

KÜRESEL EKONOMİDE REKABETÇİ KENTLERİN AVANTAJLARI ve İKİLEMLERİ

Hidayet Gizem ÜNLÜ ÖREN¹

ÖZET

Yığılma ekonomisi kapsamında ortaya çıkan kentlerin rekabetçi gücü merak uyandıran araştırma konularından biridir. Bu çalışmada rekabetçi kentlerin anahtarı olarak statik yığılma ekonomileri kapsamında, uzmanlaşarak rekabeti güçlendiren yerleşme ekonomileri ve paylaşarak rekabeti güçlendiren kentleşme ekonomileri incelendikten sonra kentleşme ekonomilerinin önemine, avantajlarına ve dezavantajlarına değinilecektir. Ardından yığılma ekonomilerinin nereye gittiği Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) ülkelerinden kent örnekleri ile açıklanacaktır. Çalışmanın devamında yığılma ekonomileri çerçevesinde rekabetçi kentlerin güncel ikilemleri incelenmektedir. Özellikle Kovid-19 pandemisi ile birlikte yığılma ekonomileri ve kentlerin rekabetçi gücü nasıl değişiyor, kentler nasıl bir evrim geçirecek konusu araştırılmaktadır. Çalışma sonucunda dijitalleşmenin hız kazanacağı açık bir olgu olarak görünmektedir. Bu noktada karşımıza yakınlık teorilerinde yeni bir boyut olarak 'Temassız Yığılma' çıkmaktadır ve giderek artacağı görülmektedir. Önümüzdeki süreçte kentler rekabet güçlerini korumak için giderek akıllı kentlere dönüşecektir. Kovid-19 pandemisi kentleri akıllı çalışma sistemleri oluşturmaya doğru yönlendirmektedir. Dolayısıyla küresel ekonomideki rekabetçi kentler günümüzdeki şartları değişim için bir fırsata dönüştürüp rekabetçi güçlerini koruyacaktır.

Anahtar Kelimeler: Yığılma Ekonomileri, Kentleşme Ekonomileri, Rekabetçi Kentler, Temassız Yığılma, Kovid-19 ve Akıllı Kentler

ADVANTAGES and DILEMMAS of COMPETITIVE CITIES in the GLOBAL ECONOMY

ABSTRACT

The competitive power of cities that emerged within the context of agglomeration economics is also one of the interesting research topics. In this study, the importance, advantages and disadvantages of urbanization economies will be discussed after analyzing localization economies that strengthen competition by specializing and urbanization economies that strengthen competition by sharing within the scope of static agglomeration economies as the

¹ Hidayet Gizem Ünlü Ören, Doç.Dr., Süleyman Demirel Üniversitesi, hidayetgizemunlu@sdu.edu.tr, ORCID ID: 0000-0001-6081-096X.

key of competitive cities. Then, where agglomeration economies are going will be explained with examples of cities from Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) countries. In the continuation of the study, the current dilemmas of competitive cities are examined and how agglomeration economies and the competitive power of cities are changing and are investigated with the Covid-19 pandemic. It seems an obvious phenomenon that digitalization will gain speed. At this point, “Contactless Agglomeration” emerges as a new dimension in proximity theories and it will increase rapidly. In the next period, cities will gradually turn into smart cities in order to maintain their competitive power. The Covid-19 pandemic leads cities to create smart working systems. As a result, competitive cities in the global economy will turn today's conditions into an opportunity for change and maintain their competitive power.

Keywords: *Agglomeration Economies, Urbanization Economies, Competitive Cities, Contactless Agglomeration, Covid-19 and Smart Cities*

1. GİRİŞ

Dünya ekonomisi incelendiğinde, her ülkenin gerçekleştirmek isteği en önemli amaçlarından birinin ekonomik kalkınma ve ekonomik büyüme olduğu görülmektedir. Ekonomik büyüme, bir ülkenin üretim hacminde başka bir ifadeyle Gayri Safi Yurtiçi Hasılasında (GSYH) meydana gelen artış veya kişi başına reel gelirinde meydana gelen sürekli artış olarak tanımlanmaktayken (Ünsal, 2016: 11; Turan, 2008: 11), ekonomik kalkınma ise ekonomik büyümeyi de kapsayan daha geniş bir kavram olarak tanımlanmaktadır. Ekonomik kalkınma, ekonomik büyümeyi içerirken buna ek olarak ülkedeki gelir dağılımı eşitsizliğinin azaltılması, işsizlik oranının düşürülmesi, ekonomik ve sosyal kurumların iyileştirilmesi gibi sosyal, siyasal ve kültürel alandaki gelişmeleri de kapsamaktadır (Seyidoğlu, 2006: 829). Ekonomik kalkınma tarihsel perspektif içinde incelendiğinde literatürde yer alan kalkınma modellerinin birçoğunda örneğin Rostow’un Aşamalar modelinde, Rosenstein-Rodan’ın Büyük İtiş Modelinde, Gerschenkron’un Geri Kalmışlığın Önemi modelinde, öncelikle sanayi sektörünün gelişmesine vurgu yapıldığı görülmektedir. Ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilebilmesi için sanayi sektörünün gelişmesine vurgu yapılırken, ekonomik büyümenin gerçekleştirilebilmesi için ülkelerin farkı faktörlere öncelik vermesini öneren çeşitli modeller bulunmaktadır. Örneğin, Harrod-Domar Büyüme Modeli, İçsel büyüme modellerinden AK Modeli ve Arrow-Romer’in Yapararak Öğrenme Modeli tasarruf ve yatırım oranlarının artırılmasını vurgularken, Schumpeter’in yenilikler ve büyüme modeli, Solow-Swan büyüme modeli, Romer’in ürün çeşitliliği

modeli teknolojik ilerlemenin önemine değinmekte, Lucas'ın Beşeri sermaye modeli ise beşeri sermayeyi ön plana çıkarmaktadır.

Araştırılan diğer konulardan biri de ülke bazında bazı bölgeler daha hızlı gelişirken bazı bölgelerin göreceli olarak neden daha yavaş geliştiğidir. Gelişmiş bölgeler için temel hedeflerden biri bölgenin üretim kapasitesinin artırılmasıdır ve büyüme teorilerinin alanını oluşturmaktadır. Az gelişmiş bölgeler için temel hedef, gelişmiş bölgelerin ulaştığı milli gelir seviyesine ulaşmanın yanında bölgenin sosyo ekonomik ve kültürel yapısının da geliştirilmesidir ki bu bağlamda kalkınma teorilerinin alanına girmektedir (Dinler, 2014: 38). Bu noktada karşımıza yığılma ekonomileri kavramı çıkmaktadır. Literatürde firmaların belirli bölgelerde ve alanlarda bir arada kümelenmesi, yığılma ekonomileri olarak tanımlanmaktadır (Şentürk ve Kök, 2014: 1).

Statik yığılma ekonomilerini; yerleşme ekonomileri ve kentleşme ekonomileri oluşturmaktadır. Dinamik yığılma ekonomilerini ise Marshall-Arrow-Romer (MAR) Dışsallıkları, Porter Dışsallıkları ve Jacobs Dışsallıkları oluşturmaktadır (Kıymalıoğlu ve Ayoğlu, 2007: 172). Bu çalışmada rekabetçi kentlerin anahtarı olarak statik yığılma ekonomileri kapsamında, yerleşme ekonomileri ve kentleşme ekonomileri incelendikten sonra kentleşme ekonomilerinin önemine, avantajlarına, dezavantajlarına değinilecek ardından kentleşme ekonomileri kapsamında OECD ülkelerinden kent örneklerine yer verilecektir. Çalışmanın devamında yığılma ekonomileri çerçevesinde rekabetçi kentlerin güncel ikilemleri incelenmekte, özellikle Kovid-19 pandemisi ile birlikte yığılma ekonomileri ve kentlerin rekabetçi gücü nasıl değişiyor, kentler nasıl bir evrim geçirecek konusu araştırılmaktadır.

2. REKABETÇİ KENTLERİN ANAHTARI OLARAK YIĞILMA ve KENTLEŞME EKONOMİLERİ

Yığılma ekonomilerinin en genel tanımı; ekonomik faaliyetlerin belirli bir mekânda toplanması sonucunda maliyetlerde azalma meydana gelmesi şeklinde ifade edilen etkilerdir (Kıymalıoğlu ve Ayoğlu, 2007: 171). Benzer şekilde Krugman da, iki temel olguyu endüstrilerin belirli alanlarda kümelenmesinde temel itici güç olarak göstermektedir. Bu olgular; azalan işlem maliyetleri ve üretimdeki ölçek ekonomileridir (Jaegersberg ve Ure, 2017: 16).

Yığılma ekonomileri kavramı ilk olarak Alfred Mashall tarafından ortaya atılmıştır. Marshall, yığılma ekonomilerini dışsal ekonomiler olarak tanımlamış ve yığılma ekonomileri kavramı yerine yerleşmiş ekonomiler kavramını kullanmıştır (Kıymalıoğlu ve Ayoğlu,

2007: 171). Marshall, yerelleşme sebebi olarak üç temel faktörü göstermiştir. Bunlardan birincisi, firmaların tek bir yerde yoğunlaşması, sektöre özgü becerilere sahip işçiler için havuzlanmış bir pazar sunmaktadır. Bu durum işçiler açısından daha düşük işsizlik olasılığı sağlamakta, firmalar açısından da nitelikli işgücü bulma sıkıntısını azaltmaktadır. İkincisi yerleşmiş endüstriler, ticari olmayan spesifik girdilerin üretimini destekleyebilmektedir. Üçüncü olarak da bilgi yayımları, kümelenmiş firmalara izole olmuş firmalardan daha iyi bir üretim fonksiyonu sağlayabilmektedir (Krugman, 1991: 484-485). Kısaca Marshall dışsallıkları olarak belirtilen faktörler şu şekilde özetlenmektedir: ortak bir coğrafyada bulunmanın ortaya çıkardığı yararlar, uzmanlaşmış işgücü havuzu, ortak altyapılara ulaşım nedeniyle düşen işlem maliyetleri ve bilgi transferinin kolayca gerçekleştirilebilmesidir (Müderrişoğlu ve Korten, 2015: 108).

Marshall dışsallıkları, ekonomik kalkınma alanında yeni gelişen teorilere de öncülük etmiştir. Bu doğrultuda yığılma ekonomileri temelli birçok kuramsal yaklaşım geliştirilmiştir. Bunlara örnek olarak; Becattini, Brusco ve Moulaert ile Seika'nın öncülük ettiği mekânsal yakınlığa ek olarak güçlü yerel uzmanlaşmayı ön plana çıkararak sanayi bölgeleri yaklaşımını ve yenilikçi çevre yaklaşımını gösterebiliriz (Becattini, 2002; Brusco, 1986; Moulaert ve Seika, 2003; Müderrişoğlu ve Korten, 2015: 108). Yığılma ekonomilerinin bölgesel kalkınmaya etkileri hakkında genel olarak iki ayrı görüş bulunmaktadır: Birinci görüşe göre yığılma, komşu bölgelerin de kalkınmasını olumlu etkilemektedir. İkinci görüşe göre ise yığılmalar, ekonomik kaynakları kendilerine çekerek komşu bölgelerin geri kalmasına sebep olabilmektedir (Küçükler, 2012: 11). Bu görüş aslında Myrdal'ın kalkınma modelinde yer alan yayılma etkisi ve püskürtme etkisi kavramlarına benzemektedir (Eceral, 2005: 93). Birinci görüşe göre Hirschman'ın "Damla etkisi", Myrdal'ın "Yayımla Etkisi" ve Perroux'un "Büyüme Kutupları" teorilerinde, yığılma; bir bölgede sanayileşme ve uzmanlaşma gerçekleştirdiği için o bölgenin gelir düzeyini yükseltmekte ve bu durum diğer bölgeleri de olumlu etkilemektedir. Bir bölgede başlayan ekonomik büyüme diğer bölgelere de aşama aşama yayılmakta ve diğer bölgelerin de gelişmesine yardımcı olmaktadır. Bu görüşe göre yığılma ekonomileri sayesinde bölgeler arasındaki gelir farklılıkları da zamanla azalmaktadır. İkinci görüşe göre ise sanayileşen bölge, etrafında bulunan üretim faktörlerini de kendisine çekmekte ve sanayileşen bölgenin gelişmesi ve faktörleri kendisine çekmesi, diğer bölgelerin kaynaklarını gittikçe azaltarak geri kalmalarına neden olmaktadır (Karaalp ve Erdal, 2012: 475).

Krugman tarafından tanımlanan yığılma faktörleri ise şunlardır: pazar ölçeği etkisi; pazara erişim olarak belirtilen geri bağlantılar ve ürüne erişim olarak belirtilen ileri bağlantılardır, gelişmiş işgücü piyasası, dışsal ekonomiler, bilgi yayılımı, iklim şartları, verimli kaynaklara sahip olmak, ulaşılabilirlik avantajları gibi doğal faktörlerdir (Kıymalıoğlu ve Aydoğdu, 2007: 172). Yığılma ekonomilerinde yerleşme ve kentleşmenin temelinde üç faktör yer almaktadır. Birinci faktör; firmaların ileri ve geri bağlantıları, ikinci faktör; çalışan kişilerin kümelenmesi ve üçüncü faktör de teknolojik inovasyonu geliştiren ve güçlendiren yerel etkileşimlerdir (Özpençe ve Karayılmazlar, 2018: 47; Storper ve Venables, 2005: 319). Yerleşme ekonomileri, bir kentteki spesifik bir endüstrinin boyutuyla ilgiliyken, kentleşme ekonomileri bir kent alanının mekan boyutu ile ilgilidir (Mitra, 1999: .49; Özpençe ve Karayılmazlar, 2018: 47).

2.1. Yerleşme Ekonomileri: Uzmanlaşarak Rekabeti Güçlendirmek

Yerleşme ekonomileri, uzmanlaşmış hizmetlere ve bilgiye kolay ulaşmak gibi avantajlar sağlayan yatay bağlantılı ekonomiler olarak tanımlanmaktadır (Müderrişoğlu ve Korten, 2015: 108; Parr, 2002).

Aynı zamanda yerleşme ekonomileri, bir endüstri içinde yer alan firmaların herhangi birinde toplam üretim yükseldiğinde, firmaların üretim maliyetlerinin düşmesi halinde oluşan pozitif dışsallıklar olarak da tanımlanmaktadır. Böylelikle firma için dışsal, endüstriler için içsel avantajlar oluşturmaktadır. Dolayısıyla endüstride ölçeğin artması nedeniyle ortaya çıkan avantajlardan yararlanılmaktadır. Söz konusu avantajların gerçekleşmesi için gereken ön koşullardan biri mekansal yakınlıktır. Mekansal yakınlık sayesinde ekonomik faaliyetlerin ortak koordinasyonu maliyetleri azaltmaktadır. Yerleşme ekonomilerinden faydalanabilmek için firmalar, aynı endüstri içindeki diğer firmalara daha yakın yerleşmeyi seçmektedir. Böylelikle aynı endüstri içinde yer alan firmalar, belirli bir bölgede kümelenmektedir (Şentürk ve Kök, 2014: .3). Dolayısıyla aynı bölgede aynı sanayi firmalarının toplanması ile piyasa ölçeği büyümektedir.

Yerleşme ekonomileri alt yapıyı ve uzmanlaşmış hizmetleri paylaşmakta, bölge çapında ortak araştırma-geliştirme faaliyetleri yapabilmekte, firmalar aynı uzmanlaşmış emek havuzundan yararlanabilmektedir. Yerleşme ekonomilerinin oluşmasının temel sebepleri olarak; ara girdi üretiminden sağlanan ölçek ekonomileri, nitelikli işgücü elde edilmesinden ve satın alınan uzmanlaşmış

hizmetlerden elde edilen dışsallıklar ve bilgi dışsallıkları gösterilmektedir (Kıymalıoğlu ve Aydoğdu, 2007: 173; Sullivan, 2003: 41).

Yeni ve olgunlaşmamış endüstrilerde bulunan firmalar için yerelleşme ekonomilerinin egemen olduğu ve endüstriyel uzmanlaşmanın gerçekleştirildiği kentler, bir çeşit küvez ortamı sunmaktadır. Genellikle yeni endüstrilerde talep başlangıçta belirsizdir ve üretim aşamalarında standartlaşma gerçekleşmemiştir. Firmalar, ürün ve üretim aşamalarında farklı ve yeni bilgileri kullanmak ve diğer yerelleşme avantajlarından faydalanmak için yığılmanın olduğu uzmanlaşmış kentlere yerleşmeyi tercih etmektedir. Böylece endüstri olgunluk aşamasına geldiğinde ürün ve üretim aşamaları standartlaşmakta ve firmalar ölçek ekonomilerinden faydalanabilmektedirler. Gelişen ve olgunlaşan endüstriler, daha sonra düşük maliyet avantajı sunan ve daha büyük ölçekli üretim gerçekleştirebilecekleri coğrafi mekanlara yönelmeyi tercih etmektedir. Kısacası yeni endüstriler büyük ve çeşitlenmiş metropol alanlara yerleşme eğilimi gösterirken, olgunluk aşamasındaki endüstriler ise daha küçük ölçekli kentlere yerleşme eğilimi gösterebilmektedir (Kıymalıoğlu ve Aydoğdu, 2007: 173).

2.2. Kentleşme Ekonomileri: Paylaşarak Rekabeti Güçlendirmek

Kentleşme ekonomileri, kent alanındaki toplam üretim artışı nedeniyle tüm firmaların maliyetlerinde meydana gelen azalma nedeniyle ortaya çıkan dışsal etkiler olarak tanımlanmaktadır (Kıymalıoğlu ve Aydoğdu, 2007: 171-174). Daha genel olarak kentleşme ekonomileri; bir şehrin oluşumu, işleyişi ve gelişiminin temelinde yer alan iktisadi güdüleri ve etkileri açıklamaya çalışan, iktisadi karar birimlerinin davranışlarını mekânsal boyutuyla araştıran bir alandır (Şentürk ve Kök, 2014: 4)

Kentleşme etkileri, genel olarak bilgi yoğun endüstrilerde daha yüksektir. Bu nedenle firmalar bilgi yayımlarından faydalanmak için genelde büyük kentlere yerleşmektedir. Ayrıca, becerileri sektöre özgü olan çalışanları istihdam eden endüstrilerde, yerelleşme etkilerinin yüksek olduğu ve endüstrilerin ortak bir uzman işçi havuzunu paylaşmak için uzmanlaşmış ekonomik ortamlarda bulunduğu düşünülmektedir (Monseny, Marin-Lopez ve Viladecans-Marsal, 2014: 313).

Kentleşme ekonomileri, bir endüstrinin mekânsal yığılması olarak değil, farklı sektörlerin bir arada bulunduğu kentsel ekonominin avantajlarından yararlanarak ortaya çıkmaktadır (Jacobs, 1969; Müderrisođlu ve Korten, 2015: 108; Parr, 2002). Kentleşme ekonomileri

ve yerleşme ekonomileri arasındaki temel ayrım şu şekilde özetlenebilir; yerleşme ekonomileri, benzer firmaların coğrafi olarak kümelenmesi ile oluşurken, kentleşme ekonomileri farklı türdeki firmaların kümelenmesi ile oluşmaktadır. Dolayısıyla yerleşme ekonomileri ile bölgelerin uzmanlaşması sağlanırken, kentleşme ekonomileri ile bölgesel çeşitlilik artmaktadır (Feser ve Sweeney, 2000: 349-373; Karaalp, 2009: 72). Kısacası yerleşme ekonomileri uzmanlaşarak büyüme sağlarken, kentleşme ekonomileri paylaşarak büyüme sağlamaktadır.

Kentleşme ekonomileri ve yerleşme ekonomileri iki ana noktada birbirinden farklıdır. Öncelikle yerleşme ekonomileri tek bir endüstri ölçeğinde ortaya çıkarken, kentleşme ekonomileri kentin bütününde ortaya çıkmaktadır. Buna ek olarak yerleşme ekonomileri sadece tek bir endüstriye dahil olan firmalar için, kentleşme ekonomileri kentteki tüm firmalar için geçerlidir. Kentleşme ekonomilerini oluşturan sebepler ile yerleşme ekonomilerini oluşturan sebepler ise birbirine benzemektedir. Farklı noktaları ise, kentleşme ekonomileri için firmaların aynı endüstride olması gerekliliğinin bulunmamasıdır. Kentleşme ekonomilerinin meydana gelmesi için aynı coğrafi alanda farklı endüstrilerin faaliyet göstermesi gerekmektedir. Böylelikle kentleşme ekonomilerinin hakim olduğu kentlerde endüstriyel çeşitlilik gerçekleşmektedir. Farklı endüstrilerde yer alan firmalar, iş alanında ve kamu hizmetlerinin sağlanması alanında meydana gelen ölçek ekonomilerinden yararlanabilmektedir. Ayrıca arz ediciye yakın yerleşmek arz edici ile bilgi akışını kolaylaştırmakta ve firmaların kullandıkları girdinin taşıma maliyetini azaltmaktadır. (Kıymalıoğlu ve Aydoğdu, 2007: 173-174). Jacobs (1969)'a göre ilgili bilgi kaynakları genellikle zorunlu olarak kendi endüstriyel ortamının içinde bulunur. Daha çeşitlendirilmiş bir endüstriyel yapı, farklı ve tamamlayıcı teknolojik bilgilere erişim sağlayabilmekte ve bu nedenle yenilikçi faaliyetleri destekleyebilmektedir (Illy, Hornych, Schwartz ve Rosenfeld, 2009: 6).

Dünya genelinde kentleşme oranları ve kentleşme ekonomileri giderek artmaktadır. Bu durum temel olarak Sanayi devrimi ile başlayan ekonomik ve sosyo-kültürel dönüşümün bir sonucudur. Sanayi devrimi, aynı zamanda kırsaldan kentlere olan göçü ve kentleşme oranlarını artırmış ve günümüzdeki modern kentleri ortaya çıkarmıştır.

Kentleşme çarpıcı bir artış ile insanlığın en büyük çağdaş olgularından biri olarak devam etmektedir. Dünya Bankasının verilerine göre kentlerde yaşayan insan sayısı, kırsal kesimde yaşayan insan sayısını

ilk kez 2007 yılında geçmiş ve 2018 yılında kentleşme oranı %55.3 seviyesine yükselmiştir. Türkiye incelendiğinde ise kentlerde yaşayan nüfusun kırsal kesimde yaşayan nüfusu ilk kez 1984 yılında geçtiği ve 2017 yılında kentleşme oranının %74.6 (Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu (URAK), 2018: 90), 2018 yılında ise %75.1 olarak gerçekleştiği görülmektedir (Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2019).

Günümüzde dünya genelinde kentleşme oranları şu şekildedir: 2020 yılında kıtalara göre kentleşme oranları; Afrika'da %43, Asya'da %51, Okyanusya'da %68, Avrupa'da %75, Kuzey Amerika'da %82, Güney Amerika'da %79 ve dünya genelinde %56'dır (Statista, 2020). Bu oranlara bakıldığında gelişmiş ülkelerin yer aldığı kıtaların kentleşme oranlarının daha yüksek olduğu görülmektedir. Kentleşme oranlarının önümüzdeki yıllarda tüm dünya genelinde artması beklenmektedir.

Nitekim ekonomik analizler ve bu doğrultudaki kamu ve özel sektör yatırımları kentleşme etrafında ilerlemektedir. Business Insider sitesine göre gelecek 30 yıl için ekonomik büyümenin itici gücü olacak dünyanın en rekabetçi kentleri şunlardır: NewYork, Londra, Singapur, Hong Kong, Tokyo, Sidney, Paris, Stockholm, Şikago, Zürih, Taipei, Amsterdam, Washington, Seul, Kopenhag, Los Angeles (Finans Gündem, 2013).

Benzer şekilde Türkiye'de ise İstanbul Üniversitesi Şehir Politikaları Uygulama ve Araştırma Merkezi tarafından 2018-2019 yılı iller arası rekabet endeksi raporu hazırlanmıştır. Rapora göre demografik yapı, sağlık, sosyal yaşam, makroekonomi, finansal piyasalar, girişimcilik ve teknolojik altyapı alanlarında İstanbul, Ankara ve İzmir lider kentler olarak belirlenmiştir (İstanbul Üniversitesi Şehir Politikaları Uygulama ve Araştırma Merkezi, 2020). Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu (URAK) tarafından açıklanan İllerarası Rekabetçilik Endeksi 2018 raporuna göre de genel endeks sıralamasında İstanbul birinci sırada yer almaktadır. İstanbul'u, Ankara, İzmir, Kocaeli ve Bursa izlemektedir (URAK, 2018: 3). Brookings Enstitüsünün yaptığı araştırmaya göre İstanbul, üç yüz metropol bölgesi içinde genel sıralamada, 2014-2016 yılları arasında dünyanın en hızlı büyüyen metropol ekonomileri arasında 12. Sırada yer almıştır. Aynı araştırmada Ankara 131. sırada, İzmir 190. sırada yer almıştır. Brookings enstitüsü ve JP Morgan Chase ortak girişimi olan Küresel Kentler İnsiyatifi tarafından 2016 yılında hazırlanan "Küresel Kentlerin Yeniden Tanımlanması: Küresel Metro Ekonomilerin Yedi Türü" isimli raporda 123 küresel kent incelenmiştir. Raporda; bölgesel ve ulusal pazarlara açılma konusunda, ticaret ve ulaşım için giriş

noktası ve ağ geçidi olan kentler kategorisinde yer alan 28 kent içinde, İstanbul ve Ankara'nın yer aldığı belirtilmiştir. Küreselleşme ve Dünya Kentleri Ağı (GAWC) tarafından 2016 yılında yapılan ve 707 kentin yer aldığı "Küresel Ağ Bağlanırlığı" ölçümlerine göre; İstanbul Alfa, Ankara Gama, İzmir ve Bursa Yeterlilik kategorisinde yer almaktadır. Alfa; büyük ekonomik bölge ve ülkeleri dünya ekonomisi ile entegre eden çok önemli dünya kentlerini, Gama; küçük ekonomik bölge ve ülkeleri dünya ekonomisi ile entegre eden dünya kentlerini, Yeterlilik ise kendisi dünya kentlerine bağımlı olmayıp kendi kendine yeten ekonomi olarak tanımlanana kentleri temsil etmektedir (URAK, 2018: 4).

3. YIĞILMA EKONOMİLERİ NEREYE GİDİYOR (QUO VADIS) ??: OECD ÜLKELERİNDEN BAZI KENT ÖRNEKLERİ

Kentleşmenin hızlanması, büyük kentlerin veya metropolitan bölgelerin ağırlığını artırmaktadır. Günümüzde toplam OECD nüfusunun yarısından fazlası, yaklaşık %53'ü, ağırlıklı olarak kentsel bölgelerde yaşamaktadır. OECD, yaklaşık 1.5 milyon insanı barındıran 78 metro-bölgeyi içermektedir. Bu metro-bölgeler, ulusal ekonomik aktivitelerinin önemli bir kısmının yoğunlaştığı alanları oluşturmaktadır.

Örneğin Budapeşte, Seul, Kopenhag, Dublin, Helsinki, Randstad(Hollanda) ve Brüksel kentleri, kendi ülkelerinin GSYH'nın yaklaşık yarısını oluşturmaktayken Oslo, Auckland, Prag, Londra, Stockholm, Tokyo ve Paris kentleri kendi ülkelerinin GSYH'sının yaklaşık üçte birini oluşturmaktadır.

Daha da önemlisi, OECD metro bölgelerinin çoğunun kişi başına GSYH'sı, ulusal ortalamadan daha yüksektir. 78 metro bölgenin 66'sının kişi başına GSYH'sı ulusal GSYH ortalamasından daha yüksektir.

Benzer şekilde 78 metro bölgenin 65'i ulusal emek verimliliği oranından daha yüksek emek verimliliği oranına sahiptir. Ayrıca bu bölgelerin birçoğu kendi ulusal ekonomilerinin büyüme oranlarından daha hızlı büyüme oranlarına sahip olma eğilimindedir (OECD, 2006: 1).

3.1. Yığılma Ekonomileri ve Metro Bölgelerin Avantajları

Yığılma ekonomilerinin ve metro bölgelerin ortaya çıkardığı avantajlar şu şekilde sıralanabilir: (OECD, 2006: 1).

- Yığılma ekonomilerinin avantajları olarak öncelikle kişi başına daha fazla çıktı üretmeleri ve daha yüksek verimlilik sağlamaları gösterilmektedir. Yığılma ekonomileri büyük

metro bölgelerin küresel veya bölgesel şirket merkezlerini çekmesine izin verir.

- Yığılma ekonomileri, kaynaklar konusunda geniş bir seçenek yelpazesi sunar ve daha uzmanlaşmış iş hizmetleri ve altyapısını yoğunlaştırır. Bu tür yığılma ekonomileri, özellikle GSYH'nın %20'sinden fazlasını oluşturduklarında, metro bölgelerin büyüklüğü ve geliri arasında pozitif bir korelasyon olduğu teyit edilmektedir.
- Metro bölgeler, tipik olarak hem uzmanlık hem de çeşitlilik konusunda avantajlar sağlamaktadır. Uzmanlık, bilgiye daha kolay erişim sayesinde katma değeri yüksek faaliyetlerde gerçekleşmektedir.
- Metro bölgelerin endüstriyel karışımının olumlu örüntüsü aynı zamanda Ar-Ge faaliyetlerine ve inovasyon yaratmaya odaklanma kapasitesine bağlıdır. OECD patentlerinin %81'inden fazlası kentsel bölgelerde bulunan başvuru sahipleri tarafından yapılmıştır.
- Metropol bölgeler daha fazla sermayeye (beşeri ve fiziksel sermaye) sahip olma eğilimindedir. Beceri düzeyi, metro bölgelerin çoğunluğunda ulusal ortalamadan daha yüksektir ve demografik yapı daha uygundur.
- Metro bölgeler, aynı zamanda daha yüksek fiziksel sermayeye ve daha iyi ulaşım ve telekomünikasyon altyapısına sahiptir. Burada kast edilen fiziksel sermaye, firmaların teçhizatı, bina ve altyapı tesisleri stoku ile ölçülen fiziki sermaye stoğudur.

3.2. Yığılma Ekonomileri ve Metro Bölgelerin Dezavantajları

Yığılma ekonomilerinin ve metro bölgelerin büyüme kapasitesi olduğundan fazla tahmin edilmemelidir, çünkü metro bölgeler her zaman başarı ile eşanlı değildir. Metro bölgelerin avantajlarının yanında dezavantajları da bulunmaktadır: (OECD, 2006: 2).

- Metro bölgelerde büyük ve kalıcı işsizlik kümeleri yoğunlaşabilmektedir. OECD'nin 78 metro bölgesinin üçte biri ulusal ortalamanın üzerinde işsizlik oranlarına sahiptir.
- Çoğu OECD ülkesinde yoksulluk ve sosyal dışlanma, yalnızca Mexico City gibi daha az gelişmiş metro bölgelerde değil, aynı zamanda Rotterdam, Lille, Detroit gibi güçlü endüstriyel yeniden yapılanmalarda ve Paris ve Londra gibi en zengin metro-bölgelerin bazılarının banliyölerinde, yoğun bir şekilde görülmektedir. Bununla bağlantılı olarak yüksek suç oranları

kentsel alanlarda ulusal seviyeden ortalama %30 daha yüksektir. Ayrıca sosyo-ekonomik eşitsizlikler genelde tüm metro bölgeler için yaygındır.

- Trafik, hava ve su kirliliği, gürültü seviyeleri ve yeşil alanların bozulması gibi tıkanıklık maliyetleri, OECD ülkelerinin özellikle son zamanlarda hızla gelişen metro bölgelerinde, örneğin Seul ve İstanbul gibi kentlerde, belirgin hale gelmiştir. Fakat aynı zamanda bu tür tıkanıklık maliyetleri Paris, Tokyo ve Londra gibi uzun zaman önce kurulmuş büyük kentlerde ve hatta Helsinki ve Stockholm gibi nüfus yoğunluğu az olan bölgelerin bazı alt bölgelerinde bile belirgin hale gelmiştir.
- Mega kentler yığılma ekonomilerinin verimsizlik özelliğine sahip olabilmektedir. Daha büyük nüfus, belirli bir eşik değere kadar (yaklaşık 7 milyon kişiye kadar), daha zengin anlamına gelmektedir. Bu eşik değer aşıldıktan sonra, metro bölgesi büyüklüğü ile gelir arasında negatif korelasyon ortaya çıkmaktadır. Örneğin; Seul, Mexico City, İstanbul ve Tokyo kentleri gibi.

4. YIĞILMA EKONOMİLERİ ÇERÇEVESİNDE REKABETÇİ KENTLERİN GÜNCEL İKİLEMLERİ

Yığılma ekonomileri çerçevesinde metro bölgelerin ve rekabetçi kentlerin yükselişinin beraberinde getirdiği ekonomik avantajlar ve zorlukların birleşimi, bir dizi stratejik seçenek veya ikilemler ortaya çıkarmaktadır.

4.1. İkilem I. Olumlu ya da Olumsuz Yayılımlar (Spillovers)?

Metro bölgeler ve rekabetçi kentler, ekonomik büyümenin nedenleri mi yoksa sonuçları mıdır? Eğer metro bölgeler ve rekabetçi kentler, ekonomik büyümenin nedenleri ise teşvik edilmeleri gerekmektedir. Eğer metro bölgeler ve rekabetçi kentler, ekonomik büyümenin sonuçları ise kaynakları diğer bölgelerden uzaklaştırma eğilimleri faydadan çok zarar mı veriyor sorusu araştırılmalıdır (OECD, 2006: 3).

- Kentleşme düzeyleri ile kişi başına düşen gelir arasındaki nedensel ilişki açık değildir. Bununla birlikte, önemli ölçüde içsel çeşitliliğe sahip alanlar olan metro bölgeler ve kentler, inovasyon için kendilerinden daha küçük, daha az uzmanlaşmış veya daha az çoğulcu alanlardan daha iyi bir yer olma şansına sahiptir.

- Metro bölgelerin bir ülkenin diğer bölgelerine etkisi de net değildir. Bir metro bölgesinde üretilen zenginlik ve ölçek ekonomilerinin, geniş bir bölgesel ölçekte yayılması muhtemel olsa da, metro bölgeler diğer bölgelerin sermayelerini (özellikle yeteneklerini) tüketebilmektedir (OECD, 2006: 3). Bu ikilem bize yığılma ekonomileri teorisindeki şu görüşü hatırlatmaktadır; yığılma ekonomileri var olduğu bölgeyi geliştirirken komşu bölgelerin bundan nasıl etkileneceği merak uyandıran konulardan biridir. Bu konuya ilgili de iki farklı görüş bulunmaktadır. Bir görüş yığılmanın hem ortaya çıktığı bölgeyi hem diğer bölgeleri olumlu geliştireceğini savunurken diğer görüş yığılmanın ortaya çıktığı bölge gelişirken diğer bölgelerin giderek geri kalacağını savunmaktadır (Karaalp ve Erdal, 2012: 475).
- Ulusal ve baskın bölge çıkarlarını, pozitif toplamı bir oyunda uzlaştırmak, tipik "merkeze karşı çevre" ikileminin ötesine geçen yeni bir strateji gerektirmektedir. En etkili tedbirler, en iyi performans gösteren bölgeleri göz ardı ederken, gecikmeli bölgelere doğrudan sübvansiyonlar dağıtmaktan ibaret değildir. Farklılaştırılmış bölgesel rekabet avantajı yakalamak önem taşımaktadır.
- Sinerji etkileri, büyük kentler ve diğer bölgeler arasında katılımcı işbirliği değişim ağları inşa edilerek oluşturulabilir. Örneğin, eşleştirme üniversiteleri ve diğer bölgeler için programlar, büyük teknoloji projelerinin farklı yönlerinin iki yerde konumlanması gibi uygulamalar gerçekleştirilebilir (OECD, 2006: 3).

4.2. İkilem II. Piyasa Bağlamında Hangi Kamu Stratejik Vizyonu?

Metro bölgelerin ve büyük kentlerin rekabet gücünü artırmak ve teşvik etmek için stratejik bir vizyon gereklidir. Ancak, kamu yetkilileri bunu, dinamik ve değişen bir ekonomide, doğrudan maddi desteklerle (örneğin ulaşım, altyapı yatırımları, teşvik paketleri vb. gibi) mi yoksa maddi olmayan desteklerle (örneğin networkler oluşturulması, kümelenmeler gibi) mi yapmalıdır? Bu ikilem günümüzün en çok tartışılan konularından birisidir.

- Çeşitlendirilmiş, kümelenmeye dayalı bir yaklaşım, stratejik bir vizyonun risklerini sınırlamaya yardımcı olabilir. Büyük yığılma ekonomilerinin en büyük avantajı, çeşitli özel kümelenmeler içermeleridir. Hem uzmanlaşma hem de

çeşitlilik; avantajlarını ve kümelenmelerin gelişim aşamalarını dikkate alarak, özel politikalar yoluyla geliştirilmelidir.

- İlişki networklerinin oluşturulması ve yerel kolektif malların sağlanması esastır. Ağlar, metro bölgesinin ve rekabetçi kentlerin gelişimi için kilit bir varlıktır. Politikalar, üniversite araştırma bölümleri ile bilim temelli endüstri arasında sektöre özgü bağlantılar kurmayı hedeflemelidir. Bunun yanında politikalar, şirketler arası bağlantıları ve KOBİ'lerin katılımını teşvik etmek için sektöre özgü bağlantılar kurmayı da amaçlamalıdır. Ulaşım ve kamu altyapısı gibi diğer kolektif malların sağlanması da gerekmektedir.
- Tüm metro bölgeleri ve büyük kentler, yüksek teknoloji faaliyetlerinde dünya lideri olamayabilir. Bu dağılımın dışına çıkmak için güçlü, yaşayabilir niş pazarları araştırmak ve keşfetmek gerekmektedir. Metro-bölge seviyesindeki karar vericiler, genellikle çok az yeni sektörü teşvik etmeye çalışmaktadır.
- Geniş bir yelpazedeki çok çeşitli oyuncuları dahil etmek, stratejik vizyondaki riski azaltmaya yardımcı olabilir. Metropol bölgelerdeki kamu yetkilileri, bir bölgenin gelecekteki gelişimini şekillendirmesi muhtemel birçok aktör arasındaki kritik ilişkileri belirlemeli ve kurmalıdır (OECD, 2006: 3-4).

4.3. İkilem III. Ekonomik Dinamizm mi Yoksa Yaşanabilir Kent mi?

Metro bölgelerin ve büyük kentlerin dinamizminin kısmı bir sonucu olan nüfus yoğunluğunun artması; beraberinde tıkanıklık, kötü çevre, konut kıtlığı ve getto oluşumu gibi sorunlara neden olabilmektedir. Bu noktada şu soru akıllara gelmektedir: Ekonomik dinamizm ile yaşanabilir bir kente sahip olmak arasında bir seçenek var mıdır? (OECD, 2006: 4). Dolayısıyla karşımıza “Metro bölgeler ve büyük kentlerle ekonomik dinamizm mi yoksa yavaş kentlerle (cittaslow) yaşanabilir alanlar mı?” ikilemi çıkmaktadır. Metro bölgelerin ve büyük kentlerin tersi olan yavaş kent kavramı; belirli bir bölgede hayatını devam ettiren yerel halkın, doğal ve kültürel yapısı bozulmamış, çevre kirliliğinden uzak olarak günlük faaliyetlerini yapabilecekleri yerler olarak tanımlanmaktadır. Yavaş kentler, metro bölgelere ve büyük kentlere alternatif olarak görülmektedir (Numanoğlu ve Güçer, 2018: .11).

- Daha sürdürülebilir bir mekansal yaklaşım, bir şehrin yaşanabilirliğini ve çekiciliğini artırmaktadır. Bu tür

stratejilere örnek olarak yeşil alanların geliştirilmesi (örneğin Seul kenti), çok-modlu yaklaşımlar (örneğin Melbourne kenti) ve yol fiyatlandırması veya trafik sıkışıklığı ücretleri (örneğin Londra, Stockholm, Singapur kentleri) gibi uygulamalar gösterilebilir (OECD, 2006: 4). Trafik tıkanıklığını azaltmak için, Melbourne dünyanın en büyük tramvay ağını oluşturmuş ve toplu taşımasını yeniden tanımlamıştır. Yolunun dörtte üçünü diğer yol kullanıcılarıyla paylaşan bu tramvay ağı, daha fazla bireyi arabalarından inip toplu taşıma sistemine gitmeye teşvik etmek için kurulmuştur. (Alen, 2019). Singapur ve Stockholm'da, bir kullanıcı trafik sıkışıklığı bölgesini her geçtiğinde bir trafik sıkışıklığı ücreti ödemektedir, Londra'da ise, kullanıcının trafiğin sıkışık olduğu bölgeye kaç kez geçtiğine bakmaksızın, trafik sıkışıklığı bölgesi içinde halka açık bir yolda giden herhangi bir araç için günlük bir ücret alınmaktadır. Diğer taraftan Glasgow, Bilbao, Cleveland ve Kitakyushu gibi depresif bölgelerde, kültürel varlıkların geliştirilmesine dayanan kentsel rönesans (urban renaissance) stratejileri, yaratıcı ve yenilikçi nüfusların çekilmesine, turizm ve bölgesel markalaşmanın teşvik edilmesine yardımcı olmakta ve doğrudan yabancı yatırımı çekmek için önemli bir bileşen oluşturabilmektedir (OECD, 2006: 4). Kentsel Rönesans; İngiltere'de ortaya çıkan, kentlerin nüfus kaybetmesi ve banliyöleşmenin artması nedeniyle kent merkezlerinin, dönüşüm aracılığıyla çekici, etkili ve çalışan bir yer haline getirilmesi ve canlandırılması için kullanılan bir terimdir. Özellikle 1990'lı yılların sonlarından itibaren kullanılmaya ve uygulanmaya başlamıştır ve günümüzde de kullanılmaktadır (Kentsel Strateji, 2020).

- Cazip bir ortam ekonomik başarıya katkıda bulunur. Sorunları çözmek genellikle onları önceden önlemekten daha zor ve pahalıdır. Örneğin, kötü konut gettolarının ortadan kaldırılması neredeyse imkansızdır. Bir kere bu kötü konut gettoları, insanların yaşamlarında büyük bir bozulmaya yol açmadan geliştiklerinde, onları sonradan düzeltmek çok zor hale gelmekte ve bu durum yeni sorunlara yol açmaktadır.
- Yoksulluk ve uzamsal kutuplaşma muhtemelen metro bölgeleri için en zor sorundur. Sosyal olarak dışlanmış gettoların yanında bir kentin merkezi kısımları için çekicilik elde etmek mümkün olmasına rağmen yukarıda bahsedilen yaklaşımlar tüm sorunları çözmemektedir. Metropol genelinde

ekonomik büyüme hem ekonomik bağımlılıklara hem de sosyal bütünleşmeye bağlı olsa da, sosyal ve sıkıntılı mahalle politikaları karışık sonuçlar doğurmuştur. Çoğu kent ve ulusal otorite bu sorunların üstesinden gelmek için bazı sorumlulukları kabul etmektedir, ancak ortaya çıkan zorluklara yeterli kaynak tahsis etme konusunda sıkıntı yaşamaktadır (OECD, 2006: 4).

4.4. İkilem IV. Yönetişel Yapı Açısından Uzmanlaşmış Bürokratik Kent mi Yoksa Daha Az Bürokratik Demokratik Kent mi?

Metro bölgelerde ve büyük kentlerde, stratejik vizyonlara ve genel altyapı planlamasına duyulan ihtiyaç, uygun coğrafi düzeyde nispeten özerk bir kamu otoritesine ihtiyaç olduğunu göstermektedir. Yoğun bürokratik, yönetici kentler mi yoksa daha özerk, demokratik kentler mi?

- OECD’de metropol yönetim modelleri içinde geniş bir çeşitlilik vardır. En radikal çözümler, işlevsel birimde yeni otoritelerin kurulmasını içermektedir. Bu durum ya ek bir yönetim(devlet) katmanına müdahale ederek (örneğin; Londra, Stuttgart, Portland kentlerinde olduğu gibi) veya mevcut kentlerin sınırlarını genişleterek (örneğin Montreal, Toronto, Busan, İstanbul kentlerinde olduğu gibi) gerçekleşmektedir. Ayrıca çeşitli işbirliği biçimleri bulunmaktadır. Örneğin uzman kuruluşlar ve belediyeler arası organların oluşturulması, gayri resmi işbirliği anlaşmalarında birlikte çalışmak için farklı yetkililer ve yetkili kuruluşların bulunması gibi. Ayrıca faaliyet alanlarında da çeşitlilik söz konusudur. Bazı işbirlikleri çok işlevli iken (Örneğin Vancouver ve Lyon kentlerindeki gibi) bazı işbirlikleri ise ulaşım gibi bireysel hizmetler için tasarlanmıştır (Örneğin, Atina ve Philadelphia kentlerindeki gibi). (OECD, 2006: 4-5).
- Farklı modeller, faydalar ve maliyetler açısından önemli öğrenmeler içermektedir. Öğünleşme; takas veya değiş-tokuş olarak anlamına gelmektedir, ekonomik anlamı ise bir şeyi elde etmek için başka bir şeyden vazgeçmektir (Cansen, 2017). Verimlilik açısından, bir işbirliği mekanizması oluşturmak, kendi kendini finanse eden ve doğrudan seçilmiş bir idari organa kıyasla ikinci en iyi seçenek olabilmektedir. Bu durum iletişimi teşvik etmekte ve bürokratik görev sürdürme eğilimini sınırlandırmaktadır. Dernekler veya yerel

belediye ağıları, tipik olarak tercih etme, devre dışı bırakma olasılıkları ile katkıda bulunur ve yerel koşullara ve kültüre göre adım adım belediyeler arası işbirliğine izin vererek deneyim esnekliğini sağlar.

- Kamu desteği ve meşruiyet, bir reformun başarısını belirlemektedir.

Metro bölgeler ve büyük kentlerdeki özerk kamu otoriteleri devredilmiş yetkiler arayabilir, diğer taraftan üst düzey hükümet (federal ülkelerde eyalet hükümeti) büyük kentlerin kontrolünü korumak istemektedir. Bunlar arasındaki denge nerede oluşacaktır? Daha yüksek yönetim seviyeleri, büyük kent işbirliğini inşa etmek için çok önemlidir. Metropol bölgelerde dikey ilişkiler için yeni araçlar geliştirilmektedir (OECD, 2006: 4-5).

Özetle ulusal kentsel stratejileri yeniden düşünmek gerekmektedir. Metropol bölgeler ve kentler, bölgesel kalkınma stratejisinin temel bileşenleridir. Geçmişteki ulusal kentleşme politikalarının reaktif ve iyileştirici politikalar oldukları, proaktif ve dinamik politikalar olmadıkları görülmektedir. Kentsel sorunlara ulusal politikada daha fazla öncelik verilmesi gerektiği açıktır. Aynı zamanda bölgesel ve yerel düzeyde de yeni politikalara ihtiyaç duyulabilmektedir. Bu noktada hükümetler her düzeyde rollerini ve sorumluluklarını yeniden gözden geçirmeli ve işbirlikçi bir çerçevede sinerjiyi teşvik etmenin yollarını keşfetmelidir (OECD, 2006: 7).

4.5. İkilem V. Koronavirüs (Kovid-19) Pandemisi ve Yığılma Ekonomisi Çerçevesinde Rekabetçi Kentler

Yığılma ekonomileri çerçevesinde metro bölgeler ve rekabetçi kentler açısından coğrafi yakınlığa bağlı olarak ortaya çıkan avantajlar ve eğilimler Kovid-19 pandemisi sürecinde ve sonrasında nasıl değişecektir? Bir tarafta sağlık riskleri nedeniyle toplu olarak ve yüz yüze çalışmanın getirdiği sakıncalar, diğer tarafta yığılma ve kentleşme ekonomilerinin ortaya çıkardığı faydalar yer almaktadır.

İlk kez Çin'in Vuhan kentinde ortaya çıkan Kovid-19 pandemisi, Mart 2020'den itibaren tüm dünyayı etkisi altına almış ve dünya genelinde ekonomik ve sosyal alanlarda kilitlenmelere yol açmıştır. Maalesef pandemi süreci halen dünya genelinde devam etmektedir. Kovid-19 pandemisi hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde ekonomik düzenleri, yaşam biçimlerini, toplumların sosyalleşme ve mobilite eğilimlerini çarpıcı bir biçimde değiştirmiştir.

Ekonominin arz tarafı incelendiğinde; üretim süreçleri, sosyal mesafe kuralları ve uluslararası tedarik zincirindeki aksamalar yüzünden aksamış veya kesintiye uğramıştır. Üretici sektörler açısından tedarik zincirlerinin sağlık risklerinden etkilemeyecek şekilde yeniden tasarlanmaları gerekliliği ortaya çıkmıştır. Sosyal mesafeye dikkat etme zorunluğu yüz yüze iletişime dayana eğitim, bankacılık, alışveriş, turizm ve eğlence gibi hizmet sektörlerinde mecburen dijitalleşmenin hızlanması sonucunu oluşturmuştur. Önümüzdeki dönemlerde dijitalleşmenin artması beklenmekte; uzaktan eğitim, evden çalışma, mobil bankacılık ve sigortacılık ve e-ticaret gibi bazı eğilimlerin ve sektörlerin önem kazanacağı öngörülmektedir. Ekonominin talep tarafı incelendiğinde ise tüketicilerin acil ve temel ihtiyaçları dışındaki harcamalarını erteledikleri görülmüştür. Bu nedenle piyasaların talep tarafında da daralmalar gerçekleşmiştir. Dünya genelinde çoğu ülkede gıda ve tıbbi malzemeler haricindeki çoğu harcama kaleminin askıya alınması birçok ülkenin büyüme hızının birbiriyle bağlantılı olarak çarpıcı biçimde azalmasına neden olmuştur. Başta ABD ve Avrupa Birliği ülkeleri gibi gelişmiş ülkeler olmak üzere gelişmekte olan ülkeler de ekonomik daralma sürecine girmiştir. Çin ve Güney-Doğu Asya ekonomileri gibi yüksek büyüme hızları ile büyüyen ülkelerin de büyüme hızları düşmüştür (Ünay, 2020).

2020 yılı büyüme verilerine göre; ABD %-3.5, Japonya %-4.8, Almanya %-5, İngiltere %-9, Fransa %-8.3, İtalya %-9.2, İspanya %-11, Kanada %-5.5 oranında küçülürken, Çin %2.3 oranında, Türkiye ise %1.8 oranında büyümüştür (British Broadcasting Corporation (BBC), 2021; Bloomberght, 2021; Cumhuriyet, 2021; Deutsche Welle, 2021; Eğilmez, 2021; Euronews(a), 2021; Euronews(b), 2021; Türkiye Radyo Televizyon Kurumu (TRT) Haber, 2021). Dünya Bankası ve IMF'nin 2020 sonu tahminlerine göre pandemi etkisiyle dünya ekonomisi 2020 yılında %4 oranında küçülmüştür. En büyük küçülme ise %25 oranı ile Brezilya'da gerçekleşmiştir (Akıllıoğlu, 2021). Kısacası Kovid-19 sürecinde dünya ekonomisindeki büyüme verileri hem arz hem talep tarafında ortaya çıkan ciddi daralmalar nedeniyle düşüş eğilimi göstermiştir.

Dünya Ekonomik Forumu tarafından hazırlanan “Dünya Ekonomik Forumu Küresel Rekabetçilik Raporu” dünyadaki ülkelerin küresel rekabetçilik durumlarını ve küresel rekabet endeksine göre sıralamasını belirleyen bir rapordur. 2019 yılı Küresel Rekabet endeksi hesaplamasına göre Türkiye 141 ülke içinde 61. sırada yer almaktadır. (Gazete SU, 2019). 2020 yılı Dünya Ekonomik Forumu Küresel

Rekabetçilik Raporu bu yıl ilk defa ülkeler için rekabet gücü sıralaması yapmamış, onun yerine ülkelerin iyileşme yolunda gösterdikleri performansları değerlendirmiştir. Küresel Rekabetçilik Raporu, Kovid-19 krizini aşabilmek için ülkelerin daha üretken, sürdürülebilir ve kapsayıcı ekonomik sistemler kurması gerektiğini belirtmektedir. Aynı zamanda rapor, sağlam sosyal güvenlik ağlarına, gelişmiş dijital ekonomilere ve becerilere sahip olan ülkelerin Kovid-19 pandemisini daha etkin yönettiğini vurgulamıştır. Bu tür ülkeler, vatandaşları evlerinden çalışırken ekonomilerini işler ve istikrarlı tutma konusunda daha başarılı olmuşlardır. Raporda bu ülkelere örnek olarak Hollanda, Yeni Zelanda, İsviçre, Estonya ve Amerika Birleşik Devletleri gösterilmiştir. Küresel rekabetçilik raporu önümüzdeki dönemde ekonomik dönüşüm için dört temel alanın öne çıkacağını vurgulamaktadır. Bu alanlar; çalışma ortamını dönüştürmek, beşeri sermayeyi dönüştürmek, dönüşen pazarlar ve inovasyon ekosistemini dönüştürmektir. Bunları gerçekleştirmek için raporda belirtilen temel unsurlar da şu şekildedir: dijital altyapı yatırımlarını artırmak, daha yeşil ekonomi gerçekleştirmek, daha uzun vadeli yatırımlar yapmak, daha kademeli vergilendirme sistemi uygulamak, genişletilmiş kamu hizmetleri sunmak ve yarının pazarları için teşvikler sağlamaktır (TÜSİAD-Sabancı Üniversitesi Rekabet Forumu (REF), 2020).

Ortak bir coğrafyada bulunmanın sağladığı faydalar, uzmanlaşmış işgücü havuzu, ortak altyapılara erişim nedeniyle azalan işlem maliyetleri ve bilginin kolaylıkla transfer edilebilmesi yığılma ekonomilerinin sunduğu en temel avantajlar olarak karşımıza çıkmaktayken, çalışanların belirli alanda yığılması ve yüz yüze iş görme süreçleri pandemi sürecinde bir sağlık riski oluşturmaktadır. Bundan sonraki süreçte dijitalleşmenin hız kazanacağı açık bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu noktada yakınlık teorilerinde yeni bir boyut olarak ‘Temassız Yığılma’ önem kazanmaktadır. Temassız yığılma; pandemi süreciye birlikte hayatımıza giren temas olmadan yığılmayı ifade etmektedir. Örneğin bilgi ve iletişim teknolojilerini kullanarak evden çalışmak, uzaktan eğitimi gerçekleştirmek, e-ticaret yapmak veya toplu taşıma yerine bireylerin kendi arabalarını kullanması gibi. Bu süreç dijitalleşme ile birlikte rekabetçilik açısından da ilginç örnekleri karşımıza çıkarmaktadır. Örneğin; dünyanın en büyük otel zincirlerinden biri Air B&B, bir tane bile sahip olduğu otel bulunmamaktadır, örneğin Uber dünyanın en büyük ticari taksi zinciri ama bir tane bile taksisi yoktur, örneğin Ali Baba dünyanın en büyük mağazası ama bir tane bile mağazası bulunmamaktadır. Bu örnekler bize bilgi ve iletişim teknolojilerini kullanarak dünya çapında dijital ağlar ve networkler

aracılığıyla rekabetin kurallarının da yeniden yazıldığını göstermektedir. Dijitalleşme sayesinde hem piyasa ölçeği inanılmaz ölçüde genişlemekte, hem de bu durum ülkelere, bölgelere ve kentlere sürece uyum sağladıkları ölçüde ekonomik büyüme için fırsatlar sunmaktadır.

5. REKABETÇİ KENTLER ÖNÜMÜZDEKİ DÖNEMDE NASIL BİR EVRİM GEÇİRECEK?

Yaşadığımız dönemde toplumsal yapıyı dönüştürme gücüne sahip değişkenler enformasyon ve iletişim teknolojileri dolayısıyla dijitalleşmedir. Yeni bilişim ve ağ teknolojilerinin kullanılmasıyla kent olgusu ve kentlerin içinde yer aldığı metro bölgeler de sürekli değiştirmektedir. (Başarmak ve Öktem, 2019: 284).

Kentler genel olarak yığılma ekonomileriyle meydana gelmekte, emek ve kaynakların yoğunlaşmasıyla verimliliklerini sağlayabilmektedir. Ancak kentler Kovid-19 pandemisiyle yeniden şekillenmekte ve varlıklarını sürdürmenin temelini karmaşık altyapı ve üstyapı sistemlerinden almaktadır. Bir taraftan kentlerin küreselleşme eğilimi ve birbirleriyle entegrasyonu gittikçe artarken diğer taraftan kentler çok çeşitli ulaşım modlarıyla daha da birbirine bağlı hale gelmektedir. Dünya gündeminde veri odaklı ve kontrollü akıllı kentler daha çok yer almaya başlamıştır. Akıllı kent kavramı ile yaşam kalitesini, kentsel hizmetlerin ve faaliyetlerin verimliliğini ve rekabet gücünü yükseltmek için bilgi ve iletişim teknolojilerinden ve diğer araçlardan yararlanan kentler ifade edilmektedir.

Akıllı kentlerle, veri ve dijital teknolojiyi yaşam kalitesini artırmak için kullanmak amaçlanmaktadır. Böylece kurumlar daha kapsamlı ve gerçek zamanlı veriler elde ederek, olayları izleme, talep modellerinde meydana gelen değişimi anlama ve daha hızlı ve düşük maliyetli çözümler geliştirme imkanına sahip olmaktadır. Bu duruma örnek olarak son yıllarda farklı ülkelerde akıllı yatırımların giderek artması gösterilmektedir. Uluslararası veri şirketi International Data Corporation, akıllı kent girişimlerine yapılan yatırımların ve küresel harcamaların 2023 yılına kadar 189 milyar dolara yükseleceğini tahmin etmektedir. Örneğin Çin, akıllı kentsel planlama konusunda lider konumda yer almakta ve ülke genelinde 500'den fazla akıllı kent oluşturmak için çalışmaktadır.

Kovid-19 pandemisi kentleri yeni çalışma yollarını keşfetmeye yönlendirmektedir. Dolayısıyla kentler akıllı çalışma sistemleri oluşturmaya doğru evrilmektedir. Örneğin nüfus yoğunluğunu optimum düzeyde tutacak akıllı kentsel planlanma yapılması, kentlerdeki

organizasyonel yapının bireysel kullanıma uyumlandırılacağı yapılar oluşturulması, kamusal hizmetlerde dijital dönüşümün sağlanması, kamunun daha kısa planlama dönemleri ile daha esnek ve veri odaklı yatırımlar yapması, akıllı sağlık sistemlerinin yaygınlaştırılması gibi değişim faaliyetleri ile kentler Kovid-19 pandemisini değişim için bir fırsata dönüştürüp rekabetçi güçlerini koruyacaktır (Öztaş, 2020).

6. SONUÇ

Bu çalışmada rekabetçi kentlerin anahtarı olarak yığılma ekonomileri kapsamında, uzmanlaşarak rekabeti güçlendiren yerelleşme ekonomileri ve paylaşarak rekabeti güçlendiren kentleşme ekonomileri incelenmiş, ardından kentleşme ekonomilerinin avantajları ve dezavantajları araştırılmıştır. Yığılma ekonomilerinin ve rekabetçi kentlerin nereye gittiği OECD ülkelerinden kent örnekleri ile açıklanmıştır. Çalışmanın devamında yığılma ekonomileri çerçevesinde rekabetçi kentlerin güncel ikilemleri incelenmiş ve özellikle Kovid-19 pandemisi ile birlikte yığılma ekonomileri ve kentlerin rekabetçi gücü nasıl değişiyor, kentler nasıl bir evrim geçirecek konusu araştırılmıştır.

Yığılma ekonomileri, metro bölgeler ve rekabetçi kentler açısından coğrafi yakınlığa bağlı olarak ortaya çıkan avantajlar ve eğilimler içinde bulunduğumuz süreçte değişim göstermektedir. Ortak bir coğrafyada bulunmanın sağladığı faydalar, uzmanlaşmış işgücü havuzu, ortak altyapılara erişim nedeniyle azalan işlem maliyetleri ve bilginin kolaylıkla transfer edilebilmesi yığılma ekonomilerinin sunduğu en temel avantajlar olarak karşımıza çıkmaktayken, çalışanların belirli alanda yığılması ve yüz yüze iş görme süreçleri pandemi sürecinde bir sağlık riski oluşturmaktadır. Özellikle Kovid-19 pandemisi nedeniyle önümüzdeki dönemlerde ekonomik yapının dijitalleşmenin artmasıyla dönüşmesi beklenmektedir. Bu süreç aslında krizin içinde var olan fırsatları değerlendirmek anlamına gelmektedir. Bu çerçevede yakınlık teorilerinde yeni bir boyut olan temassız yığılmanın giderek artacağı da öngörülmektedir.

Kovid-19 pandemisiyle rekabetçi kentler yeni çalışma yolları geliştirip akıllı çalışma sistemleri oluşturmaktadır. Akıllı çalışma sistemleri, akıllı kentsel planlama, kamusal hizmetlerde dijitalleşme, akıllı sağlık sistemleri, veri odaklı akıllı yatırımlar gibi alanlar önümüzdeki dönemlerde ön plana çıkacak unsurlardır. Rekabetçi kentler, giderek akıllı kentlere dönüşecektir. Küresel ekonomide rekabetçi kentlerin, evrim geçirirken akıllı kentlere dönüşmesi ancak uyarlanabilir kentsel ve bölgesel politikalar, planlar ve tasarımlar oluşturmalarına bağlıdır. Bu süreçlerin tüm aktörlerin ve sosyal boyutların kapsandığı ve

çeşitli paydaşlar arasında diyalog oluşturularak gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda rekabetçi kentler bilgi ve iletişim teknolojilerini kullanarak dünya çapında dijital ağlar ve networkler oluşturarak varlıklarını sürdürecektir. Dijitalleşme sayesinde hem piyasa ölçeği inanılmaz ölçüde genişlemekte, hem de bu durum ülkelere, bölgelere ve kentlere sürece uyum sağladıkları ölçüde ekonomik büyüme için fırsatlar sunmaktadır.

Sonuç olarak küresel ekonomideki rekabetçi kentler, dijitalleşme, temassız yığılma ve akıllı kent oluşumları ile günümüzdeki şartları değişim için bir fırsata dönüştürüp rekabetçi güçlerini koruyacaktır.

KAYNAKÇA

- Akıllıoğlu, Z. (2021, Ocak 09). Ülke Ekonomilerinin Salgın Karnesi: Pandemi Dünyayı Yüzde 4 Küçülttü. *Dünya Gazetesi*. <https://www.dunya.com/kose-yazisi/ulke-ekonomilerinin-salgin-karnesi-pandemi-dunyayi-yuzde-4-kuculttu/606375> adresinden erişilmiştir.
- Alen, J. (2019, Temmuz 25). Melbourne’s Multi-Modal Plans To Tackle Congestion. *Traffic Technology Today (TTI)*. <https://www.trafficechnologytoday.com/videos/melbournes-multi-modal-plans-to-tackle-congestion.html> adresinden erişilmiştir.
- Başarmak Bahçeci, H. I. ve Öktem, M.K. (2019). Küreselleşme Sürecinde Kentselliğin Dönüşümü: Toplumsal, Teknolojik ve Mekânsal Süreçler Üzerine Bir İnceleme. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 2 (2), 284-300. doi: <https://doi.org/10.33712/mana.597185>.
- BBC News Türkçe. (2021, Ocak 18). Çin’de Son 40 Yılın En Zayıf Büyümesi: Yüzde 2,3. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-55702283> adresinden erişilmiştir.
- Becattini, G. (2002). From Marshall’s to the Italian “Industrial Districts”. A Brief Critical Reconstruction. Alberto Quadrio (Ed.), *Complexity and Industrial Clusters: Contribution to Economics* içinde (ss. 83-106). New York, NY: Springer.
- Bloomberght. (2021, Şubat 15). Japonya Ekonomisinde Tarihi Daralma. <https://www.bloomberght.com/japonya-ekonomisinde-tarihi-daralma-2274621> adresinden erişilmiştir.

- Brusco, S. (1986). Small Firms And Industrial Districts: The Experience Of Italy. D. Keeble ve E. Wever (Ed.), *New Firms and Regional Development in Europe* içinde (ss.184-202). London: Croom Helm.
- Cansen, E. (2017, Aralık 28). Hayat Bilgisi. *Sözcü Gazetesi*. <https://www.sozcu.com.tr/2017/yazarlar/ege-cansen/hayat-bilgisi-2149896/> adresinden erişilmiştir.
- Cumhuriyet Gazetesi. (2021, Mart 17). ABD Ekonomisi 2020’de yüzde 3,5 Daraldı. <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/abd-ekonomisi-2020de-yuzde-35-daraldi-1809720> adresinden erişilmiştir.
- Deutsche Welle. (2021, Ocak 14). Alman Ekonomisi Korono Yılında Yüzde 5 Daraldı. <https://www.dw.com/tr/alman-ekonomisi-korona-y%C4%B1%C4%B1nda-y%C3%BCzde-5-darald%C4%B1/a-56220949> adresinden erişilmiştir.
- Dinler, Z. (2014). *Bölgesel İktisat*. 10. Baskı, Bursa: Ekin Yayınevi.
- Eceral Özelci, T. Bölgesel Yerel Ekonomik Kalkınma Kuramlarının Tarihsel Süreç İçerisindeki Gelişimleri. *Ekonomik Yaklaşım*, 16 (55), 89-106.
- Eğilmez, M. (2021, Şubat 02). 2021 Yılında Dünya Ve Türkiye Ekonomisi. *Kendime Yazılar*. <https://www.mahfiegilmez.com/2021/02/2021-ylnda-dunya-ve-turkiye-ekonomisi.html> adresinden erişilmiştir.
- Euronews (a). (2021, Ocak 29). Fransa Ekonomisi Salgın Yüzünden Geçen Yıl 2. Dünya Savaşı Sonrası En Büyük Daralmayı Yaşadı. <https://tr.euronews.com/2021/01/29/frans-z-ekonomisi-salg-n-yuzunden-gecen-y-l-2-dunya-savas-sonras-en-buyuk-daralmay-yasad> adresinden erişilmiştir.
- Euronews (b). (2021, Şubat 12). İngiltere Ekonomisi Pandemi Nedeniyle 2020’de Yüzde 9,9 Küçüldü. <https://tr.euronews.com/2021/02/12/ingiltere-ekonomisi-pandemi-nedeniyle-2020-de-yuzde-9-9-kuculdu> adresinden erişilmiştir.
- Feser, E.J. ve Sweeney, S. H. (2000). A Test for the Coincident Economic and Spatial Clustering of Business Enterprises. *Journal of Geographical System*, 2, 349-73.

- Finans Gündem. (2013, Haziran 11). Dünyanın En Rekabetçi Şehirleri. <https://www.finansgundem.com/foto-galeri/dunyanin-en-rekabetci-sehirleri-galeri/384715/1> adresinden erişilmiştir.
- Gazete SU. (2019, Ekim 10). Dünya Rekabet Forumu Küresel Rekabet Raporu 2019'u Açıkladı. *Sabancı Üniversitesi*. [https://gazetesu.sabanciuniv.edu/toplum-ve-bilim/dunya-rekabet-forumu-kuresel-rekabet-raporu-2019u-acikladi#:~:text=2019%20d%C3%B6nemi%20K%C3%BCresel%20Rekabet%C3%A7ilik%20Endeksi,\(52%2C9%20puan\).](https://gazetesu.sabanciuniv.edu/toplum-ve-bilim/dunya-rekabet-forumu-kuresel-rekabet-raporu-2019u-acikladi#:~:text=2019%20d%C3%B6nemi%20K%C3%BCresel%20Rekabet%C3%A7ilik%20Endeksi,(52%2C9%20puan).) adresinden erişilmiştir.
- Illy, A., Hornych, C., Schwartz, M., ve Rosenfeld, M. T. W. (2009). Urban Growth in Germany – The Impact of Localization and Urbanization Economies. *IWH Discussion Papers*, No. 19/2009.
- İstanbul Üniversitesi Şehir Politikaları Uygulama ve Araştırma Merkezi. (2020, Ocak 02). İller Arası Rekabet Endeksi 2018-2019. <http://cdn.istanbul.edu.tr/FileHandler2.ashx?f=iller-arasi-rekabet-endeksi-2018-2019-raporu-aciklandi.pdf> adresinden erişilmiştir.
- Jacobs, J. (1969). *The Economy of Cities*. London: Penguin Books.
- Jaegersberg, G. ve Ure J. (2017). *Renewable Energy Clusters: Recurring Barriers to Cluster Development in Eleven Countries*, New York, NY: Springer.
- Karaalp, H. S. (2008). *Türkiye'de Sektörel Yığılmalar Ve Bölgeler Arası Yakınsamaya Etkisi*. (Yüksek Lisans Tezi). <http://adudspace.adu.edu.tr:8080/xmlui/handle/11607/1176>.
- Karaalp, H. S. ve Erdal, F. (2012). Sanayileşmenin Bölgesel Yığılması ve Komşu İllerin Büyümesi Gelir Farklılıklarını Artırır mı? Türkiye için Bir Beta Yakınsama Analizi. *Ege Akademik Bakış*, 12 (4), 475-486.
- Kentsel Strateji. (2020). Yenilikçi Kent Yaklaşımları. https://kentselstrateji.com/wp-content/uploads/yenilik%C3%A7i_kent_yakla%C5%9F%C4%B1mlar%C4%B1.pdf adresinden erişilmiştir.
- Kıymalıgölu, Ü. ve Ayoğlu, D. (2007). Türk İmalat Sanayiinde İllere Göre Yerelleşme ve Kentleşme Ekonomilerinin Belirlenmesi. *Bilgi*, 43, 169-192.
- Krugman, P. (1991). Increasing Returns and Economic Geography. *Journal of Political Economy*, 99 (3), 483-499.

- Küçüker, C. (2012). Endüstriyel Kümelenme Yaklaşımları: Bir Değerlendirme. *Türkiye Ekonomi Kurumu Tartışma Metni*, 2012/13.
- Mitra, A. (1999). Agglomeration Economies As Manifested in Technical Efficiency at The Firm Level. *Journal of Urban Economics*, 45(3), 490-500.
- Monseny, J.J., Marín- López, R., ve Viladecans- Marsal, E. (2014). The Determinants of Localization and Urbanization Economies: Evidence From The Location of New Firms In Spain. *Journal of Regional Sciences*, 54(2), 313-337.
- Moulaert, F. ve Seika, F. (2003). Territorial Innovation Models: A Critical Survey. *Regional Studies*, 37, 289-302.
- Müderrişoğlu, B. ve Gezici Korten F. (2015). Mevcut Yığılımların Kümelenmeye Dönüşümünde İlişkilerin Mekansal Dağılımı ve Yakınlık Olgusu, *Planlama*, 25 (2), 107–121.
- Numanoğlu, E. ve Güçer, E. (2018). In Terms of Local People, The Cittaslow Movement Perception: The Case of Perşembe. *Journal Of Multidisciplinary Academic Tourism*, 3 (2), 11-22. ISSN: 2645-9078.
- OECD. (2006). Competitive Cities In the Global Economy. *Territorial Reviews*. ISBN-92-64- 027092-X.
- Özpençe İdikut, A. ve Karayılmazlar, E. (2018). Kümelenmenin Pozitif Dışsallıklara Etkisi: Denizli Örneği. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 31, 45-62. ISSN1308-2922 EISSN2147-6985.
- Öztaş Çörek, Ç. (2020, Mart 30). Kentlerin Akıllanmasına Pandemi Etkisi. *WRI Türkiye Sürdürülebilir Şehirler Akşam Gazetesi Açık Görüş Eki*. <https://wisehirler.org/haberler/kentlerin-%E2%80%9Cak%C4%B1lanmas%C4%B1%E2%80%9Dna-pandemi-etkisi, adresinden erişilmiştir>.
- Parr, J. B. (2002). Agglomeration Economies: Ambiguities And Confusions. *Environment And Planning A*, 34 (4), 717-731.
- Seyidoğlu, H. (2006). *İktisat Biliminin Temelleri*. (21. Baskı). İstanbul: Güzem Can Yayınları.

- Statista.(2020, Temmuz 01).
<https://www.statista.com/statistics/270860/urbanization-by-continent/> adresinden erişilmiştir.
- Storper, M. ve Venables, A.J. (2005). Buzz: Face-to-Face Contact and the Urban Economy. S. Breschi ve F. Malerba (Ed.), *Clusters, Networks and Innovation* içinde (ss.319-343). New York, NY: Oxford Universtiy Press.
- Sullivan, A. (2003). *Urban Economics* (4. Baskı). New York, NY: Irwin/McGraw-Hill.
- Şentürk, S. ve Kök, R. (2014). Endüstriyel Yığılma Ekonomileri Gümölcine-İskeçeDedeoğaç Organize Sanayi Bölgeleri Örneği. *International Conference on Eurasian Economies*.
<http://avekon.org/papers/912.pdf> adresinden erişilmiştir.
- Turan, T. (2008). *İktisadi Büyüme Teorisine Giriş*. İstanbul: Yalın Yayıncılık.
- Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu (URAK). (2018). *İllerarası Rekabetçilik Endeksi Raporu*. İstanbul.
- Ünay, S. (2020, Temmuz 03). Pandemi Sonrası Dünya ve Türkiye Ekonomisinin Geleceği. *AA Analiz*.
<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/pandemi-sonrasi-dunya-ve-ekonominin-gelecegi/1898368> adresinden erişilmiştir.
- Ünsal, E. (2016). *İktisadi Büyüme* (2. Baskı). Ankara: BB101 Yayınları.
- TRT Haber. (2021, Ocak 29). İspanya Ekonomisi Yüzde 11 Daraldı.
<https://www.trthaber.com/haber/dunya/ispanya-ekonomisi-yuzde-11-daraldi-551919.html> adresinden erişilmiştir.
- Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2019). Çevresel Göstergeler Kentsel Kırsal Nüfus Oranı.
<https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/kentsel---kirsal-nufus-orani-i-85670>, adresinden erişilmiştir.
- TÜSİAD-Sabancı Üniversitesi Rekabet Forumu (REF). (2020). Dünya Ekonomik Forumu Küresel Rekabetçilik Raporu 2020.
<https://ref.sabanciuniv.edu/tr/content/d%3%BCnnya-ekonomik-forumu-k%3%BCresel-rekabet%3%A7ilik-raporu-2020-genel-de%3%BFerlendirme> adresinden erişilmiştir.