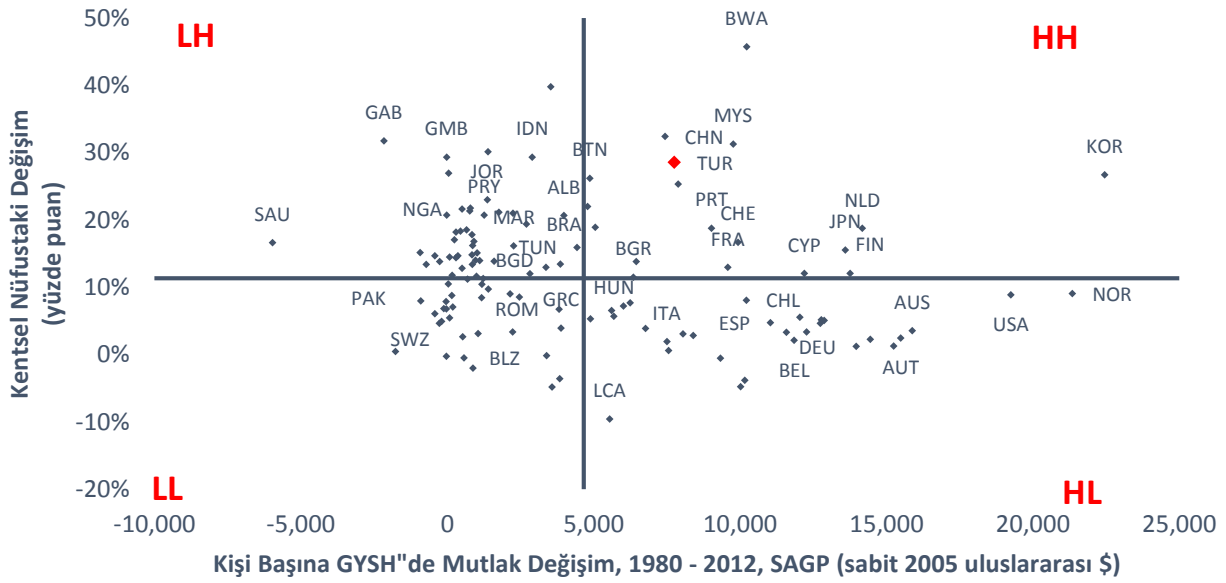


## Şehirleşme Odak Notu: Anadolu Kaplanları'nın Yükselişi

Türkiye 1980-2012 döneminde, şehirleşme oranını, kişi başına düşen milli geliriyle birlikte artıran nadir ülkelerden biridir (Şekil 1). Şili, Malezya, Çin, Güney Kore, Botswana ile birlikte sadece birkaç tane OECD ülkesi benzer şekilde şehirleşmeyi başarılı olarak yönetebilmiştir. Diğer gelişmekte olan ülkelerde, şehirleşme ya yürürlükteki politikalarla engellenmiş ya da kümelenmeyle elde edilen kazançlar geçkondu mahalleleri ve çarpık kentleşen şehirler nedeniyle kaybedilmiştir. Dünya Bankası'nın yakın zamanda yayınladığı bir raporda, Türkiye'nin şehirleşme deneyimini ve ülkeyi bu alanda başarıya götüren politika tercihleri ele almaktadır.<sup>1</sup>

Şekil 1: Şehirleşme ve Kişi Başına Düşen Gelir Artışı, 1980-12



Şehir ve şehir çevresindeki arazilerin büyük bir kısmının merkezi yönetimin elinde oluşu Türkiye'nin yaşadığı deneyimi anlamada kilit bir faktördür. Kırsal kesimden şehirlere göç edenlerin kamu arazilerine (gayri resmi olarak) yerleşmelerine ilk başlarda müsamaha gösterilmiştir. Ancak, kendilerine daha sonra bu arazilerin tapuları verilmiş, bu da onları mülklerine yatırım yapmaya, belediyeleri de bu mülklere hizmet götürmeye sevk etmiştir. Böylece Türkiye, artan ekonomik fırsatlar doğrultusunda şehirlere göçü teşvik ederken gelişmekte olan diğer ülkelerde görülen geçkondulaşmayı engellemiştir. Şehirlerde iç göçmenlerin yerleştiği bu alanlar 1980'lerin sonlarından itibaren ve son on yılda artan bir ivmeyle modern ticari ve toplu konutlara dönüştürülmüştür. Bu nedenle Türkiye'de şehirleşme, sadece artan ekonomik fırsatlarla değil aynı zamanda insanların temel hizmetlere erişimindeki gelişmelerle de bağlantılıdır ki bu da kümelenmenin getirdiği ekonomik faydaları arttırmıştır.

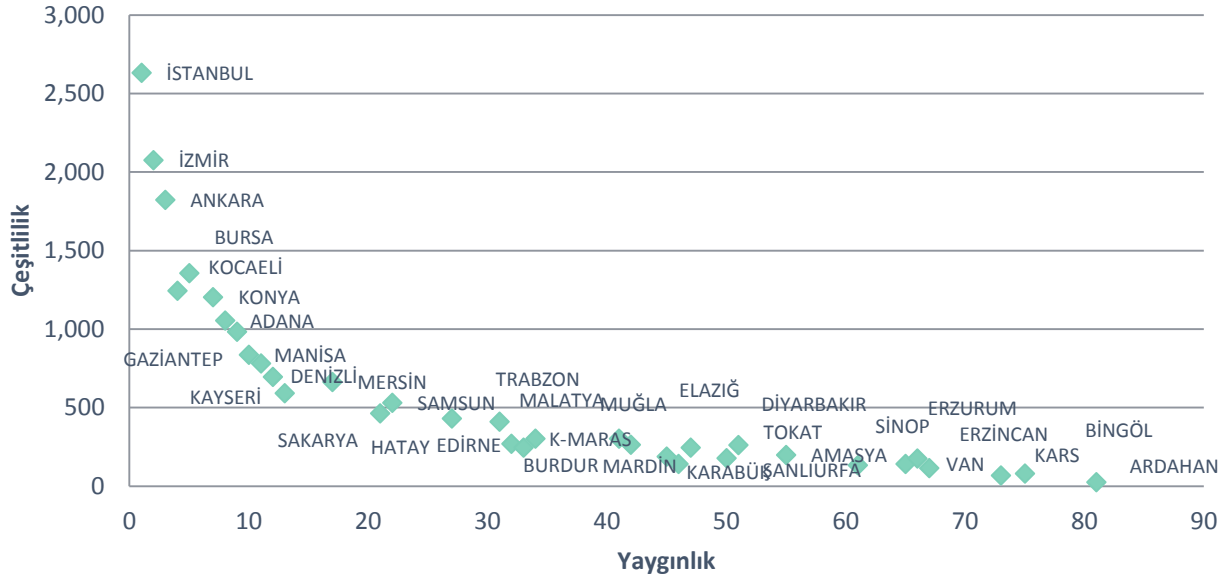
Türkiye'nin şehirleşme hikayesinde iki spesifik politika tercihi eşit derecede önem arz etmektedir. Bunlardan ilki, İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük şehirlerdeki şehir planlamasını ve kamu hizmetleri teminini şehirlerin ekonomik ayak izleri doğrultusunda büyükşehir belediyesi düzeyinde birleştiren 1984 Büyükşehir Belediyesi Kanunu'dur. Bu kanun, kentsel gelişim ile kritik kentsel altyapı yatırımlarının koordine edilmesini büyük ölçüde kolaylaştırmıştır.

İkincisi de merkezi yönetimin bağlantı altyapısına, özellikle de ulaşım yaptığı yatırımlardır. 1930'larda demir yollarıyla başlayan bu süreçte, art arda gelen hükümetler ulaşım altyapısının ekonomik kalkınmaya ayak uyduracak düzeyde olmasını sağlamıştır. Bunun sonucunda Anadolu'nun iç bölgelerinin sahildeki ticari merkezlerle bağlanmasını sağlamış ve Türkiye'nin 1980 sonrasında yakaladığı küresel ekonomiyle entegrasyon hızının ülke içi entegrasyon ve bölgesel yakınsamaya ilişkili olduğunu göstermiştir.

<sup>1</sup>Dünya Bankası (2015), "Rise of the Anatolian Tigers: Turkey Urbanization Review". Washington D.C.

Ayrıca bkz. Raiser, M. (2015), "Building sustainable cities with Turkey's urbanization agenda". Web blog post. Brookings Institution.

Şekil 2: Uzmanlık Ekonomileri



Yine de, Türkiye'nin önünde, şehirlerini sadece fonksiyonel olmaktan çıkarıp, küresel çapta yetenekler için çekim merkezi haline getirmek ve daha büyük yenilik ve üretkenlik merkezlerine dönüştürebilmek için aşması gereken dört politika sorunu bulunmaktadır.

Bunlardan ilki, ikinci sıradaki şehirlerin rekabet güçlerini geliştirebilmek için, İstanbul, İzmir ve Ankara gibi küresel ölçekte rekabetçi şehirleri izleyerek, sundukları ürün ve hizmetlerin katma değerini artırarak kendilerini diğer şehirlerden farklılaştırırken, aynı zamanda sundukları ürün ve hizmetleri çeşitlendirmesi gerekiyor.

İkincisi, şehir merkezlerindeki değerli kamu arazileri üzerinde yükselen kentsel dönüşüm modelinin artık geçerliliğini yitirmiş olabileceğidir. Arazi miktarı giderek azalmakta ve kentsel arazi kullanımına ilişkin çoklu talepler arasındaki seçimler gün geçtikçe daha keskin hale gelmektedir. Kamu arazileri, bütçeye ek bir maliyet olmadan toplu konut ve ticari gayrimenkul ikilisine yapılan yatırımları artık kolaylaştıramamaktadır. Bu seçimler arasında orta yolu bulmak için yeni devlet desteği ve müdahalesi modellerine ihtiyaç duyulmaktadır.

Üçüncüsü, kamu politikası, daha iyi planlama yaparak ve gayrimenkul geliştirme haklarının dağıtımına yönelik daha şeffaf bir sistem geliştirerek büyük bir katma değer yaratabilir. Örneğin, toplu taşıma hizmetleri, trafik ve kirlilik problemlerinin azaltılmasına yardımcı olur. Türkiye'deki motorlu araç kullanım eğiliminin Kuzey Amerika modelini mi yoksa Kuzey Avrupa modelini mi takip edeceğinin politika tercihleri belirleyecektir: Kuzey Amerika modelinde özel otomobil kullanımı şehir içi ulaşımda dahi tercih edilirken, Kuzey Avrupa modelinde verimli kentsel ulaşım sistemleri özel otomobil kullanımını gereksiz kılmakla kalmamakta, hatta bazen engel haline bile getirmektedir. Toplu taşıma, arsa değerlerini de önemli oranda arttırmaktadır. Bunun, toplu konut ve kamu hizmetlerinin temini dâhil olmak üzere, öncelikli kamu hizmetlerinin finansmanına yardımcı olmak için emlak vergileri veya arazi geliştirme haklarının açık arttırma ile satılması şeklinde bir kazanç da olabilir.

Dördüncüsü, kümelenme ekonomileri, Türkiye'de kamu hizmetlerine daha az erişimi olan ve nüfus yoğunluğunun daha düşük olduğu şehirlerden ziyade daha dinamik ve gelişmiş şehirlere fayda sağlamaya muhtemelen devam edecektir. Bölgesel eşitsizlikleri azaltmak için hükümetlerin kaynakları daha geri kalmış bölgelere aktarmayı sürdürmesi gerekecektir. Ulaşım, sağlığa ve eğitime yapılan merkezi yönetim yatırımlarına ek olarak, belediyelerin özerkliğini, idaresini ve hesap verebilirliğini güçlendirmeye ilişkin önlemlere paralel olarak merkezi yönetimden yerel yönetimlere yetki ve kaynak aktarımı tekrar düşünülebilir.

İletişim:

Ulrich Bartsch: [ubartsch@worldbank.org](mailto:ubartsch@worldbank.org)

Stephen Karam: [skaram1@worldbank.org](mailto:skaram1@worldbank.org)

Ayberk Yılmaz: [ayilmaz@worldbank.org](mailto:ayilmaz@worldbank.org)