

TÜRKİYE'DE ŞEHİRLEŞMEYİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER: MEKANSAL EKONOMETRİ ANALİZİ

ANALYSIS OF FACTORS AFFECTING URBANIZATION IN TURKEY: SPATIAL ECONOMETRIC ANALYSIS

Fatma ZEREN¹
Burcu KILINÇ SAVRUL²

ÖZET

Nüfus artışı, teknolojinin gelişmesi ve ihtiyaçlara olan talebin artması hızlı bir şehirleşmeyi beraberinde getirmiş, şehirler cazibe merkezleri haline gelmiştir. Şehirleşmenin hız kazanması da sosyal, ekonomik ve kültürel yapıda değişimlere yol açmaktadır. Sanayileşmenin yaşandığı yerlerde göçe bağlı olarak şehirleşme hız kazanmaktadır. Bu makalede, Türkiye'de şehirleşmeyi etkileyen faktörler mekansal ekonometrik yaklaşım ile belirlenmiştir. Sanayileşme ve eğitim gibi faktörlerin şehirleşmeyi artırdığı, yoksulluğun ise şehirleşmeyi azalttığı görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Şehirleşme, eğitim, sanayi, yoksullaşma, mekansal ekonometri

ABSTRACT

Population growth, development of technology and increase in the demand of necessities bring rapid urbanization together and cities have become centers of attraction. Acceleration of urbanization leads to changes in the social, economic and cultural structures. Urbanization gains speed in the areas with industrialization due to immigration. In this article, the urbanization rate in Turkey was determined by factors affecting the spatial econometric approach. Manufacturing and education factors such as increased urbanization, the poverty was found to reduce the urbanization.

Key words: Urbanization, Turkey, education, industry, poverty, spatial econometric

¹ Yrd.Doç.Dr.İnönü Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ekonometri Bölümü, Malatya, fatma.zeren@inonu.edu.tr

² Araş.Gör.İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Politikası Anabilim Dalı, Beyazıt, İstanbul, kilincurcu@hotmail.com

1.GİRİŞ

Şehirleşme Endüstri Devrimi sonrasında, endüstrileşmenin bir yan ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Ancak işsiz ve gizli işsiz sayısı giderek artmış, iç göçler fazlaşmış, hızlı ve düzensiz bir şehirleşme ile karşı karşıya kalınmıştır. Böylelikle şehirleşme ile ülkeler yönetim, eğitim, sağlık, belediye hizmetleri, çevre, trafik, mimari, altyapı ve güvenlik, köyden şehre göçün ortaya çıkardığı gecekondulaşma ve kayıt dışı istihdam gibi sorunlar ile karşı karşıya kalmışlardır(Yücesahin ve diğerleri, 2004; 24).

Bu sorunları azaltmak için de bölgesel ve toplumsal gelir dağılımını düzeltmek, kırsal kalkınma planlarını uygulamaya geçirmek, şehirleşmeyi coğrafi olarak dengeli dağıtmak, istihdam olanaklarını artırıp istihdam vergilerini azaltmak gerekmektedir. Bu çalışmada şehirleşmeyi etkileyen faktörler ele alınmaktadır.

2.ŞEHİRLEŞMENİN TANIMI

Şehirleşme, bir ülkede veya bir bölgede belli bir ölçüte göre şehir sayılan yerlerin sayısının çoğalmasındır ve bu yerlerin nüfusça ve alanca büyümesini belli bir zaman aralığı içinde sağlayan nüfus birikimidir (Wagner, 2008; 7).

Büyük yerleşim yerlerinde ortaya çıkan ve büyük şehirlerin özelliği olan sanayi ve ticaret, kişisel ve toplumsal ilişkilerinin yayılma alanını genişletmektedir. Şehirleşme olgusu, belirli bir zaman aralığında şehir olarak kabul edilen yerleşme birimlerinde nüfus artışıyla birlikte görülen ekonomik ve toplumsal yapıdaki değişmeyi belirleyen bir süreçtir (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, 2009; 9). Ancak şehirleşmeyi sadece bir nüfus hareketi gibi ele almak yeterli değildir. Şehirleşme, bir takım ekonomik, teknolojik, sosyal, siyasal değişmeler sonucu ortaya çıkan ve toplumsal yapı ile insanların tutum ve davranışlarını etkileyerek değiştirebilme gücüne sahip olan bir süreçtir (Keleş, 2002; 21-22).

Sanayileşme toplumun materyale dayalı sıradan yaşamında dönüşüm yaratarak işgücü ve kentsel altyapının organizasyonunda büyük bir değişime yol açmıştır. Bunun ilk örnekleri madencilik gibi sektörlerin belirli bölgelerde yüzlerce işçinin çalışmasını gerektirecek büyük ölçekli tesislerin kurulmasını gerektirmesiyle oluşmuştur (Opie, 2006; 10). İşçiler dışında bu tesislerin işlemesi için gerekli yardımcı personel ve bu insan topluluğuna bağlı olarak bölgede toplanan hizmet kesimi bu bölgelerin nüfusunun hızlı bir şekilde artmasına yol açmıştır.

Endüstri Devrimi bir yandan şehirleşmeyi tetiklerken diğer yandan endüstrileşmenin çıktılarında biri olan taşımacılık devrimi, taşımacılık maliyetlerinin büyük oranda düşmesini sağlamıştır. Bu durum ise bölgesel ekonomilerin gelişmesine olanak tanıyarak şehir nüfusundaki hızlı artışın yavaşlamasında rol oynamıştır (Kim, 1995; 881-908).

Şehirleşme dengeli ve dengesiz şehirleşme şeklinde ikiye ayrılır. Dengeli şehirleşmede gelişmiş ülkeler, sanayileşme ile özdeşleşen bir şehirleşme süreci yaşarlar. Gelişmekte olan ülkeler ise sanayileşmeden önde giden bir şehirleşme süreci yaşamaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde şehirleşme hızı gelişmiş ülkelerdeki şehirleşme hızından daha fazladır. Bu aynı zamanda şehirleşmenin itici gücü olan sanayileşmenin az gelişmiş ülkelerde daha hızlı oranda büyümesinin bir sonucudur. Gelişmekte olan ülkelerde, sanayide yaratılan istihdam olanakları, tarımsal işgücü fazlasının büyük şehirlerde sanayide çalışmak üzere harekete geçirilmesiyle doldurulmuştur. Bu durumda sanayide istihdam edilemeyen işgücü, marjinal (işportacılar), enformel (terziler) veya kayıtdışı (bir başkasının yanında ücretli çalışan) sektörde yoğunlaşmaktadır (Kalça 1999; 3).

Yirminci yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde önceki dönemlere göre şehirleşme yavaşlamakla beraber, sanayileşmiş ülkelerde şehirler modern ekonominin hayati parçaları olarak kalmaya devam etmiştir. Şehirleşmenin dışsallıklar, pazar büyüklüğü ve doğal avantajlar gibi nedenlere bağlı olarak artmaya devam ettiğine inanılmıştır (Kim, 2007; 8-9).

Yine ülkeler arasında şehir nüfuslarının büyüklüğü konusunda büyük farklılıklar bulunmaktadır. Mevcut trendler tüm dünyada kırsal nüfustaki artışın oldukça yavaş bir büyüme hızına sahip olmasına rağmen, şehirleşme oranlarının gelişmekte olan ülkeler başta olmak üzere birçok ülkede 1950'den sonra hızla arttığını göstermektedir (United Nations, 2004; 61).

3. TÜRKİYE'DE ŞEHİRLEŞME SÜRECİ

Toplumların sosyal yapı, coğrafi, ekonomik, kültürel özelliklerine göre şehirler, tarihi gelişim sürecinde farklılıklar gösterir. Sanayi Devrimi ile birlikte sanayileşme düzeyi, şehirleşmenin temel belirleyici unsuru olarak işlev görmüştür. Bundan dolayı sanayileşmiş Batı toplumlarında şehirleşme, sanayileşme ile bağlantılıdır. Sanayisi henüz gelişmekte olan toplumların, şehirleşmesi ile sanayileşme arasında ise pek bağlantı kurulamaz. Batı ülkelerinde, sanayileşme ve şehirleşme arasındaki bağıntılı gelişme, şehirleşme ile şehirlileşme arasında da doğrusal bir değişim sürecinden geçmiştir. Ancak Türkiye'nin de yer aldığı şehirleşmesi sanayileşmeye dayalı olmayan toplumlarda, şehirleşme ile şehirlileşme eş zamanlı gelişen birer olgu değildir. Önce şehirleşme, daha sonra da şehirlileşme süreci yaşanmaktadır. Sanayileşmeye dayanmayan toplumların şehirleri, kısmen sanayi öncesi, kısmen sanayi şehri özelliklerini bir arada taşıyan, geçiş halindeki şehirler görünümündedir. Geçiş halindeki şehirlerin, sanayileşmekte olan şehre uyumunu sağlayan bir takım uyum mekanizmaları vardır. Bu sistem sayesinde şehir nüfusuna katılan birey, hem şehre uyum sağlamakta hem de kır ile ilişkilerini sürdürebilmektedir (Karaman, 2003; 111).

Şehirleşme itici, iletici ve çekici güçlerin etkisinde oluşan ve değişen bir nüfus hareketidir. İtici etmenler, nüfusu köyden ve tarımdan köy dışına iten etmenlerdir. İletici etmenler, köyden kopan nüfusu şehirlere, büyük merkezlere taşıyan ulaşım araçlarındaki ve imkanlarındaki gelişmelerdir.

Çekici güçler ise, kırsal kesimden ayrılanları şehirlere doğru çeken iktisadi ve sosyal etmenlerdir (Çalışkan, 2006; 58).

Türkiye’de, göçe bağlı hızlı bir şehirleşme süreci yaşanmaktadır. Kırdan nüfus artışı ve tarıma yeni teknolojik araçların girmesi, dengesiz toprak dağılımı ve miras yoluyla parçalanmış tarım arazileri nedeniyle artan işsizlik ve eğitim, sağlık, eğlence gibi sosyal ihtiyaçların karşılanamaması gibi nedenlerle şehirlere göç hızla bir şekilde artmıştır.

Kırdan şehre göçte öncelikli olarak aile bireylerinden bazıları şehre göç edip diğerleri köylerinde veya kasabalarında kalır. Daha sonra ise aile bir bütün olarak şehre göç eder. Şehirleşme sürecinde yakın akrabalar da aynı şehre göç edebilmektedir. Sanayileşmiş Batı şehirlerinden farklı bir süreç içinde gelişen Türkiye’de göçmenler, şehirlilik bilincinden öte, göç öncesi kendi değerler sistemini devam ettirme eğilimindedirler. Türkiye’de şehirlere göç eden nüfus, belirli büyüklükteki şehirlere akın etmektedir. Bu nedenle bu şehirlerde aşırı şehirleşme yaşanmaktadır. Diğer taraftan, coğrafi bölgeler arasında da şehirleşme hızı ve derecesi ile şehirlerin büyüklüğü arasında farklılaşmalar görülmektedir (Karaman, 2003; 112).

Şehirlerarası gelişmişlik farkının fazla olduğu ülkelerden biri Türkiye’dir. Türkiye’deki şehirler arası gelişmişlik farkı, Osmanlı İmparatorluğu’na kadar dayanır. Osmanlı’da temel sanayi kurulamamıştır. Kurulan az sayıdaki sanayi tesisleri de ancak yakın pazar için, tüketim malları üretecek şekilde oluşturulmuştur. O dönemde batı ülkelerine verilen ticari imtiyazlar nedeni ile, İmparatorluk’un Avrupa ülkeleriyle ulaşım bağlantısını sağlayan İzmir, Mersin, Trabzon gibi liman şehirleri ön plana çıkmıştır. İç Anadolu, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerindeki şehirler ekonomik önemlerini kaybetmişlerdir. Böylece şehirler arasındaki gelişmişlik farkı daha da artmıştır. Cumhuriyet’in kurulmasından sonra da bu durum devam etmiştir. Türkiye’nin doğusu batısı, özellikle kuzeybatısı ile güneydoğusu arasında sosyo-ekonomik dengesizlikler oluşmuştur. 1950 yılına kadar savaşlar, Osmanlı’dan kalan borçlar ve özel sektörde yeterli sermayenin bulunmaması nedeni ile ekonomide istenen gelişmeler sağlanamamıştır. Devletin şehirler arasındaki dengesizliği ortadan kaldırma girişimleri yetersiz kalmıştır. 1950 yılından itibaren politik, ekonomik ve buna bağlı olarak sosyal yapıda önemli değişimler meydana gelmiştir. Dış yardımların da etkisi ile ekonomi dışa açılmaya başlamıştır. Devletçi yapıdan karma ekonomik yapıya bir geçiş yaşanmıştır. Bu dönemde gerçekleşen iç göç ve şehirleşme hareketlerinde bir uyum sağlanamamıştır. Devlet ve özel sektörün yatırımları, yine batıdaki büyük şehirlerin çevresinde yoğunlaşmıştır. Bunun sonucunda şehirler arasındaki gelişmişlik farkı daha da artmıştır. 1958 yılında kurulan İmar ve İskan Bakanlığı’na bölgesel dengesizliği ortadan kaldırmak amacıyla bölgesel planlama yapma görevi verilmiştir. 1961 yılında DPT’nin kurulması ile birlikte planlı döneme geçilmiştir. Amaç bazı teşviklerle bölgeler arası farklılığı azaltmaktır. 1960’dan itibaren hükümetler tarafından Zonguldak-Bartın-Karabük Bölgesel Gelişme Projesi, Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı, Doğu Anadolu Projesi, Güneydoğu Anadolu Projesi,

Yeşil Irmak Havza Gelişim Projesi gibi bir çok plan hazırlanmasına rağmen, bölgeler arası gelişmişlik farkı hala ortadan kaldırılamamıştır. Türkiye’de endüstri ve endüstri-hizmet ağırlıklı şehirler Marmara Bölgesi’nde yoğunlaşmaktadır (Karabulut, 2004; 66).

Türkiye’de endüstrileşme şehirlerde yoğunlaşmakta ve iç göç nedenleri ile şehirleşme oranı düzenli olarak artmaktadır. Köyler, milli gelirden nüfusu ile orantılı bir pay alamadığı için iç göç artışı durdurulamamaktadır.

1950-1980 dönemindeki şehirleşme hareketleri, şehirlerin doğal nüfus artışından çok kırsal alandan şehirlere yönelik göçlerle gerçekleşmiştir. Nitekim 1950 öncesi dönemde toplam ve kentsel nüfus artışları arasında belirgin bir fark bulunmazken, 1950'den sonra kentsel nüfus artışının toplam nüfus artışını bir hayli geride bıraktığı gözlenir. 1970-1980 dönemi, Türkiye’de 1950'den sonra şehirleşme hızının en düşük düzeye indiği bir dönemdir. Şehirleşme hızının söz konusu dönemde dikkat çekici bir şekilde gerilemesinde, ülkenin içinde bulunduğu sosyal, ekonomik ve siyasal koşulların önemli bir rolü vardır. 1970 sonrasında kalkınma hızının düşmesi ve yatırımların durma noktasına gelmesi ile yaşanan ekonomik bunalımlar sonucunda, tarım dışı sektörlerin işgücü talepleri önemli oranda azalmıştır. Ancak yavaşlayan şehirleşme hareketleri, 1980’den sonra yeniden ivme kazanmıştır. Kentsel nüfus miktarında mutlak bir artışın gerçekleşmesinde, büyük kentlerdeki yeni yönetsel yapılanmaların önemli bir rolü bulunmaktadır. 1981 yılından sonra İstanbul, İzmir, Ankara gibi büyük kentler büyükkent statüsü kazanmışlardır. Kentsel alan sınırlarının genişletilmesi sonucunda, kentsel nüfus bir anlamda yapay bir biçimde artırılmıştır. Yine Türkiye’de şehirleşmeye etki eden en önemli unsurlar terör olayları, turizm ve sanayidir. Terör olayları, kırsal yerleşmelerdeki güvenliğin sağlanamamasına yol açarken, kırsal yaşamı derinden etkilemiş ve temel ekonomik faaliyetlerin sürdürülmesini daha da zorlaştırmıştır (Işık, 2005; 62-66).

4. ŞEHİRLEŞMEYİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Gelişmekte olan ülkelerde hızlı bir göç hareketi görülmekte ve şehirlerin oluşum süreci hala devam etmektedir.

4.1.Sanayi Sektörünün Etkisi

Şehirleşme, ekonomik anlamda tarımdan çok sanayiye bağlı olarak yaşayanların ikamet ettikleri bir yerleşme birimi olduğundan, şehirleşme sanayileşme süreciyle yakından ilgilidir. Türkiye’de şehirleşme, sanayileşme temelinden yoksun olarak başlamıştır. Sonraki dönemlerde de şehirleşme, sanayi temeline oturtulamayınca hızlı ve yanlış bir şehirleşme süreci yaşanmıştır. Bu tip bir şehirleşmede ise köy-şehir meslek farklılığı, imalat sanayinden farklı olarak hizmet sektöründe, özellikle kayıtdışı ekonomide gerçekleşmiştir (Kalça, 1999; 4).

Sanayileşme, geleneksel tarım toplumundan modern sanayi toplumuna geçişin yaşandığı bir değişim sürecidir. Toplumun sosyo-kültürel yapısını ve ekonomik sistemini de bir bütün olarak etkilemektedir. Sanayi sektörünün gelişmesi, tarım ve hizmetler sektörünü de olumlu yönde etkilemektedir. Tarım sektörü, gelişmesini sürdürmek ve verimliliğini artırmak için sanayi sektöründen girdi almak zorundadır. Ayrıca tarım sektörü, sanayi sektörüne hammadde sağlamaktadır. Sanayinin gelişmesiyle beraber, ticari ve mali kesim ile diğer hizmetler sektörü faaliyetleri de gelişmektedir. Bunun yanı sıra sanayi, gerek yan sanayi dallarını gerekse iç ve dış sermaye kanallarını harekete geçirerek kendi kendini yenileyen bir mekanizmanın oluşmasını sağlamaktadır. Bu anlamda sanayileşme, şehirleşmenin temel dinamiğini oluşturmaktadır (Kvasoğlu, 2007; 6).

Türkiye’de ihracata dayalı bir kalkınma modelinin uygulanmaya başlandığı 1980’li yıllar sonrasında sanayinin mekansal dağılımı, dünya ekonomisinde yaşanan değişimlere paralel doğrultuda değişim geçirmiştir. İstanbul, İzmir, Adana ve Ankara gibi geleneksel bölge merkezlerinden sanayi çevre illere yayılmış ve bu merkezlerde hizmet sektörü yükselmiştir. Geleneksel bölge merkezlerine komşu olan ard bölge illerinde sanayi yoğunlaşmıştır. Anadolu’nun farklı bölgelerinde yer alan bazı iller, içsel kaynaklara dayalı olarak ve belirli sektörlerde uzmanlaşarak yeni yerel sanayi odağı olarak ortaya çıkmıştır. Geleneksel sanayi merkezleri de denilen İstanbul, İzmir, Adana ve Ankara gibi büyük şehirler, 1980’li yıllar sonrasında düşük katma değerli emek yoğun nitelikli imalat sanayi faaliyetlerini çevre illere yaymışlardır. Bunun paralelinde ise yüksek teknolojiye dayalı imalat sanayi ile finans, bankacılık, pazarlama, ticaret ve turizm gibi hizmetler sektöründe hızlı bir gelişme trendi izlemeye devam etmişlerdir. Geleneksel bölge merkezlerinin çevresinde yer alan illerin (ard bölge iller) imalat sanayi paylarındaki yükseliş, bu yörelerin iç dinamiklerinden ziyade, ard bölgesinde yer aldıkları illerdeki sanayinin çevreye yayılmasından kaynaklanmıştır. Bu illerden başlıcaları Tekirdağ, Kırklareli, Kocaeli, Bursa, Sakarya ve Mersin’dir. Komşu oldukları illerden çevreye yayılan sanayi ile hızlı bir şekilde büyüyen bu iller, Türkiye GSYİH içindeki paylarını da artırmışlardır. Örneğin, Tekirdağ’ın Türkiye imalat sanayi işyerleri toplamı içerisindeki payı yüzde 0,95’den yüzde 2,18’e, istihdamdaki payı yüzde 1,92’den yüzde 4’e, katma değeri ise yüzde 1,89’dan 3,32’ye yükselmiştir. Mersin’de ise iş yerleri oranı yüzde 0,77’den 1,96’ya, katma değer ise yüzde 2,6’dan 3,26’ya yükselmiştir (Dinçer ve diğerleri, 2003; 110-113).

4.2 İstihdam Olanaklarının Etkisi

Şehirlerde istihdam olanaklarının artması ve işgücü piyasasının genişliği şehirleşme oranını arttırmaktadır. Kırsal nüfusunun şehire göç etmesi ile birlikte, tarımsal yapı yerine endüstriyel yapıya dayalı iş sayısı artmaktadır.

İstihdamın dağılımı, şehirlerin temel ekonomik faaliyetlerinin yapısını göstermesi bakımından önemli bir göstergedir. Modern tarımsal üretim tekniklerinin kullanılmadığı ve buna bağlı olarak tarımsal verimliliğin düşük olduğu görece geri kalmış yörelerde, tarım kesiminde çalışanların toplam istihdam içerisindeki payı görece yüksektir. Şehirlerde ise sosyo-ekonomik gelişmeyle birlikte, toplam istihdam içinde tarım sektörünün payı görece gerilemekte, sanayi ve hizmetler sektörlerinin payı artmaktadır. Bununla birlikte, iktisadi faaliyetlerin gelişmesi ve çeşitlilik göstermesiyle gelir ve refah düzeyinin artmasına paralel olarak, ticaret ve mali kurumlarda çalışan kesimin payı da görece olarak artmaktadır (Kvasoğlu, 2007; 3).

Kırda aile reisinin genellikle çiftçi ve diğer aile fertlerinin ücretsiz aile işçisi sayılması nedeniyle kırdaki insan işsiz olarak görülmemektedir. Şehirde ise genellikle tarım dışı çeşitli meslek ve iş kollarında çalışılmaktadır. Hızlı nüfus artışı ve genç nüfus yapısı nedeniyle Türkiye’de işgücü arzı yüksektir. Türkiye özellikle 1950’den sonra hızlı bir sanayileşme ve şehirleşme süreci içerisine girmiştir. Sanayi faaliyetleri genellikle şehirlerde ya da yakınlarında kırsal alanlarda kurulmaktadır. Bu da kırdan artan nüfusun şehirlere göç etmesine neden olmaktadır. Bunun sonucunda hem kendi içinde artan nüfusu ve hem de kırdan çalışmak amacıyla gelen nüfusu karşılayamayan şehirler ortaya çıkmaktadır (Yılmaz, 2005; 49).

Türkiye’de 1990’lı yıllardan itibaren kent nüfusu işgücü miktarı kır nüfusu işgücü miktarına göre artmaya başlamıştır. Örneğin 2006 yılında kent nüfusu işgücü miktarı 15.391 bin iken, kır nüfusu işgücü miktarı 7.360 bin’dir. Yine 2010 yılında kent nüfusu işgücü miktarı 17.105 bin iken, kır nüfusu işgücü miktarı 8.536 bin’dir (TÜİK, 2010; 178). Bunun nedeni kent nüfusunun çoğunlukla sanayi ve hizmetler kesiminde çalışmasıdır. Teknolojinin gelişimi ile birlikte sanayi ve hizmetler sektöründe istihdam olanakları şehirlerde artmaktadır.

Tablo 1: Türkiye’de İşsiz Nüfusun Kır-Şehire Göre Dağılımı, 2011

	Türkiye		Kent		Kır	
	2010	2011 (Ocak)	2010	2011 (Ocak)	2010	2011 (Ocak)
Kurumsal olmayan nüfus (000)	70 975	71 817	48 996	49 239	21 979	22 578
15 ve daha yukarı yaştaki nüfus (000)	52 150	53 051	36 415	36 674	15 735	16 378
İşgücü (000)	24 753	25 505	16 769	17 103	7 984	8 402
İstihdam (000)	21 162	22 461	13 996	14 740	7 166	7 721
İşsiz (000)	3 591	3 044	2 773	2 364	819	681

Kaynak: TÜİK verilerinden derlenmiştir.

2010 yılında da Türkiye’de kentte toplam istihdam edilen kişi sayısı 13.996.000 iken, kırdan toplam istihdam edilen kişi sayısı 7.166.000’dir. 2011 Ocak ayı verilerine göre ise Türkiye’de kentte toplam istihdam edilen kişi sayısı 14.740.000 iken, kırdan toplam istihdam edilen kişi sayısı 7.721.000’dir.

4.3.Eğitim Sektörünün Etkisi

Bir toplumda eğitim seviyesindeki artmaya paralel olarak şehirleşme oranı artmaktadır. Eğitim düzeyi ile elde edilen gelir arasında doğrusal bir ilişki olduğu varsayılar, eğitim seviyesiyle birlikte kişilerin gelirlerinin artması beklenir.

Ekonomik ve sosyal gelişmişlik düzeyi ile toplumu oluşturan fertlerin genel eğitim seviyesi arasında güçlü bir ilişki bulunmaktadır. Ekonomik ve sosyal gelişmenin sağlanmasında en önemli araçlardan biri, gerekli sayıda ve nitelikte insan gücü yetiştirilmesi olmaktadır. İnsan gücünün bilgi ve becerilerinin artırılması ile sosyal yaşama katılımın temeli olan okur-yazarlık oranı, şehirlerin genel eğitim düzeyini göstermesi açısından önem taşımaktadır. İlköğretim, liseler ile mesleki ve teknik liselerde okullaşma oranları, eğitimin yaygınlığı ve katılım düzeyini göstermektedir. Ayrıca ekonomik ve sosyal faaliyetler itibarıyla çeşitlilik gösteren gelişmiş şehirler, yüksek öğretim görmüş nitelikli işgücü için çekim merkezi olmaktadır (Kavasoğlu, 2007; 4).

Türkiye’de eğitim sektörünün iller bazındaki gelişmişlik sıralamasında ilk sırada Başkent Ankara yer almaktadır. Ankara hem sağlık, hem de eğitim sektörlerinde Türkiye’nin en gelişmiş merkezi durumundadır. Genel gelişmişlik sıralamasında İstanbul alt bölgesi birinci sırada, Ankara alt bölgesi ikinci sırada yer alırken; eğitim sektörü sıralamasında iki alt bölge yer değiştirmektedir. Genel gelişmişlik sıralamalarında üst sıralarda olan şehirler, eğitim sektörü gelişmişlik sıralamasında da üst sıralarda yer almaktadır. Çünkü belirtilen bölgeler, eğitim sektörü yatırımları ile genel eğitim düzeyleri açısından önemli bir performansa sahiptir (Dinçer ve diğerleri, 2003; 126-128).

4.4. Sağlık Sektörünün Etkisi

Bireylerin yaşamlarını sağlıklı sürdürebilmeleri bakımından, sağlık hizmetleri arzı ve bu hizmetlerden yararlanma potansiyeli, sosyal gelişme düzeyini yansıtan unsurlar arasında bulunmaktadır. Ayrıca, eğitilmiş işgücü olarak da nitelendirilebilecek sağlık personelinin gelişmiş şehirler doğrultusundaki tercihi, şehirlerin sosyo-ekonomik gelişme düzeyiyle doğrudan ilişkilidir. Bu nedenlerle on bin kişiye düşen hekim, diş hekimi, eczane ve hastane yatağı, önemli sağlık göstergeleri olarak kullanılmaktadır (Kavasoğlu, 2007; 4).

Sağlık sektörünün iller bazındaki gelişmişlik sıralamasında ilk sırada Ankara yer almaktadır. Genel gelişmişlik sıralamasında İstanbul alt bölgesi birinci sırada, Ankara alt bölgesi ikinci sırada yer alırken; sağlık sektörü sıralamasında iki alt bölge yer değiştirmektedir. Sağlık sektörü gelişmişlik sıralamasında ilk on beş sırayı alan iller Ankara, İzmir, İstanbul, Isparta, Eskişehir, Bolu, Edirne,

Antalya, Denizli, Muğla, Aydın, Elazığ, Balıkesir, Burdur, Kırklareli'dir. Bu iller aynı zamanda genel gelişmişlik sıralamasında da ilk sıralarda yer almaktadırlar. Bu bölgeler sağlık sektörü yatırımları ile hekim, diş hekimi ve eczacı gibi sağlık personeli tercihleri açısından önemli bir performansa sahiptir (Dinçer ve diğerleri, 2003; 121,122).

Sağlık sektöründe yeşil kart kullananların sayısı ise, bir yoksulluk göstergesi olarak ele alınabilir. Çünkü yeşil kart alabilmek için hiçbir sosyal güvenlik sistemine (Bağ-Kur, Emekli Sandığı ve SSK) bağlı olmamak gerekmektedir. Türkiye'de bu oranın yüksek olduğu yerler kırsal alanlardır. Şehirlerde yeşil kart kullananların sayısı kırsal yerleşim yerlerine göre daha azdır.

5. MEKANSAL EKONOMETRİK YAKLAŞIM

Mekansal ekonometri yaklaşımının, bölgesel ve kent bilimleri ile ilgili çalışmalarda kullanımı giderek yaygınlaşmaktadır. Bölgesel bilimlerdeki uygulamalı çalışmalarda örneklem verileri, uzayda bir nokta olarak ölçülen konumlara ait verilerdir (Le Sage, 1999; 2). Örneklem verileri bir konuma ait ise, iki çeşit sorun ortaya çıkmaktadır: 1)Gözlemler arasında mekansal bağımlılık 2)Modellenilen ilişkide mekansal heterojenlik. Mekansal bağımlılık, herhangi bir durumda konumlara ait verilerde ortaya çıkabilir. Örneğin; komşu bölgelerdeki ekonomik olaylar birbirinden bağımsız değildir. Çünkü bölgeler arasında üretim faktörleri ve bilgi açısından bir yayılma veya bölgelerin birbirlerini taklid etmeleri sözkonusudur. Böylelikle mekansal bağımlılık ortaya çıkmaktadır.

Mekansal etkileşim yapısı veya bağımlılık, genellikle mekansal ağırlık matrisi (W) ile ifade edilir. Wy , komşu bölgelerdeki y 'nin ortalama mekansal ağırlığını göstermektedir. Gözlemlerin coğrafik düzenlemelerine veya yakınlığına bağlı olarak oluşturulan mekansal ağırlık matrisi W , $n \times n$ boyutludur (Gumprecht, 2005; 2). n , coğrafyadaki konumların veya objelerin sayısıdır. Her bir coğrafik obje (eyalet, ilçe) için bir satır veya sütun vardır. Bu matristeki her bir eleman (w_{ij}), satır ve sütundaki elemanların komşu olup olmadığını göstermektedir. Komşuluk matrisleri konumların ortak bir sınır paylaşımına göre veya konumlar arasındaki uzaklığa göre belirlenir.

Mekansal bağımlılık iki farklı şekilde modellenir: Mekansal gecikmeli süreç ve mekansal hata süreci.

Mekansal gecikme sürecinde, mekansal gecikmeli bağımlı değişken, kontrol değişkenleri grubunda yer alır. Mekansal gecikmeli model aşağıdaki gibidir.

$$y_i = \rho W y_i + \beta x_i + u_i, \quad u_i \sim N(0, \sigma_u^2) \quad (1)$$

(1) ifadesindeki $W y$, komşu illerdeki şehirleşmeyi ve ρ parametresi ise şehirleşme açısından iller arasındaki mekansal etkileşimi gösteren otoregresif parametredir.

Mekansal hata modelinde ise, mekansal bağımlılık regresyon modelinin kalıntılarında ortaya çıkar ve şöyledir.

$$\begin{aligned} y_i &= \beta x_i + u_i \\ u_i &= \lambda W u_i + \varepsilon_i \end{aligned}, \quad \varepsilon_i \sim N(0, \sigma_\varepsilon^2) \quad (2)$$

λ , hata süreci için mekansal otopregresif parametreyi göstermektedir.

Mekansal korelasyon belirlendiğinde, EKK tahminleri yanlı olabilir ve böylece uygun mekansal ekonometrik araçlar gereklidir. (Rey and Montoury 2000; Le Gallo, Ertur and Baoumont 2003; G. Arbia, R. Basile and G. Piras 2005). Anselin (1988; 58-59), uygun tahmin yöntemlerinden birinin maksimum olabilirlik (ML) yöntemi olduğunu vurgulamıştır. Ayrıca diğer bir yöntemde, endojen mekansal gecikmeli bağımlı değişken problemi, araç değişkenler kullanılarak iki aşamalı EKK yaklaşımı ile giderilebilir. [Anselin 1988, 1990b), Kelejian and Robinson (1993), Kelejian and Prucha (1998)]. Son zamanlarda, mekansal hata modelinin katsayılarını tahmin etmek için moment metodunu oluşturan genel prensipler doğrultusunda birçok yaklaşıma rastlanmaktadır. Kelejian and Prucha (1999) hata modelinin parametresi λ 'nın tahmini için moment koşulları kümesi geliştirmişlerdir.

Model tahminleri, çeşitli ağırlık matrisleri kullanılarak yapılabilir. Farklı ağırlık matrislerini kıyaslanmanın en kolay yolu, onların olabilirlik yöntemi ile uygunluğunu tayin etmektir (Anselin, 1992:25). Her model için tüm teşhisleri dikkatli bir şekilde kontrol etmek gerekmektedir. En iyi model, en yüksek olabilirliğe sahip modeldir ve tüm testleri problemsiz geçen modeldir.

5.1. Veri

Türkiye'nin NUTS 3 düzey 81 il için 2000³ yılındaki şehirleşmeyi etkileyen faktörler araştırılmıştır. Veriler, DPT'nin illerin performans göstergeleri adlı çalışmasından alınmıştır. Deliktaş (2008; 7), şehirlerin büyümesini etkileyen faktörleri En Küçük Kareler Yöntemi'yle (EKK) araştırmıştır. Bu çalışmada ise, Deliktaş (2008)'in çalışmasından farklı olarak şehirleşmeyi etkileyen faktörler, mekansal ekonometri modeli aracılığı ile incelenmiştir. Böylece komşuluğun şehirleşme üzerinde etkisi araştırılmıştır. İki ayrı ağırlık matrisi kullanılmıştır. Bu ağırlık matrisleri en yakın 5 komşu ve rook sınır komşuluğu tanımlarına göre belirlenmiştir. En yakın 5 komşu tanımına göre her bir il ile en yakın 5 il, komşu olarak tanımlanmıştır. Şehirleşme göstergesi olarak şehir nüfusunun toplam nüfusa oranı alınmıştır. Komşuluğun yanısıra sanayileşme göstergesi olarak küçük sanayi sitesi işyeri sayısı (KSSİS), eğitim göstergesi olarak liselerde okullaşma oranı (LOO) ve yoksullaşma göstergesi olarak yeşil kartlı

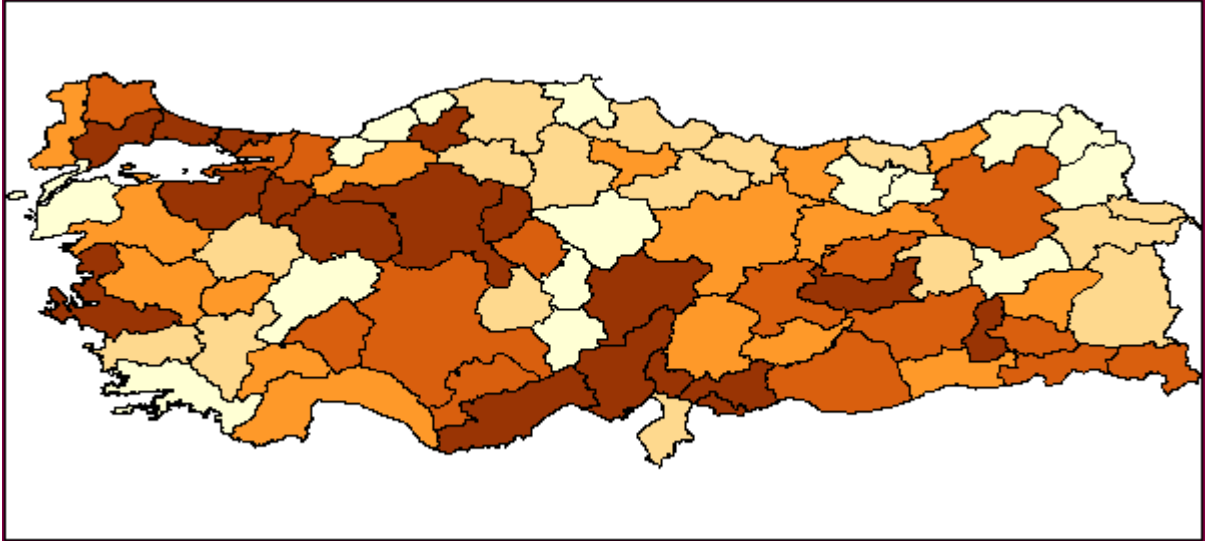
³ DPT'nin illerin performans göstergeleri adlı çalışmasından alınmıştır. Burada kullanılan verilerin yalnızca 2000 yılı değerleri mevcut olduğundan çalışma bu yıl için yapılmıştır.

kişi oranı (YKO)⁴ kullanılmıştır. Bu faktörlerin dışında istihdam, işsizlik, doğum hızı, net göç hızı gibi faktörlerin etkisi de araştırılmıştır. Ancak anlamlı bulgulara ulaşılmamıştır.

5.2.Ampirik Bulgular

Şehirleşme açısından şehirler arasında bir etkileşim olup olmadığını araştırmak için mekansal ekonometrik yaklaşım kullanılmıştır. Öncelikle şehirleşmenin mekansal dağılımı yapılmıştır ve şekil 1’de gösterilmiştir. Mekansal dağılım için şehirleşme göstergesi 5 gruba bölünmüştür. En koyu renkler, şehirleşmenin en yüksek olduğu gruptaki illeri göstermektedir. Renk açıldıkça şehirleşme de, önceki koyu renge nazaran azalmaktadır. Şekil 1 incelendiğinde, aynı renteki iller arasında bir kümelenme görülmektedir. Böylece görsel olarak şehirleşme için mekansal etkileşim veya mekansal otokorelasyonun var olduğu söylenebilir.

Şekil 1: Şehirleşmenin Mekansal Dağılımı



Mekansal otokorelasyonun varlığı görsel olarak belirlendikten sonra, istatistiksel testlerle bu otokorelasyon araştırılmıştır. Tablo 2’de EKK tahminleri ve mekansal otokorelasyon test sonuçları bulunmaktadır. Moran I, yalnızca mekansal otokorelasyonun varlığını araştırırken, *LM* testleri incelenen veri grubu için uygun otokorelasyon türüne karar vermeye yarar. Ağırlık matrislerinin elemanları en yakın 5 komşu ve rook komşuluğu tanımlarına göre kullanılmıştır.

⁴ Cömertler ve Kar (2007: 7), yoksulluk göstergesi olarak yeşil kartlı kişi oranı kullanılmışlardır.

Tablo 2: EKK Tahmin Sonuçları

<i>Değişkenler</i>	<i>En Yakın 5 Rook</i>	
	<i>Komşu</i>	<i>Komşuluğu</i>
SABİT		0.4438* (6.4194)
KSSİS		0.0101** (1.9344)
YKO		-0.0032* (-2.1691)
LOO		0.0033* (2.6644)
ÇDB(Koşul Sayısı)		13.989
Jargua-Bera		0.1000
Breush-Pagan		[0.9512] 6.6606 [0.0835]
Moran I	3.1260 [0.0017]	3.1621 [0.0015]
LM_{LAG}	0.7234 [0.3950]	1.3726 [0.2413]
RLM_{LAG}	5.8705 [0.0153]	1.6124 [0.2041]
LM_{ERROR}	5.7265 [0.0167]	7.6204 [0.0057]
RLM_{ERROR}	10.8737 [0.0009]	7.8603 [0.0050]

Tablodaki parantez içi ifadeler “t” değerlerini ve köşeli parantez içindekiler ise “p” olasılık değerlerini göstermektedir. “*” işareti, katsayının 0.005’e göre ve “**” işareti ise katsayının 0.10’a göre anlamlı olduğunu göstermektedir.

Tablo 2’de verilen EKK tahmin sonuçlarına göre tüm katsayıların işaretleri beklenildiği gibidir. Moran I ve LM istatistiklerine göre mekansal korelasyon olduğu tespit edilmiştir. En yakın 5 komşuluk tanımına göre ve rook komşuluğuna göre uygun mekansal model, mekansal hata modelidir. Çünkü LM_{LAG} istatistikleri anlamsız ve LM_{ERROR} istatistikleri ise anlamlıdır ve RLM_{ERROR} istatistikleri ise RLM_{LAG} istatistiklerinden daha anlamlıdır. Mekansal hata modellerine ait tahmin sonuçları ise Tablo 3’de verilmiştir.

Tablo 3: Mekansal Hata Modeli Tahminleri

<i>Değişkenler</i>	<i>En Yakın 5 Komşu</i>	<i>Rook Komşuluğu</i>
SABİT	0.4063* (0.000)	0.3982* (5.8926)
KSSİS	0.0125* (0.0090)	0.0121* (2.6552)
YKO	-0.0036* (0.0179)	-0.0038* (-2.5334)
LOO	0.0042* (0.0003)	0.00465* (3.9496)
λ	0.3758* (0.0063)	0.4743* (4.1242)
Log-Likelihood	75.3709	76.8857
AIC	-142.742	-145.772
SC	-133.164	-136.1937
LR	6.0991 [0.0135]	9.1286 [0.0025]

Tablo 3’de görüldüğü üzere en yakın 5 komşu ve rook komşuluk tanımlarına göre şehirleşme açısından iller arasında mekansal etkileşim olduğu ortaya çıkmıştır. Böylece komşuluğun şehirleşmeyi etkilediği söylenebilir. Ayrıca modelde kullanılan diğer değişkenlerin işaretleri teori ile uyumludur. Sanayileşme göstergesi olarak kullanılan küçük sanayi sitesi iş yeri sayısı ve beşeri sermaye göstergesi olan liselerde okullaşma oranı şehirleşmeyi pozitif yönde etkilemektedir. Yoksullaşma göstergesi olan yeşil kartlı kişi oranı ise şehirleşmeyi negatif yönde etkilemektedir. Rook komşuluğu ve en yakın 5 komşu kıyaslandığında en uygun modelin rook komşuluğuna göre belirlenen model olduğu söylenebilir. Çünkü en yüksek olasılığa bu model sahiptir.

6.SONUÇ

Bu çalışmada şehirleşmeyi belirleyen faktörler mekansal ekonometrik modeller aracılığı belirlenmiştir. Komşuluğun şehirleşme üzerinde pozitif etkisi olduğu görülmüştür. Komşuluğun yanı sıra şehirleşmeyi belirleyen faktörler arasında sanayi, eğitim ve yoksulluk gibi faktörlerin etkisi tespit edilmiştir. Sanayileşmenin ve eğitimin şehirleşmeyi pozitif yönde etkilediği ve yoksulluğun ise negatif yönde etkilediği tespit edilmiştir. Günümüzde şehirler bitişik yerleşme alanlarıyla, hizmet ve mal alışverişinde bulunmaktadır. Bu nedenle şehirlerde sanayileşme artışı meydana gelmektedir. Sanayileşmenin hız kazanması, yan sanayi kuruluşlarına da ihtiyaç doğurur. Şehirlerde ana sanayi çevresinde yan sanayi tesisleri kurulmaya başlar, ticari faaliyetler yoğunlaşır. Bölgenin sosyal, kültürel ve ekonomik yapısı gelişir, buralarda yaşayan nüfus artar. Malların üretiminin ve perakende satışın yapıldığı şehirlerde, malların dağıtım işi de daha kolaylıkla sağlanmaktadır. Ayrıca işverenler, şehirlerde vasıflı elemanı daha hızlı bir şekilde bulabilmektedir. Sanayi sektörünün gelişimi ve sektörün gelişimi ile ortaya çıkan istihdam olanakları da şehirleşme eğilimini arttırmakta, şehirlerin nüfusça ve alanca büyümesini sağlamakta, şehirleşmeyi pozitif yönde etkilemektedir. Görülmektedir ki sanayileşme, şehirleşmeyi pozitif yönde etkilemektedir.

Eğitim kurumları da kurulduğu yerlerdeki şehirleşmeyi etkiler. Bireylerin şehirlere yerleşmesi sebeplerinden birisi de, okuma çağına gelen çocuklarına şehirlerde daha iyi eğitim imkanı bulma düşüncesidir. Şehirlerdeki okullarda eğitim koşulları, kırsal alanlarda bulunan okullara göre daha üstündür. Lise ve yükseköğrenim veren eğitim birimleri yine şehirlerde eğitim vermektedir. Bu eğitim kurumları, o bölgede yaşayanlara bir iş kapasitesi yaratır. Eğitim sektörünün şehirlerde daha gelişmiş olması, şehirlerin nüfusça artmasını sağlamaktadır. Yani eğitim düzeyi geliştikçe, şehirleşme pozitif yönde etkilenmektedir.

Şehirlerin sosyo-ekonomik gelişme düzeyinden dolayı eğitilmiş, vasıflı sağlık personeli ve ayrıca daha iyi teknolojik olanakların sunulduğu sağlık kurumları şehirlerde toplanmaktadır. Bu durum da şehirleşmeyi pozitif yönde etkilemekte yani arttırmaktadır. Sağlık sektöründe yeşil kart kullananların sayısı ise kırsal alanlarda daha fazladır. Çünkü yeşil kart alabilmek için hiçbir sosyal güvenlik sistemine bağlı olmamak gerekmektedir. Bu nedenle yeşil kart kullananların sayısı şehirleşmeyi negatif yönde etkilemektedir.

KAYNAKLAR

ANSELİN, Luc (1988), *Spatial Econometrics: Methods and Models*, Kluwer Academic Publishers.

ANSELİN, Luc (1992), "Spatial Data Analysis with GIS: A Introduction to Application in the Social Sciences", www.ncgia.ucsb.edu/Publications/Tech_Reports/92/92-10.PDF, (çevrimiçi), 26.01.2007.

ARBİA Guissepe, BASİLE Roberto. ve PİRAS Gianfranco (2005), "Using Spatial Panel Data in Modelling Regional Growth and Convergence", Working Paper 55, ISAE, http://www.isae.it/Working_Papers/WP_55_2005_Arbia_Piras_Basile.pdf (çevrimiçi), 26.02.2010.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı (2009), *Kentleşme Şurası 2009, Kentsel Yoksulluk, Göç ve Sosyal Politikalar Komisyonu Raporu 7*, Ankara.

CÖMERTLER, Nazmiye ve KAR, Muhsin (2007), "Türkiye'de Suç Oranının Sosyo-Ekonomik Belirleyicileri: Yatay Kesit Analizi", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 62(2):1-17.

ÇALIŞKAN, Zekeriya (2006), "Türkiyede Şehirleşme ve Gecekondulaşma", *Fırat Üniversitesi Doğu Anadolu Bölgesi Araştırmaları Dergisi (DAUM)*, 4(2): 55-61.

DELİKTAŞ, Ertuğrul (2008), "Türkiye'de Kentlerin Büyümesi ve Ziph Kanunu", *2. Ulusal İktisat Kongresi, 20-22 Şubat 2008, DEÜ İİBF İktisat Bölümü, İzmir-Türkiye*, http://www.deu.edu.tr/userweb/iibf_kongre/dosyalar/deliktas2.pdf (çevrimiçi, 8.10.2011)

DİNCER, Bülent, ÖZASLAN, Metin ve KAVASOĞLU, Taner (2003), *İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması*, Devlet Planlama Teşkilatı Yayın No 2671, Ankara.

GÖKULU, Gökhan (2010), "Kent Güvenliği Kentleşme ve Suç İlişkisi", *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 24(1): 209-226.

GUMPRECHT, Daniel (2005), "Spatial Methods in Econometrics: An Application to R&D Spillovers", http://epub.wu.wien.ac.at/dyn/virlib/wp/eng/mediate/epub-wu-01_8ca.Pdf?ID=epub-wu-01_8ca Research Report Series, (çevrimiçi) 25.09.2007.

IŞIK, Şevket (2005), “Türkiye’de Kentleşme ve Kentleşme Modelleri”, *Ege Coğrafya Dergisi*, 14(2005) : 57-71.

KALÇA, Adem (1999), “Sanayileşme Temeline Dayanmayan Şehirleşme ve Kayıtdışı İstihdam”, *Banka ve Ekonomik Yorumlar Dergisi*, 36(7), Haziran.

KARABULUT Murat, GÜRBÜZ, Mehmet ve SANDAL Ersin Kaya (2004), “Hiyerarşik Kluster (Küme)Tekniği Kullanılarak Türkiye’de İllerin Sosyo-Ekonomik Benzerliklerinin Analizi”, *Ankara Üniversitesi Dergisi* 2(2): 65-78.

KARAMAN, Kasım. (2003), “Türkiye’de Şehirleşme Olgusu ve Gecekondü Sorunu”, *Doğu Anadolu Bölgesi Araştırmaları Dergisi*, 2(1): 108-117.

KARASU, Mithat Arman. (2008), “Türkiye’de Kentleşme Dinamiklerinin Suça Etkisi”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 57(4): 255-281.

KAVASOĞLU, Taner (2007), “Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Araştırması”, II. Bölgesel Kalkınma ve Yönetişim Sempozyumu, 25-26 Ekim, İzmir.

KELEJIAN, Harry H. and ROBINSON, Dennis P. (1993), “A Suggested Method of Estimation for Spatial İnterdependent Models with Autocorrelated Errors and An Application to A County Expenditure Model”. *Papers in Regional Science*, 72: 297-312.

KELEJIAN, Harry. H. and PRUCHA, Ingmar (1999), “A Generalized Moments Estimator for The Autoregressive Parameter in A Spatial Model”. *International Economic Review*, 40: 509-533.

KELEJIAN, Harry. H. ve PRUCHA, Ingmar (1998) “A Generalized Spatial Two Stage Least Squares Procedures for Estimating A Spatial Autoregressive Model With Autoregressive Disturbances”. *Journal of Real Estate Finance and Economics*, 17: 99-121.

KELEŞ, Ruşen (2002), *Kentleşme Politikası*, İmge Yayınları, Ankara.

KİM, Sukkoo (1995), “Expansion of Markets and the Geographic Distribution of Economic Activities: The Trends in U.S. Regional Manufacturing Structure, 1860-1987,” *Quarterly Journal of Economics* 110 (4): 881-908.

KİM, Sukkoo. (2007), *Urbanization*, The New Palgrave Dictionary of Economics, Second Edition.

LE GALLO Julie, ERTUR Cem, ve BAOUMONT Catherina. (2003), "A spatial Econometric Analysis of Convergence Across European Regions, 1980-1995", in Fingleton, B (Ed.), *Advances in Spatial Sciences*, European Regional Growth, Springer- Verlag Berlin.

LE SAGE, James. P. (1999), "The Theory and Practice of Spatial Econometrics", [http://www. spatial-econometrics. com/html/sbook.pdf](http://www.spatial-econometrics.com/html/sbook.pdf),(çevrimiçi)17.Ekim.2007.

OPIE, John. (2006), *Urbanization*, Environmental Literacy Council, Washington.

REY, Sergio J. ve MONTOURI Brett D. (2000), "U.S. Regional Income Convergence: a Spatial Econometric Perspective", *Regional Studies* 33: 145-156.

TÜİK (2010) *Türkiye İstatistik Yıllığı 2010*, Ankara.

United Nations (2004), *World Urbanization Prospects: The 2003 Revision*, Newyork.

WAGNER, L. N. (2008), *Urbanization, 21st Century Issues and Challenges*, Nova Science Publish, New York.

YILMAZ, Ali (2005), "Türkiye'de İşsiz Nüfus", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(1): 43-56.

YÜCEŞAHİN Murat M., BAYAR Rüya ve ÖZGÜR E.Murat (2004), "Türkiye'de Şehirleşmenin Mekansal Dağılışı ve Değişimi", *Coğrafi Bilimler Dergisi*,2(1): 23-39.