarının da bölgelerin kurumlarına atfedilmesine neden olmakta ve örgütsel rutinlerden kaynaklanan ekonomik coğrafyaya yönelik evrimsel yaklaşımlarla çelişmesine yol açmaktadır.

Bu nedenle, gerek kurumların gerekse ekonomik peyzajdaki tarihsel gelişimin ve tarihin öneminin değerlendirilmesi, teknolojik ilerlemenin coğrafyası, dinamik rekabet avantajı, ekonomik yeniden yapılanma ve ekonomik büyüme gibi konuların daha kapsamlı bir şekilde anlaşılması için evrimsel bir bakış açısına gereksinim duyulmaktadır (Boschma ve Martin, 2010).

“Modern evrimsel iktisat teorisi ana akım neoklasik iktisadın temel varsayımlarına bir tepki olarak 1970’lerde kurumsal akım içinden gelişerek ortaya çıkmıştır. Evrimsel iktisat, neoklasik teoride çok az açıklanan ekonomik büyüme, teknolojik gelişme, endüstriyel evrim, rekabetçi yapı ve bireysel davranışlarda rutinlerin ve bireylerin rolü konularına odaklanmaktadır. Bu konuların süreç ve mekanizmalarını anlamak için ise ekonomik evrim teorilerine üç şart koşulmaktadır: (1) dinamik olmalıdırlar; (2) geri döndürülemez süreçlerle ilgilenmelidirler, (3) yeniliğin üretilmesi ve etkisini kapsamalıdırlar” (Boschma ve Martin, 2010 s.3-5).

1990’ların başına kadar evrimsel iktisat perspektiften yapılan analizlerin en önemli eksikliği mekanın göz ardı edilmesi olarak gösterilebilir. 1990’ların başından itibaren bu eksikliği gören Krugman ve Porter mekanı, dolayısıyla coğrafyayı keşfederek yeni bir tartışmanın fitilini ateşlemişlerdir. Her ikisi de ekonominin dinamiklerini ve rekabet gücünü anlamak için artan getiri kaynağı olarak ekonomik faaliyetin mekânsal yığılma sürecini vurgulayarak coğrafi bir perspektifin önemini göstermeye çalışmışlardır. Coğrafyacılar da evrimsel ekonominin kavramlarını alıp mekânsal bağlamlara ve süreçlere uyarlayarak ve uygulayarak evrimsel ekonomik coğrafyanın gelişimini sağlamışlardır (Boschma ve Martin, 2010 s.5).

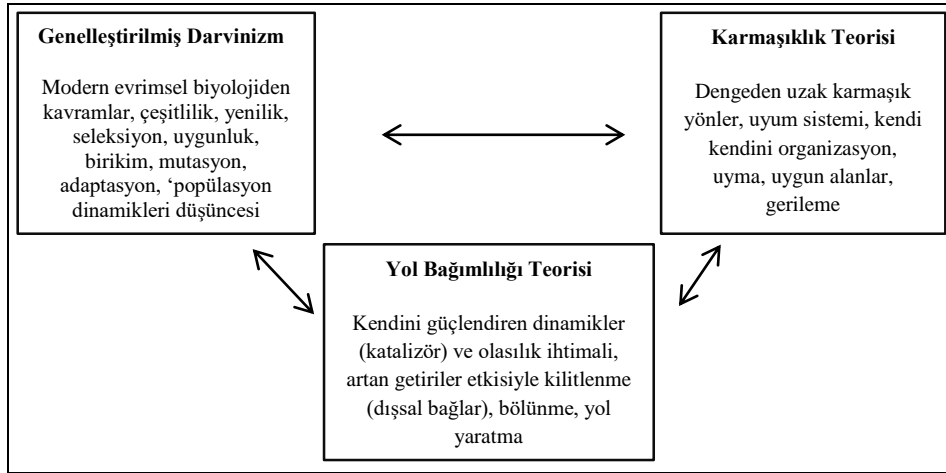
Ekonomik yeniliğin mekânları ve ekonominin mekânsal yapılarının mikro davranışlardan nasıl ortaya çıktığı, ekonomik failer (bireyler, firmalar, kuruluşlar) ekonomik kalkınma sürecinde ortaya çıkan yol yaratma ve yol bağımlılığı süreçlerinde nasıl etkileşim kurmakta ve bu süreçler nasıl ve neden yer bağımlı olabilmektedir sorularına cevap arayan ekonomik coğrafyacılar için evrimsel yaklaşım zengin bir açıklama perspektifi ve kavram seti sunmaktadır (Boschma ve Martin, 2010; Boschma ve Martin, 2007).

Evrimsel ekonomik coğrafya, bir taraftan ekonomik faaliyetlerin mekan üzerinde eşitsiz dağılımına neden olan ve bu nedenleri üreten tarihsel süreçlere odaklanarak, yol bağımlı ve koşullu tarihsel süreçlerin bir sonucu olan bugünkü dağılıma etki eden faktörleri bulmaya çalışmakta (Boschma ve Frenken, 2011 s.2), diğer taraftan firmaların, endüstrilerin, ağların, şehirlerin ve bölgelerin mekansal evrimini, firmaların giriş, büyüme, gerileme ve çıkış süreçlerini ve lokasyon davranışlarını açıklamaya çalışmaktadır (Boschma ve Frenken, 2011 s.1; Frenken ve Boschma, 2007 s.635-636). Bu açıklamaları yapabilmek için üç teorik çerçeve kullanan evrimsel ekonomik coğrafya bölgesel ekonomilerin anlaşılması için önemli katkılar sunmaktadır.

Evrimsel ekonomik coğrafyanın üçlü sacayağından (Şekil 1) ilkinin oluşturan Genelleştirilmiş Darwinizm yaklaşımı, modern evrimsel biyolojiden alınan kavramlar ve yapılan analogiler sayesinde bölgesel ekonomilerin anlaşılması için zengin bir kavramsal set sunarken, ikincisini oluşturan Karmaşıklık Teorisi ise, sistemin farklı yönlerde ve süreçlerde işleyen dengeden uzak karmaşık yapısının analizi için önemlidir. Fakat bölgesel ekonomilerin evrimsel gelişimini en iyi açıklayan ve üçlü sacayağının sonuncusu olan yol bağımlılığı yaklaşımı literatürde daha fazla yer bulmaktadır (Martin ve Sunley, 2010; Boschma, 2007).

Yol Bağımlılığı ve Kilitlenme

Yol bağımlılığı yaklaşımı veya kavramı, ekonominin gelişmesinde teknik ve teknolojik gelişmelerin rolü ve bunların oluşturduğu gelişme yörüngeleri üzerine yapılan çalışmalar ile gündeme gelmiştir (Dosi, 1982). İlk defa Paul David (1985) tarafından Q klavyenin gelişim örneğinden yola çıkarak yeni teknolojilerin uyumu bir yol bağımlılığı olarak tanımlanmıştır. David'in bu çalışmasını bölgesel yol bağımlılığı bağlamında ilk defa uygulayan ise Brian Arthur (1990) olmuştur. Yaptığı bu çalışma ile Arthur, bir sanayi bölgesine odaklanmış ve bölgenin gelişimini evrimsel bir perspektiften ele alarak yol bağımlılığı kavramı ile açıklamaya çalışmıştır. Bu çalışmalar sayesinde hem yol bağımlılığı kavramı dikkatleri çekmeye başlamış hem de ekonomik coğrafyacılar için yeni fırsatlar doğmuştur (Boschma, 2007).



Şekil 1: Evrimsel ekonomik coğrafyanın temel teorik çerçevesi (Boschma ve Martin, 2010)

Yol bağımlılığı, geçmişteki seçimlerin ya da beklenmedik tesadüfi durumların sonraki metotların seçimini, dizaynını ve pratiklerini etkilediğini öne sürerek bölgesel kalkınmada bölgesel farklılıkların kalıcılığı tartışmalarının yolunu açmıştır. Ekonomik olarak belli konularda uzmanlaşmış eski sanayi bölgelerinin kilitlenmesi (örneğin Almanya'da Ruhr Bölgesi), yerel sanayini canlanması ve yeniden keşfedilmesi ve yüksek teknoloji kümelerinin (Silikon Vadisi, Üçüncü İtalya vd.) ortaya çıkması ve kendi kendilerini güçlendirmesi bu tartışmaların merkezine oturmuştur. Böylece yol bağımlılığı kavramı bir yandan bu tür ekonomik coğrafya araştırmalarında tarih/süreç için bir mekan/coğrafya yaratmanın gerekliliğini, diğer taraftan ise coğrafi olarak eşitsiz gelişmeyi⁶ anlamak için ekonomik peyzajdaki tarihsel dinamikleri öne çıkarmıştır (Martin ve Sunley, 2010, Martin ve Sunley, 2006).

⁶ Ekonomik coğrafyacılar için, ekonomik peyzajdaki gelişimin tarihsel önemi tamamen yeni bir konu değildir. Yol bağımlılığı fikriyle yakından ilişkili olan "kümülatif nedensellik" kavramı 1970'lerde kısmen ilgi görse de zaman içinde görünürliğini kaybetmiştir. Yine 1980'lerde Marksit ekonomik coğrafya, bölgesel kalkınmayı tarihsel bir süreç olarak açıklamaya çalışmıştır. Örneğin Massey'in 1984'teki işgücünün mekansal dağılımı ile ilgili çalışması, ekonomik peyzajın geçmişteki kalkınmanın miras alındığı ve bu mirasın şimdiki ve gelecekteki gelişimi etkilediğini ortaya çıkarmıştır. Ayrıca David Harvey, eşitsiz bölgesel kalkınmayı, kapitalizmin birikim ve krizlerin kesintili dönemleri tarafından devam ettirilen tarihsel bir süreç olarak açıklamaya çalışmıştır (Martin ve Sunley, 2006).

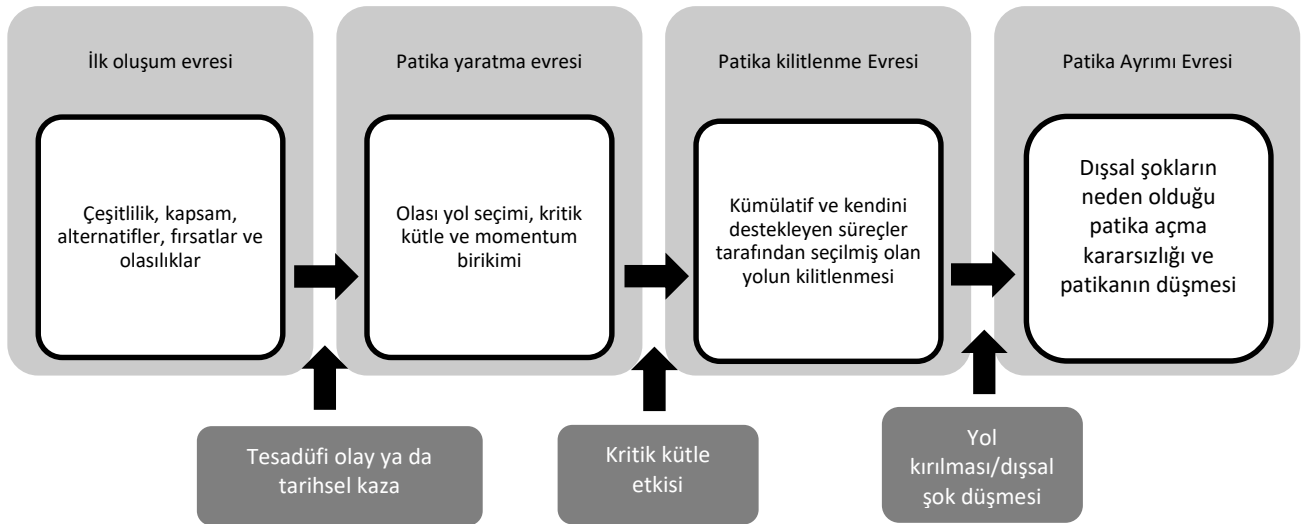
Yol bağımlılığı, ekonomik coğrafya çalışmaları içerisinde belki de bölgesel kalkınmayı en fazla ciddiye alan yaklaşımdır. Çünkü yol bağımlılığı fikri hem birçok ekonomik coğrafyacı tarafından ekonomik evrimin temel bir ilkesi olarak algılanmakta (Martin ve Boschma, 2010 s.8) ve ekonomik coğrafya da, bölgelerin ekonomik olarak eşitsiz gelişimi ve krizlerin yanı sıra uzun süren başarı ve ekonomik uzmanlaşmayı açıklama da kullanılmakta (Strambach, 2010 s. 406) hem de ortaya koyduğu sorularla (Ekonomik peyzajın evrimi yol bağımlı bir süreç midir? Eğer yol bağımlı bir süreç ise bu bağımlılığın ölçüsü ne kadardır? Yol bağımlılığını yaratan mekanizmalar kendi biçim ve işlemlerinde yerel bir boyuta sahip midir? Yere bağımlı bir boyuta sahipse ne derece de yere/place bağımlı bir süreçtir?) ekonomik peyzajın evrimini zaman-mekan boyutunda araştırmaya ve açıklamaya çalışmaktadır (Martin ve Sunley, 2010; Martin ve Sunley, 2006, Boschma ve Lambooy, 1999).

Bu araştırma soruları çerçevesinde, yol bağımlılığı kavramı, genel olarak, küçük ancak tarihsel olarak belli koşullara bağlı olayların, kendi kendini başlatan ve besleyen gelişme mekanizmalarını ve süreçlerini bulmayı amaçlamaktadır. Böylece ekonomik gelişmenin dinamik yapısının açıklanmasında kullanılan yakınsama, doğrusal kalkınma ve kapalı sistemler gibi ekonomik coğrafya da etkili olan yaklaşımların tersine, tarihsel süreçlere yaptığı vurgu ile yol bağımlı ve koşullu bir bağlamsal perspektif sunmaktadır (Martin ve Sunley, 2006). Bağlamsal perspektifin daha iyi anlaşılması için yol bağımlılığının temelini oluşturan modellerin incelenmesi önemli fikirler verecektir.

Yol Bağımlılığı ve Kilitlenme Yaklaşımını Açıklayan Temel Modelin Değerlendirilmesi

“Yol bağımlılığı kavramı ile Paul David iktisatçıların ve özellikle neoklasik iktisatçıların geleneksel dengeye dayalı modellerin ötesine geçerek *tarihi ciddiye almaları* gerektiğini göstermiştir. Fakat Arthur ve David her ne kadar bu kavramı ortaya atmışlarsa da kavramın altını tam olarak dolduramamışlar ve kavramın içeriği diğer araştırmacıların katkıları ile zenginleşmiştir” (Martin ve Sunley, 2010 s.64).

Bu araştırmacılar Sydow ve arkadaşları, David ve Arthur’un geliştirdikleri yol bağımlılığı modelini incelemişler ve teknoloji, sanayi, kurum ve organizasyonların tarihsel ve coğrafi olarak dört aşamalı bir modelden oluştuğunu ortaya koymuşlardır (Şekil 2). İlk oluşum evresinde yeni bir teknoloji, ürün ya da endüstrinin gelişmesi için çeşitlilik, kapsam ve farklı alternatiflerin önemli olduğu ifade edilmiştir. Çünkü araştırma ve geliştirme süreçleri büyük ölçüde belirsiz bir doğrultuda ilerlerlerken, alınan kararlar ise çoğunlukla bağlam bağımlıdır. İşte bu belirsizlik ortamında gerçekleşecek olan tesadüfi keşifler (tarihsel kaza) yol bağımlılığı için alternatif patikaların üretilmesini sağlayacaktır. Tarihsel kaza olarak ifade edilen bu tesadüfi olay ya da olaylar fırsata dönüşerek, ekonomik aktörleri çekmeye başlayacaktır. Böylece bu etkinlik etrafında yeni bir kitle oluşmaya başlayacak ve belki de sonunda yol bağımlılığına dönüşecek olan bir gelişme patikası oluşacaktır. Ancak bu kritik kütle belirli bir boyuta ulaştığında ya da bir ivme kazandığında yol kilitlenecek ve bu yolda kümülatif ve kendi kendini destekleyen gelişmenin son aşamasına geçilecektir (Martin ve Sunley, 2006; 2010).



Şekil 2: David-Arthur Tipi temel yol bağımlılığı modelinde ekonomik evrimin aşamaları (Martin ve Sunley, 2010)

“David ve Arthur’un tarihsel kaza görüşleri Sydow ve arkadaşları tarafından eleştirilmiştir. Bu eleştirilerden birincisi tesadüfi olaylar ya da tarihsel kazalar ile ilgilidir. Çünkü bu modele göre belirsiz bir süreçte tesadüfen ortaya çıkan tarihsel kazalar firmaların yeni bir ürün, hizmet ya da süreç gelişmek için göstermiş oldukları çabaları yok saymaktadır. Hâlbuki ki firmalar bu tür gelişmelere erişmek için ciddi anlamda zaman, para ve emek sarf etmektedirler. Dolayısıyla ortaya çıkacak olan inovasyon firmaların kontrolü ve çalışmalarıyla meydana gelecektir. Tarihsel kazaların kilitlenmeler

ile ilgili öneriler getirmemesi ise eleştirilen bir diğer konudur. Tarihsel kaza modeli kilitlenmelerin hangi süreçler sonucunda ortaya çıktığını açıklamasına karşın, kilidin nasıl kırılacağı, açılacağı ya da dağıtılacağı ile ilgili hiçbir şey söylememektedir. Sydow ve arkadaşlarının temel modelle ilgili getirdikleri son eleştiri ise, tesadüfi olarak ortaya çıkan yeni patikaların nasıl bittiği ile ilgili hiçbir şey belirtmemesi üzerinedir. Her ne kadar David bu konuda, teknolojik, endüstriyel ya da kurumsal yörüngenin parçalanması ve dağılmasının bir tür ‘dış şok’ tarafından ortaya çıktığını ve böylece sistemin daha da istikrarsızlaşarak yeni patikalar için fırsatlar yarattığını” (Martin ve Sunley, 2010 s.65) ifade etmişse de yeni patikaların nasıl sonuçlandığı ile ilgili bir açıklama getirmemektedir.

Ekonomik Coğrafyada Temel Yol Bağımlılığı ve Kilitlenme Modelinin Uygulamaları

Bölgesel ekonomiler toplu öğrenmenin etkileşimli bir şekilde gerçekleştiği alanlardır. Bölgelerin kurumsal yapısı, bölge içi ve dışı ağlar ve ilişkiler bölgelerin yetenek ve bilgi stokları ile inovasyon kapasitelerini etkileyen temel faktörlerdir (Fuchs ve Wassermann, 2005). Bu faktörler sayesinde bölgelerin gelişme patikaları belirlenir ve bölgeler belirtilen parametrelerin gücüne göre bir yol üzerinde gelişirler.

Ekonomik coğrafyacılar temel yol bağımlılığı modelini bölgesel çalışmalarda iki şekilde uygulamaktadırlar (Tablo 1). Bunlardan birincisi, belli bir sanayi ya da şehir ve bölge gibi lokasyonların evrimini açıklayan uygulamalardır. Sanayi ya da lokasyonların evrimini açıklayan bu tür uygulamalar sayesinde bir sonraki aşamada gerçekleşecek olan yol bağımlılığının açıklanmasında tekrarlanan evrim ve kendi kendini güçlendiren mekanizmalar açığa çıkarılacaktır. Böylece bir sanayi, teknoloji ya da kurumun ortaya çıkmasından sorumlu destekleyici tesadüfi faktörlerin “yerel” olup olmadığı tanımlanacaktır. Bu tür uygulamaların odağında ise, yerel ağ dışsallıkları ve artan getirilerin rolü yer almaktadır. Özellikle yüksek teknoloji bölgeleriyle ilgili yapılan bazı uygulamalarda, bu tür dışsallıkların yerele gömülmesi ve geri dönüşlerin artması nedeniyle, yenilikçi ve rekabetçi başarı için anahtar olarak görülmektedirler (Martin ve Sunley, 2010 s.66).

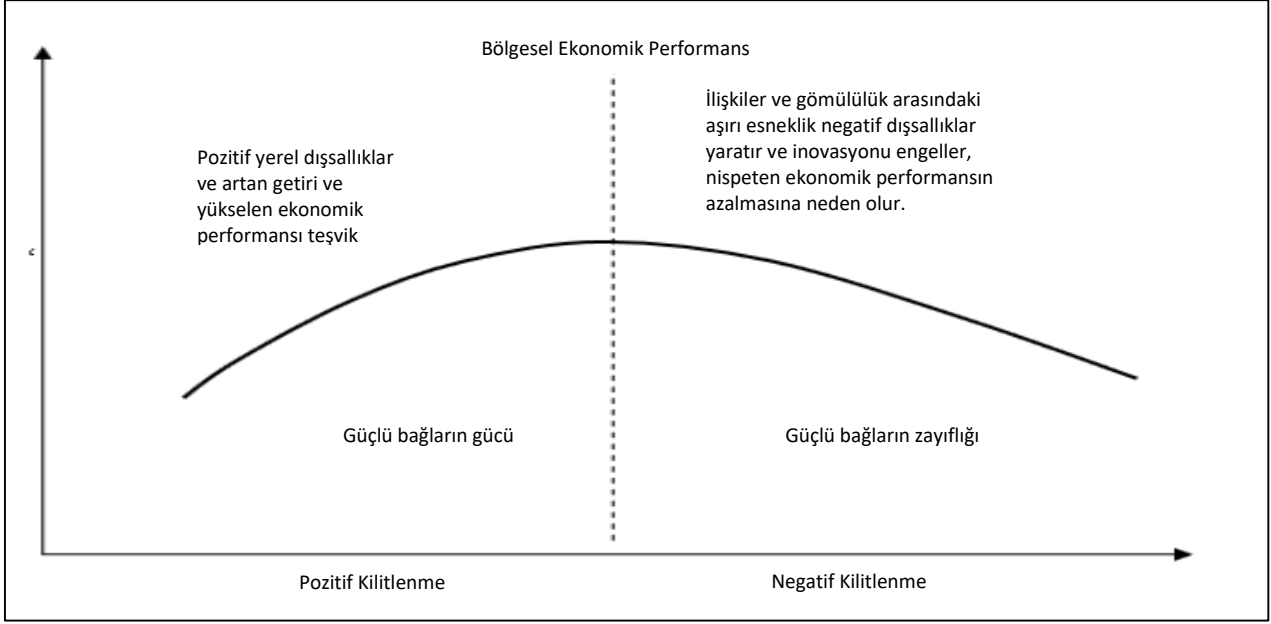
Tablo 1: Ekonomik coğrafyada yol bağımlılığı kavramının uygulamasına yönelik ipuçları

Anahtar Sorular	Sorular
Çalışmanın amacı nedir?	Tam olarak neye değineceğiz: bir bölgenin firmaları, endüstrileri ya da bölgesel ekonominin tamamına mı? Mikro seviye ile toplam bölgesel seviye arasındaki ilişki nedir? Yol bağımlılığı farklı süreçlerde işleyen çok ölçekli bir süreçtir. Bunlar bölgesel ekonomik alanlarda etkileşime nasıl giriyorlar? Bölgesel yol bağımlılığı ortaya çıkan bir etki midir?
Bölgesel yol bağımlılığı mekanizmaları nelerdir?	Yerel ve bölgesel ekonomilerde yol bağımlılığını kaynakları (altyapılar veya batık maliyetler, endüstriyel yerleşmenin dış ekonomileri, yerel yığılma ekonomileri, yerel sosyo-kültürel-kurumsal gömülülük, yerel ve ekstra-yerel ekonomik bağımlılıklar ve bağlantılar) nelerdir? Bu mekanizmalar mekanda nasıl değişir (ve etkileşim kurar)?
Bölgesel bir ekonominin bütün bölümlerinde yol bağımlılığı görülür mü? Bölgesel yol bağımlılığının kaynakları nelerdir?	Yol bağımlılığı birikimi görülmeden önce bir bölge ekonomisinde etkileşim ve karşılıklı ilişkilerin mevcut bir eşliği var mıdır? Bir bölgede farklı yollar birarada bulunabilir mi, ve bunlar birbirleri ile nasıl etkileşime girerler? Yollar arası kavşağın yapısı nedir? Bölgesel yol bağımlılığının kaynakları nelerdir? Özellikle belli bölgesel ekonomi türlerinde daha az ya da daha fazla olacaktır; ancak bölgesel bir ekonomide yol bağımlılığının farklı biçimleri bulunabilir. Bu anlamda, bölgesel yol bağımlılığı kavramı karmaşıktır.
Yol bağımlılığının yapısı ve gücü bölgeden bölgeye değişir mi?	Bölgeler, ekonomik yapı, kurumlar, diğer bölgeler ve ötesindeki bağlantılar vb. bakımından belirgin şekilde farklılık gösterirler, bu nedenle yol bağımlılığının yapısı ve derecesinin de bölgeden bölgeye farklılık göstermesi beklenir. Hangi yönlerden yol bağımlılığı yerel koşullara (yani yer) bağımlı bir süreçtir?
Yol bağımlılığı ekonomik alanların evrimini hangi açıdan açıklıyor?	Yol bağımlılığı ne tür bir evrimi ifade eder? Yol bağımlılığı mutasyon ve artan ekonomik değişikliklerle tutarlı mıdır? Ya da ekonomik alanların dönüşümü ve evrim süreci ‘vurgulanmayan denge’ süreci alamına mı geliyor? Yeni yollar nereden gelir ve onlar orada niçin ortaya çıkar?
Ekonomik alanlarda yol bağımlılığı ne kadar yaygındır?	Yol bağımlılığı bölgesel gelişme ve evrimin temel bir özelliği midir, yani bölgesel büyümenin gerçekleşmesi için gerekli ve kaçınılmaz mıdır? Ya da ekonomik açıdan uzmanlaşmış bölgeler ve lokaliteler de daha mı tipiktir ve çeşitli tekno-ekonomik yapılarıdaki alanlarda ortaya çıkma ihtimali daha mı azdır?
Kaynak: Martin ve Sunley, 2010	

Ekonomik coğrafyada temel yol bağımlılığı modelinin ikinci uygulama şeklinde ise, çalışmalar belli bir bölge ya da belli bir sanayideki yol bağımlılığının evrimine odaklanmaktan ziyade, çok lokasyonlu ya da çoklu bir bölge boyunca sanayinin nasıl ortaya çıktığına odaklanmaktadır. Temel yol bağımlılığı modelinde, yeni bir teknoloji veya belli bir sanayide tesadüfi veya rastgele olaylarla patikanın başladığı varsayılır. Bu modelin coğrafyadaki uygulama biçimi ise, yeni bir teknoloji ya da belli bir sanayinin başlangıçta nerede ortaya çıkacağı ile ilgili mevcut olan mekânsal belirsizlik durumlarına odaklanılır. Bu tür gelişmelerin ortaya çıkması için başlangıç aşamasında, koşullara uygun birkaç potansiyel lokasyon uygun olabilir. Bu lokasyonlardan herhangi birinde meydana gelecek olan tarihsel ya da tesadüfi bir teknolojik gelişme ya da sanayinin tetikleme o lokasyon/lokasyonlar için “yerel fırsat pencerelerini” açacaktır (Martin ve Sunley, 2010 s.67).

Uzmanlaşmış bir bölgede firmaların belirsizlik ve kilitlenme ile nasıl baş ettikleri üzerinde duran birinci durumla ilgili uygulamalara GREMI grubunun yaptığı çalışmalar örnek olarak gösterilebilir. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra, Üçüncü

İtalya ve Silikon Vadisi gibi ileri teknoloji alanında uzmanlaşmış sanayi bölgelerindeki firmaların, neden buralarda kümelendiği konusu üzerine yoğunlaşan GREMI grubu, bu alanları yenilikçi bir çevre olarak kabul etmiş ve bunların oldukça homojen bir yapıya sahip olduğunu göstermiştir. Bu homojen yapı içerisinde, yerel girişimciler, belirsizlik sorunu ile yenilikçi bölgelerdeki inovasyon süreçlerine katılım sayesinde baş etmektedirler. Bu bağlamda, mekânsal yakınlık toplu ve birlikte öğrenme süreçlerini harekete geçirdiği için işlem maliyetlerini azaltmakta ve aktörler arasında koordinasyonu teşvik ettiği için önemli bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır. Mekansal yakınlık: (1) beşeri sermaye sayesinde bilginin (özellikle örtük bilgi) dolaştığı, (2) yerel ağlar sayesinde bilginin aktarıldığı ve geri beslendiği, (3) paylaşılan değerler ve pratikler sayesinde yerel bir kültüre sahip olma avantajları sunduğu için, yol bağımlılığı süreçlerine etki etmektedir (Boschma ve Lambooy, 1999 s.415). Bu tür bölgelerde meydana gelebilecek bir kilitleme⁷ mekansal yakınlığın sağladığı avantajlar ya da yerel gömülülük sayesinde pozitif bir etki yaratacaktır, ancak eski sanayi bölgeleri için kilitleme negatif yönlü olacaktır (Şekil 3),(Martin ve Sunley, 2010 s.67-68).



Şekil 3: Yol bağımlı bölgesel gelişimde pozitif kilitlemeden negatif kilitlemeye (Martin ve Sunley, 2006)

Grabher (1993)'in Ruhr Havzası ile ilgili yaptığı çalışma kilitlemenin negatif türüne en iyi örneklerden biridir. Bu gibi eski sanayi bölgeleri, sanayi geçmişlerine bağlı olarak zaman içerisinde homojen bir yapıya dönüşmüşlerdir. Homojen olmaları nedeniyle bölge içindeki teknoloji ve kurumlar gittikçe katı hale gelen bir yol üzerinde gelişmelerini sürdürecektir. Ancak bu gelişme bir süre sonra duracak hatta yol ortadan kalkacaktır. Çünkü bölgenin homojen ve katı yapısı bölge dışında oluşan çıktıkların girişine izin vermeyecek, hatta diğer bölgelerin onların nazarında küçümsenmesine de yol açacaktır (Fuchs ve Wassermann, 2005). Böylece aşırı derece de uzmanlaşmış olan bu tür bölgelerdeki aktörler kendilerini ve çevrelerini yenileyemeyecekleri için, bölge, sanayisinin gerilemesine neden olan sektöre özgü şoklara karşı savunmasız duruma düşecektir (Boschma ve Lambooy, 1999).

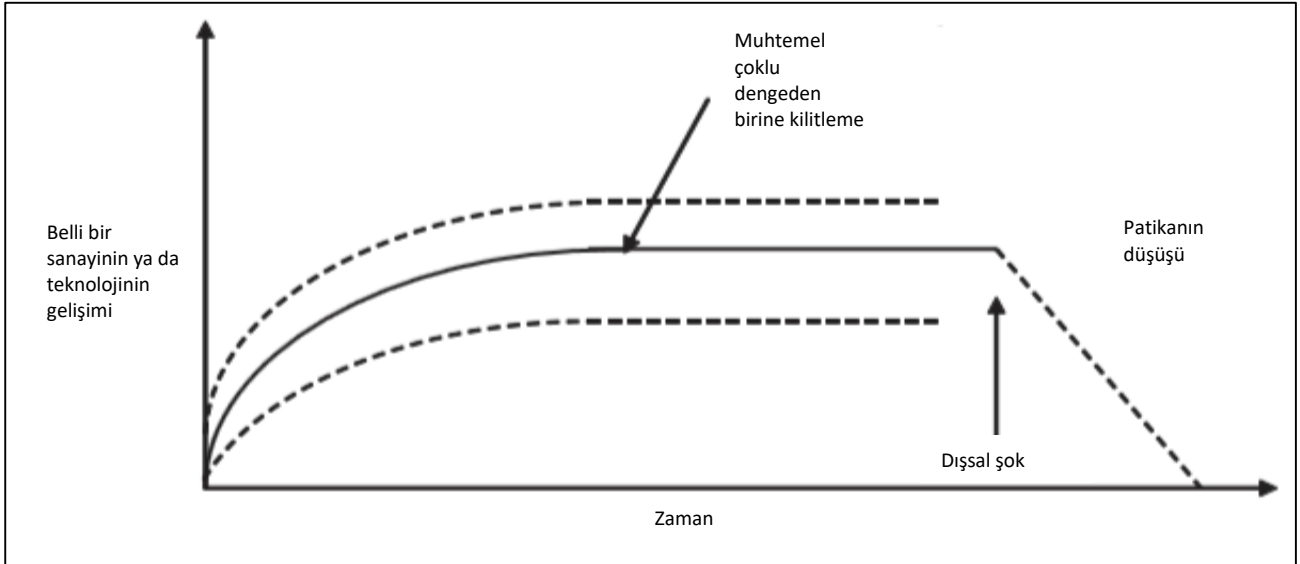
Grabher çalışmasında üç tür kilitleme tespit etmiştir. Bunlar: işlevsel, bilişsel ve politik kilitleme. İşlevsel kilitleme, bölge içerisinde birbirine sıkı bir şekilde bağlanmış ağıyapılardaki yakın işbirliklerinin bölge dışından ilişkilerin kurulmasını

⁷ Kilitleme kavramına bir bölge ya da yerel ekonomide teknolojik ve endüstriyel durumların açıklanmasında genellikle negatif bir yorum atfedilir (Martin ve Sunley, 2006 s.423). Artan getirilerin mevcut olduğu bir ortamda, görünüşte önemsiz rassal tarihsel olaylar, teknolojik gelişmenin belirli yönde evrimleşmesine neden olarak kilitleme (lock-in) olgusunu ortaya çıkarmaktadır (Tuncel, 2011 s.2). Benzer şekilde, bölgesel yol bağımlılığı uygulamalarının başında yol bağımlılığının kaçınılmaz bir sonucu olarak kilitleme çok yaygın olmamakla birlikte görülmektedir (Martin ve Sunley, 2006:404). Bölgesel ekonominin evrimi sürecinde, artan getiriler ve yerel endüstrilerin güçlendirilmesinde pozitif dışsallıklar pozitif kilitleme (yeni patikaların ortaya çıkma) aşamasında bir dönüşümü gerçekleştirebilen etkenler olarak karşımıza çıkmaktadır. Fakat yapıların ve süreçlerin fazlalığı, bölgenin kendi kendini destekleyen gelişimini etkiler. Böylece rekabet adaptasyonu ve verimliliğin azalmasına neden olarak esnek olmayan katı kaynakların artmasına yol açarak bölgelerin negatif kilitleme aşamasına geçmesine yol açar (Martin, 2006 s.28). Sonuç olarak bu durum bölgelerin yeni patikalar üretmesinin önünü kapatarak bölgelerdeki kilitlemenin kalıcılığını ve bölgesel gelişmişlik farklılıklarının da devam etmesine neden olur (Martin ve Sunley, 2010 s.63).

engellemesidir. Bu nedenle bölge dışından ağlara eklemleme olmayacağı gibi dışardan gelenlerin bu ağlara girişinin de engellenmesi ile gelişmelerden ve diğer bilgi ağlarından istifade edilemeyecektir.

Bilişsel kilitlenme ile, bireysel ilişkilerde paylaşılan ortak duygu, düşünce ve inançların yeni fikirlerin benimsenmesini engellemesi kast edilmektedir (Fuchs ve Wassermann, 2005 s.225). Ayrıca, aynı bilgi tabanına sahip bireylerin/firmaların, bilgi seviyelerinin birbirine aşırı derece de yakın olması da bilişsel kilitlenme olarak ifade edilebilir. Bu tür durumlarda yeni fikirlerin ve yeniliklerin üretilmesi daha da güçleşmektedir. Bu gibi kilitlenmelerin yaşanmaması için en ideal bilişsel düzey ve bireysel ilişki yoğunluğu optimum seviyede olmalıdır. (Boschma, 2005; Broekel ve Boschma, 2012). Politik kilitlenme ise, yeni politika ve düşünce yollarını benimseyemeyen ve göremeyen bölgesel aktörler arasındaki işbirliğine dayalı ilişkiler çerçevesinde sürdürülen tarihsel ekonomik gelişme yörüngelerinin durumunu açıklamaktadır (Fuchs ve Wassermann, 2005 s.225). Bölgeler bu tür kilitlenmelerden diğer bölgelerle kuracakları ilişkiler ve dışsalıklar sayesinde kurtulabilirler (Martin ve Sunley, 2006 s.2010).

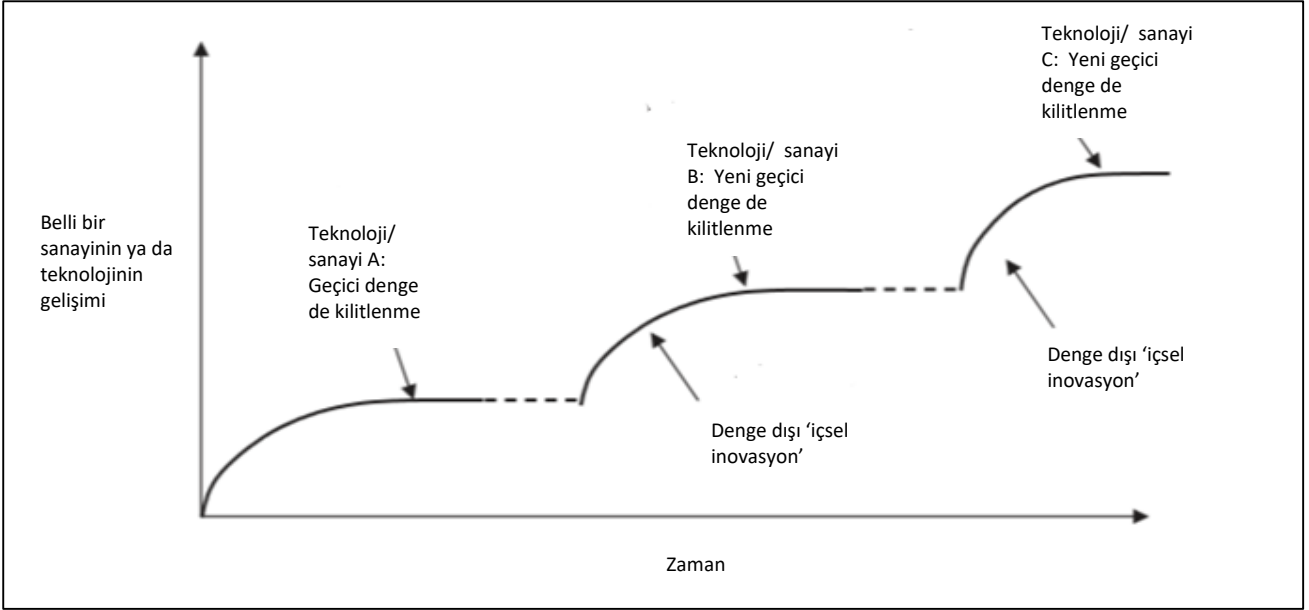
Bölgelerin yol bağımlılığını ve kilitlenme durumunu açıklayan iki yaklaşım vardır. Birincisi dengeye dayalı yaklaşımdır. Dengeye dayalı yaklaşım ise üç görüş etrafında toplanmıştır. David tipi denilen ilk görüşe göre, kilitlenme yaşandığında mevcut denge durumunu yeniden harekete geçirmek ya da kilidi açmak için dışsal bir şok gerekir. Radikal bir teknolojik gelişme veya pazardaki bir gelişme bu dengeyi bozucu ya da kilidi açıcı şoklara örnek gösterilebilir (Şekil 4) (Martin ve Sunley, 2010 s.73). Çünkü artımsal inovasyonlar sadece mevcut yolların evrilmesini sağlarken, kilitlenmenin yaşandığı denge üzerinde değiştirici bir güce sahip değildir. Fakat, radikal inovasyonlar veya keşifler, yeni sektörler, firmalar ve pazarlar anlamına gelmekte (Fuchs ve Wassermann, 2005) olup, denge durumu üzerinde şok etkisi yaratacaktır. Bu şokla kilitler açılacak, dağılacak ve bölge kendisine yeni patikalar yaratarak tekrar gelişme evresine girecektir.



Şekil 4: Yol bağımlılığı evriminin David Tipi modeli (Martin ve Sunley, 2010)

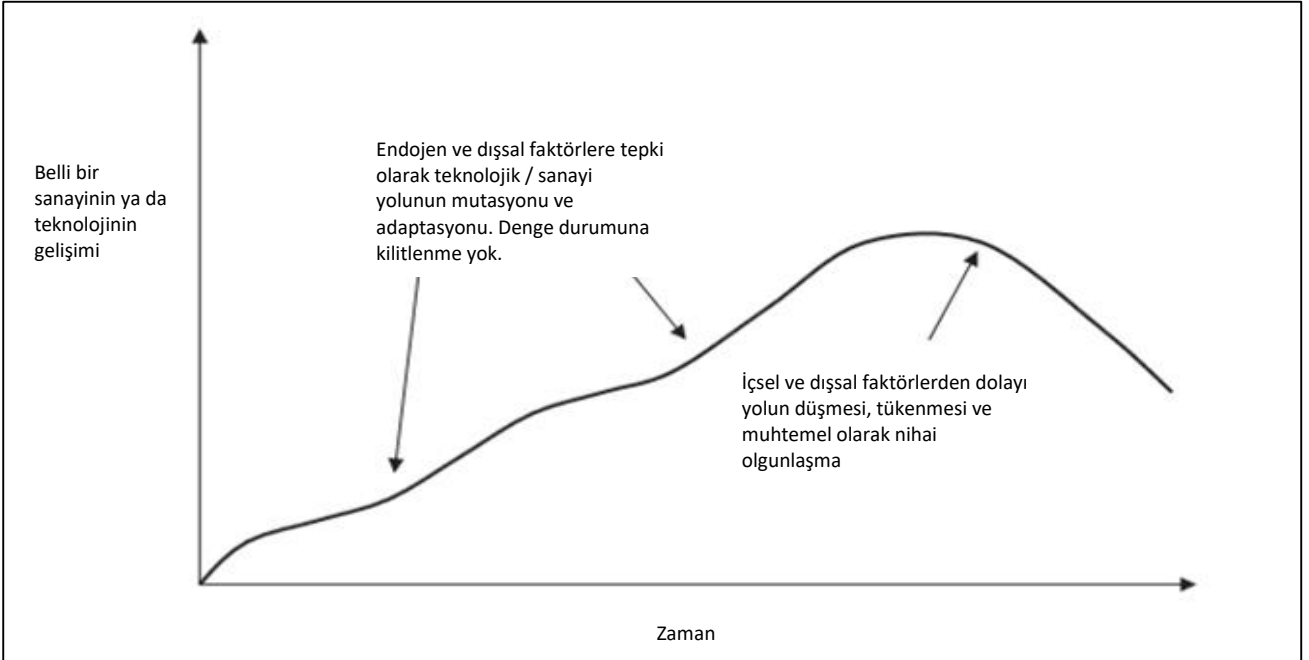
İkincisi Setterfield'in görüşüdür. Bu görüşe göre yol bağımlılığı süreçleri, dengenin yenilenmesini gerektiren içsel bir süreçle "geçici denge" sonucu ortaya çıkmaktadır. Setterfield'e göre, sanayilerin ya da bölgelerin kilitlenmesinin önüne geçmek için bazı ekonomik aktörler önleyici bir takım eylemlerde bulunacaklardır. Böylece geçici denge durumları yaratılacaktır (Şekil 5). Zaten yol bağımlı ekonomilerin başarısı da bu geçici dengelere bağlıdır (Martin ve Sunley, 2010 s.74). Geçici dengelerin yaratılmasındaki en önemli unsur ise inovasyonlardır. Ancak bu inovasyonlar ilk ortaya çıktıklarında bölgelerin kilitlenme durumundaki geçici dengelerini yukarı yönde değiştirmekte, fakat zamanla bu inovasyonlar olağan hale geldiğinde tekrar kilitlenmenin geçici dengeleri oluşmaktadır.

David ve Setterfield'in görüşlerinin ortak noktası inovasyonlardır. Her ikisi de gerek kilitlenme gerekse geçici denge oluşturma durumlarının odağına inovasyonları oturtmuşlardır. Sadece inovasyon kaynağı konusunda ayrışmaktadırlar. David dışsal şok kavramı ile inovasyonun dışsal olduğunu, Setterfield ise bölgedeki aktörlerin önleyici çabalarını vurgulayarak inovasyonun içsel olduğunu ifade etmektedir.



Şekil 5: Setterfield Modeli'nde yol bağımlılığının evrimi (Martin ve Sunley, 2010)

Üçüncü görüş ise, yol bağımlılığının denge ile olan bağlantısını dışarıda bırakarak, yol bağımlılığının teknolojilerin, endüstrilerin ve kurumların yol açtığı yörüngeler boyunca gelişen dinamik bir tarihsel süreç olarak görmektedir. Bu yörüngeler, sadece önceki bir dizi gelişmeler ya da daha önceki olayların etkileri ile değil, aynı zamanda süreç içerisinde yol bağımlılığının kendi mekanizmalarının evrimiyle de şekillenir. Bu yaklaşım uyarınca gelişmekte olan teknoloji, sanayi ya da kurum ve çeşitli yol bağımlılığı süreçleri (öğrenme, dışsal networkler) arasındaki olası etkileşimler, süreç içerisinde yol bağımlılığını şekillendirmekte ve evrim geçirmesini sağlamaktadır. Böylece olası diğer patikaların izlenmesi de mümkün olabilmektedir (Şekil 6) (Martin ve Sunley, 2010 s.74-75).



Şekil 6: Dengesiz bir modelde yol bağımlılığının evrimi (Martin ve Sunley, 2010)

Bölgelerin yol bağımlılığını ve kilitleme durumunu açıklayan ikinci yaklaşım denge dışı yaklaşımdır. Bu yaklaşım, belirli patikalar boyunca evrimi açıklamaya çalışan ürün ve/veya sektörel yaşam döngüsü yaklaşımlarına dayanmaktadır. Ürün yaşam döngüsüne göre, ürünler standartlaşıp rutin hale geldiğinde ilk defa ortaya çıktıkları merkezdeki yaratıcı gölge ve şehirlerden, iş gücünün daha ucuz olduğu çeper bölge/ülkelere doğru kaymaya başlar. Dolayısıyla olgunlaşmış ürünün belirlediği yol boyunca bölgelerin gelişme ihtimali güçlü bir olasılıktır (Martin ve Sunley, 2007; 2010).

Ancak, sektörel yörüngelerin sadece olgunlaşmış ürünün pazarına göre açıklanması ve bazı sektörlerde deneyime dayalı öğrenme, bilgi ve kaynak birikimlerinin aktörler için yeni pazarlar ve niş alanlar açmasına imkan tanıması yaşam döngüsü yaklaşımının varsayımlarını zayıflatmaktadır (Martin ve Sunley, 2010 s.77). Çünkü eski bölgede rutinleşmiş olan ürünler ya da sektörler yeni pazarların bulunması ile onlar için yeni olacaklar ve rutinleşme riski ortadan kalkacaktır. Bu riskin kalkması ile firmaların lokasyon değiştirmesini gerektirecek koşullarda oluşmamış olacaktır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

İktisatçılar, yol bağımlılığı yaklaşımı ile etkin olan kurumların gelişimini ve verimsiz kurumların dayanıklılığı arasındaki tutarsızlığı açıklamaya (Scherrer, 2005) çalışırken, ekonomik coğrafyacılar, bölgelerin ekonomik gelişmelerini etkileyen bölge içi ve dışı faktörlerin bölge ekonomisine etkisini evrimsel bir perspektiften ele alarak, bölgenin gelişme yörüngelerinin dünü, bugünü ve yarınıyla ilgilenirler.

Yol bağımlılığı kavramı, özellikle ekonomik coğrafyacılar için henüz kavramsal olarak oturmamıştır. Yol bağımlılığı kavramının anlamı, yapısı ve niteliği ile kapsamının belirlenmesi ve kavramsallaştırmaların nasıl yapılacağı (Martin ve Sunley, 2010), kavram ile ilgili epistemolojik sorunları işaret etmektedir. Bu sorunların giderilmesi adına yapılan ampirik çalışmalarda, araştırma nesnesine yöneltilen ve cevaplanamayan sorular ise ontolojik sorunları işaret etmektedir. Ekonomik coğrafyacıların bölgelerin yol bağımlılığını araştırdığı çalışmalarda, yol bağımlılığına neden olan kaynaklar ve bunların kanalları tam manasıyla bilinmemektedir. Bu bilinmezliğin genel nedeni bölgelerin bağlamsal farkları olmakla birlikte, genelleştirilebilir faktörlerin tespit edilememiş olması ve ampirik çalışmaların azlığı ile ilişkilendirilebilir. Bu nedenle bahsedilen sorunların çözümü daha fazla ampirik çalışma yapılması ile mümkün görülmektedir. Ancak bu sorunlar etrafında yoğunlaşmak tek başına yeterli değildir. Çünkü yapılan ampirik çalışmalarda kullanılan yöntem ve tekniklerin sorunları çözme konusunda yeterli olmadığı görülmüştür.

Bu çalışmalarda (Zukauskaite ve Moodysson, 2016; Heimeriks ve Boschma, 2014; Greco ve Di Fabbio, 2014; Steen ve Karlsen, 2014) genelde nitel veri toplama tekniklerinin (görüşme, odak grup, doküman incelemesi) kullanıldığı görülmüştür. Bu teknikler genellikle süreçlerin anlaşılması ve analiz edilmesi için kullanılırken, yapıların anlaşılmasına yönelik hipotez testleri için uygun görülmemektedir. Yukarıda bahsedilen ontolojik ve epistemolojik sorunların yapısal olması ve yol bağımlılığının sosyo-ekonomik boyutları düşünüldüğünde (Tablo 2), ampirik çalışmaların süreç ve yapıyı ortaya çıkaracak yöntemleri ve teknikleri kullanması gerekir. Çünkü yapılar, güçlü unsurların bir araya geldiği süreçler sonucunda oluşurlar. Ruhr Havzası ile ilgili yapılan çalışmalarda (Fuchs ve Wassermann, 2005; Grabher, 1993), bölgelerin gelişme süreçlerinin, yine o bölgelerdeki güçlü ve katı kurumsal yapıların oluşturduğu yol ve bu yola aşırı bağımlılık tarafından etkilendiğinin bulunması bu iddiamızın en önemli dayanağıdır. Öyleyse yapıyı ve süreci birbirinden ayırmayan ampirik çalışmalara ihtiyaç vardır. Ancak yol bağımlılığı süreçlere odaklanmış ve nitel yöntemle daha uygunken, yapı nasıl ortaya çıkarılacaktır?

Bu sorunun çözümü için bu çalışma nitel ve nicel yöntemlerin birlikte kullanılmasını önermektedir. Nitel verilerin analiz edilmesi sonucunda elde edilecek sonuçlara göre nicel yöntemin değişkenleri belirlenebilir ve analizler yapılabilir. Diğer taraftan bölgelerin gelişim hikayelerini yazan ve hikayenin görünmeyen kahramanları olan bölgenin önemli aktörlerine ulaşarak doğrudan hem nitel hem de nicel veri toplama teknikleri ile bu gerçekleştirilebilir.

Tablo 2: Yol bağımlılığı ile ilgili çözülmemiş bazı sorunlar

Problem/Sınırlılık	Bazı Temel Sorular
Yol bağımlılığının farklı nedenleri, dereceleri ve tipleri var mıdır?	Hangi koşullar altında yol bağımlılığı ortaya çıkar? Sonuçları nedenlerden ayırmak mümkün müdür? Ekonomide tarihsellik ya da yol bağımlılığının güçlü ve zayıf formları var mıdır? Yol bağımlılığının farklı dereceleri ekonominin unsurlarını mı gösteriyor? Yol bağımlılığı ekonominin yaygın bir özelliği midir?
Kilitlenmenin anlamını ve doğasını çevreleyen problemler	Farklı derecelerde yol bağımlılığı var mıdır? Kilitlenme yol bağımlılığına gerekli/kaçınılmaz bir özellik midir? Kilitlenme mutlaka verimsiz sonuçlarla mı ilgilidir? Pozitif özellikler ve sonuçlar kilitlenme oluşturabilir mi? Pozitif kilitlenme hangi koşullar altında negatif kilit haline gelir? Kilitlenmeyi önlemek mümkün müdür?
Yol oluşturma tartışmalarının eksikliği	Yeni yollar nasıl ortaya çıkar? Yenilik yol bağımlılığı ile nasıl ilişkilidir? Yeni yollar nasıl seçilir? Yol bağımlılığı ve yeni yol yaratma arasındaki ilişki nedir? Eski yollarda yeni yollar gizli midir?
Yol bağımlılığı bir beşeri aktör teorisine gereksinim duymakta mıdır?	Yol bağımlılığı, aktörler tarafından bilinçli olarak ya da sistem seviyesinde farkında olmadan ortaya çıkan bir yol mudur? Ajanlar gömülü oldukları yol bağımlılığı yapılarıyla nasıl etkileşim kurar, çoğaltır ve dönüştürürler? Ajanlar yeni yolları nasıl oluşturur?
Yol bağımlılığı süreçleri mutlaka evrimci midir?	Yol bağımlılığı ne tür bir evrimi ima eder? Bütün evrim süreçleri yol bağımlılığına sadık kalıyor mu, yoksa tersini mi ima ediyor? Radikal değişim karşısında artımsal değişimin önemi görece nedir? Ekonomik uyum fikri yol bağımlılığı ile tutarlı mıdır?

Kaynak: Martin ve Sunley, 2006.

Kaynakça

- Acs, Z. & Varga, A. (2002). Geography, endogenous growth and innovation. *International Regional Science Review*, (25), 132–148.
- Arthur, W. B. (1990). Positive feedbacks in the economy. *Scientific American*, (262) 92- 99.
- Arthur, W. Brian. (1989). Competing technologies, increasing returns, and lock-in by historical events. *Economic Journal*, (97), 642-665.
- Aydemir, C., & Karakoyun, İ. (2011). *Yeni Bölgesel Kalkınma Yaklaşımı ve Kalkınma Ajansı*. Bursa: Ekin Yayınları.
- Beşkaya, A. & Ursavaş, U. (2014). Eski ve yeni kurumsal iktisat: Karşılaştırmalı bir analiz. *Journal of Business Economics and Political Science*, 3(5), 1-16.
- Boschma, R. & Frenken, K. (2011). The emerging empirics of evolutionary economic geography. *Journal Economic Geography*, 11(2), 295-307.
- Boschma, R. & Martin, R. (2010). The new paradigm of evolutionary economic geography. In R. Boschma & R. Martin, (Eds.), *The handbook of evolutionary economic geography*, (pp. 3-43). London: Edward Elgar Publishing.
- Boschma, R. (2007). Path creation, path dependence and regional development. In J. Simmie & J. Carpenter, (Eds.), *Path dependence and evolution of city regional economics*, (pp. 40-55). London: Oxford Working Paper Series.
- Boschma, R. A. (2005). Proximity and innovation: A critical assessment. *Regional Studies*, 39(1), 61–74.
- Boschma, R.A. & Frenken, K. (2006). Why is economic geography not an evolutionary science? Towards an evolutionary economic geography. *Journal of Economic Geography*, 6(3), 273–302.
- Boschma, R.A. & R. Martin (2007). Constructing an evolutionary economic geography. *Journal of Economic Geography*, 7(5), 537–48.
- Boschman, R. A. & Lambooy, J. G. (1999). Evolutionary economics and economic geography. *Journal Evolution Economy*, (9), 411-429.
- Broekel, T. & Boschma, R. A. (2012). Knowledge networks in the Dutch aviation industry: The proximity paradox. *Journal of Economic Geography*, (12), 409–433.
- Çarkçı, A. (2008). *Ulusal Kalkınma İçin Yerel Teklifler*. İstanbul: Şehir Yayınları.
- Çetin, M. (2005). Endojen bölgesel kalkınmaya farklı bir bakış. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (24),1-14.
- Çetin, T. (2012). Yeni Kurumsal İktisat. *Sosyoloji Konferansları*, 45(1), 43-73.
- David, Paul. A. (1985). Clio and the Economics of QWERTY. *American Economic Review*, (75), 332-7.
- Demir, Ö. (1996). *Kurumsal İktisat*. Ankara: Vadi Yayınları.
- Dinler, Z. (2005). *Bölgesel İktisat*. Bursa: Ekin Kitabevi.
- Doğruel, F. (2012). *Bölgesel Kalkınma ve Kalkınma Ajansları*. İstanbul: TÜRKONFED Yayınları.
- Dosi, G. (1982). Technological paradigms and technological trajectories: A suggested interpretation of the determinants and directions of technological change. *Research Policy*, (11), 147-162.
- Dökmen, G. (2009). *Bölgesel kalkınmada yenilik sistemleri ve devletin rolü: Türkiye örneği*. (Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/> adresinden edinilmiştir.
- Eceral, Ö. T. Köroğlu, B. A. Varol, Ç. & Sönmez, Ö. N. (2011). Ekonomik Coğrafyaya Kurumsal Yaklaşım: İstanbul Kuyumculuk Kümelemesinin Kurumsal Yapı Analizi, *TUCAUM VI. Ulusal Coğrafya Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde (s.139-151). Ankara: Ümit Ofset Matbaacılık.
- Ersoy, A. (2012). *İktisadi Düşünceler Tarihi*. Ankara: Nobel Yayınları.
- Frenken, K. & Boschma, R. A. (2007). A theoretical framework for evolutionary economic geography: industrial dynamics and urban growth as a branching process. *Journal of Economic Geography*, 7(5), 635–49.
- Fuchs, G. Wassermann, S. (2005). Path dependency in Baden-Württemberg: Lock-in or breakthrough. In G. Fuchs & P. Shopira (Eds) *Rethinking regional innovation and change* (pp. 223-248) Boston: Springer.
- Fujita, M. & Krugman, P. (2004). New economic geography: Past, present and future. *Papers in Regional Science*, (83), 139-164.
- Gordon, R. J. (1993). *Macro Economics*. USA: Harper Collins Publishers.
- Grabher, G. (1993). The weakness of strong ties. The lock-in of regional development in the Ruhr Area. In G. Grabher (Ed.) *In The Embedded Firm. On the Socioeconomics of Industrial Networks*. London, New York: Routledge.
- Greco, L. & Di Fabbio, M. (2014). Path-dependence and change in an old industrial area: the case of Taranto, Italy. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, (7), 413–431.
- Heimeriks, G. & Boschma, R. (2014). The path- and place-dependent nature of scientific knowledge production in biotech 1986–2008. *Journal of Economic Geography*, (14), 339–364.
- Ildırar, M. (2004). *Bölgesel Kalkınma ve Gelişme Stratejileri*. Ankara: Nobel Yayınevi.
- Krugman, P. (1991). Increasing returns and economic geography. *Journal of Political Economy*, (99), 483-499.
- Kumral, N. (2008). Bölgesel rekabet gücünü artırmaya yönelik politikalar. *Ege University Working Papers in Economics*.
- Makkonen, M. (2012). *Geography of innovation in Europe and Finland: Empirical studies on innovation indicators and regional development*. (Academic Dissertation, University of Helsinki). Retrieved from <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/37291>.

- Martin, R. & Sunley, P. (2010). Complexity thinking and evolutionary economic geography. In R. Boschma & R. Martin, (Eds.), *The handbook of evolutionary economic geography*, (pp.93-120). London: Edward Elgard Publishing.
- Martin, R. L. & Sunley, P.J. (2006). Path dependence and regional economic evolution. *Journal of Economic Geography*, (6), 395–435.
- Oğuztürk, B. S. (2003). Yenilik kavramı ve teorik temelleri. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 8(2), 253-273.
- Özçelik, E. & Özveren, E. (2015). Kurumsal iktisat'ın dünü bugünü yarını. *Ekonomik Yaklaşım*, 26(96), 17-57.
- Özelçi Eceral, T. (2005). Bölgesel/yerel ekonomik kalkınma kuramlarının tarihsel süreç içerisindeki gelişimleri. *Ekonomik Yaklaşım*, 16(55), 89-106.
- Özelçi Eceral, T. (2006). Ekonomik coğrafyaya kurumsal yaklaşım. A. Eraydın (Ed.), *Değişen mekan*, içinde (s. 458-480). Ankara: Dost Kitabevi.
- Saraç, Ş. (2011). *İnovasyonun belirleyicileri: Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için ampirik bir analiz*. (Doktora Tezi, Zonguldak Karaelmas Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Zonguldak). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/> adresinden edinilmiştir.
- Scherrer, C. (2005). Beyond path dependency and competitive convergence. Institutional transfer from a discourse-analytical perspective. In G. Fuchs & P. Shopira (Eds) *Rethinking regional innovation and change* (pp. 1-23). Boston: Springer.
- Steen, M. & Karlsen, A. (2014). Path creation in a single-industry town: The case of Verdal and Windcluster Mid-Norway. *Norsk Geografisk Tidsskrift - Norwegian Journal of Geography*, 68(2), 133-143.
- Strambach, S. (2010). Path dependence and path plasticity: The co-evolution of institutions and innovation – the German customized business software industry. In R. Boschma & R. Martin, (Eds.) *The handbook of evolutionary economic geography*, (pp.406-432). London: Edward Elgard Publishing.
- Şenalp, G. M. (2007). Dünden bugüne kurumsal iktisat. E. Özveren (Der,) *Kurumsal iktisat*, içinde (s.45-92). Ankara: İmge Yayınevi.
- Tuncel, C. O. (2011). *Teknolojik gelişmenin yörüngeleri üzerine: Yol bağımlılığı ve kilitleme sorunu*. 25 Kasım 2012 tarihinde <http://Cemokantuncel.Blogspot.Com/2011/04/Teknolojik-Gelismenin-Yorungeleri.Html>, adresinden edinilmiştir.
- Türker, M. T. (2009). İçsel büyüme teorilerinde içsel büyümenin kaynağı ve uluslararası ticaret olgusuyla ilişkisi. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (25), 87-94.
- TÜSİAD, (2008). *Türkiye’de Bölgesel Farklar ve Politikalar*. İstanbul: Türkiye Sanayici ve İş Adamları Derneği Yayınları.
- Vatansever Deviren, N. & Yıldız, O. (2014). Bölgesel kalkınma teorileri ve yeni bölgeselcilik yaklaşımının Türkiye’deki bölgesel kalkınma politikalarına etkileri. *Ekonomik Bakış Dergisi*, (44), 1-35.
- Zukauskaite, E. & Moodysson, J. (2016). Multiple paths of development: knowledge bases and institutional characteristics of the Swedish food sector. *European Planning Studies*, 24(3), 589-606.