

TERÖRSÜZ TÜRKİYE VE DEMOKRATİK EKONOMİ YÖNETİMİ

Sadık Badak*

ÖZET

Çalışmanın amacı, “Terörsüz Türkiye” hareketinin birinci yılında ülkemizde var olan ekonomik durumun değerlendirilmesi ve atılacak adımlar üzerinde rasyonel bir analiz yapmaktır. Öcalan’ın 27.02.2026 mesajında var olan öz; “Demokratik toplum, demokratik uzlaş ve entegrasyon, pozitif dönemin zihniyet dünyasının yapı taşlarıdır” (<https://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/fatih-cekirge/imralidan-orgute-son-zihin-mesaji-43118279>). “Terörsüz Türkiye” hareketi ve sonuçlarının siyasi bakış yerine ekonomik açıdan değerlendirilmesi daha rasyonel bir yaklaşım olacaktır. Almanya toprakları Türkiye’nin %50’i kadar olup eyalet yönetimine sahiptir. Bazı eyalet yönetimlerinde ekonomik verimlilik sağlandığı görülse de, benzer siyasi uygulamaların Coğrafyamız nedeniyle ülkemizi geri dönülemez, Sevr benzeri felaketlere götüreceği açıktır. Dijital çağa girerken çözüm; tüm ülke ekonomisinde demokratik yönetim ile ihracata dayalı üretim ve teknolojiye dayalı sektörel entegrasyonu zorunlu kılmaktadır. Milli gelirin dağılımı ülkemizde üç farklı gelir coğrafyası oluştuğunu göstermektedir. Genel ekonomiyi harekete geçiren temel bileşen “Ulaşım ve Taşımacılık” ekosistemidir. Kuzey Marmara dışında kalan G. Marmara, Ege, Batı Akdeniz, Çukurova, G. Doğu Anadolu, Orta Anadolu, D. Anadolu, Batı Karadeniz, Doğu Karadeniz gibi diğer dokuz ekonomi havzasında çoğu sektörler ile yurt içi ve yurt dışı ticari taşımacılık yerelden yönetilememektedir. Anadolu havzalarında faaliyet gösteren büyük işletmelerin vergi takip ve denetimi İstanbul Büyük mükellefler vergi dairesinde toplandığından havzaların büyük işletmeleri yerel özelliğini kaybetmektedir. Benzer uygulamalar, Anadolu’da tüm ekonomik ekosistemleri olumsuz etkilemekte, sektörlerde yerel firmaların çoğunluğu ekonomik açıdan günü kurtarmaya çalışmakta ve büyüme imkanı bulamamaktadır. Batı illerine göç nedeniyle Anadolu’da tarım alanları ve nüfusu azaldığından gıda üretimi azalmış, fiyatlar yükselmiştir Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgesi ekonomisini kalıcı şekilde geliştirecek tasarımlara ihtiyaç bulunduğu görülmektedir. Anadolu havzalarında limanlar erişimli çok akışlı ulaşım ve yeni sanayi koridorları ile bölgesel büyük mükellefler vergi daireleri kurulması halinde kalkınma hızını daha yüksek oranda artıracığı, gelir dağılımında dengelenmeye imkan sağlayacağı, “Made in EU” işareti kullanan güvenli tedarik ülkesi olarak AB ile ekonomik ve siyasi işbirliği açısından da önemli kazanım elde edileceği değerlendirilmektedir.

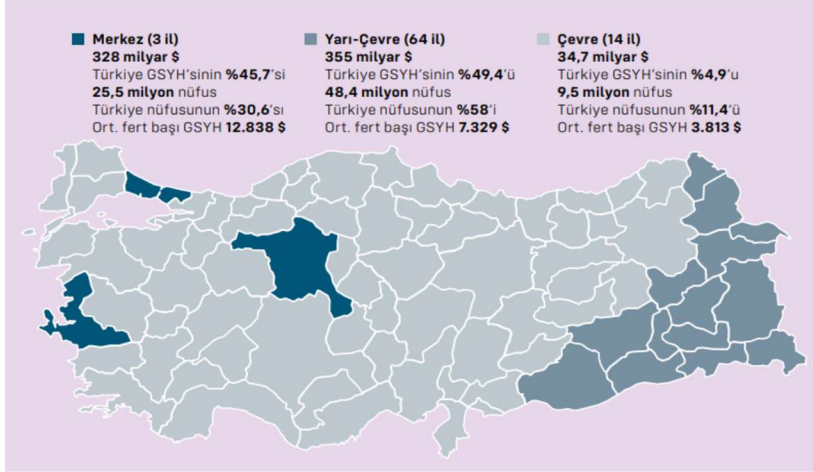
Anahtar Kelimeler: Terörsüz Türkiye, Çok Akışlı Ulaşım, Yerel Taşımacılık Yönetimi, Havza Vergi Dairesi

*Dr. 23.-24. Dönem. Antalya Milletvekili.

ORCID: 0000-0002-1192-5055

1.MEVCUT EKONOMİK DURUM

GSYİH tüm dünyada kalkınma göstergesi olarak kabul edilir. Türkiye'nin ve yeni nesillerin geleceği, öncelikle kamu yönetiminin bugün vermekte olduğu kararlar ile şekillenecektir. Aşağıda yer alan 2022 yılında yapılan bir çalışmada;



Har. 1. Üç farklı gelir coğ.

Merkez iller;İst. Ank, İzmir üç İl 25.5 milyon, kişi başı gelir 12.838 \$/yıl, GSYH % 45.7'si,
Yarı-Çevre iller; 64 ilde nüfus 48.4 milyon, kişi başı gelir 7.329 \$/yıl, GSYH % 58'i
Çevre İller; 14 ilde nüfus 9.5 milyon, gelir 3.813\$/yıl, GSYH % 4.9'u

Olduğu gösterilmekte ve bu durum “Üç Türkiye” olarak tanımlanmaktadır (Taşcı vd. 2022: 41). Ekonomik yetersizlik ve eğitime ulaşma problemleri, bir bölgemizi yurt dışından siyasi tahriklere ve yönlendirmelere açık hale getirmiştir.

1.1.Demokratik Ekonomi Yönetimini Engelleyen Sorunlar;

Genel ekonomi ve taşımacılık yönetimi İstanbul merkezli hale gelmiştir. Kuzey Marmara dışında; G. Marmara, Ege, Batı Akdeniz, Çukurova, G. Doğu, Orta Anadolu, D. Anadolu, Batı Karadeniz, Doğu Karadeniz gibi diğer dokuz ekonomi havzasında çoğu sektörler ve ticari taşımacılık yerelden yönetilememektedir. Ticari kontratların büyük çoğunluğu Kuzey Marmara'da konuşlanmış firmalar tarafından alınmakta ve yönetilmektedir. Ülkemizde taşımacılığa uygun 182 liman bulunmakta ancak yeterli ekipmanları kurulmadığından yüklerin çoğunluğu için İstanbul merkezli 35 liman kullanılmakta, Ege ve Çukurova dışında kalan illerimiz ulaşım bağlantısı veya gümrük yetkisi olmadığından yurt dışı taşımacılıkta kendi limanlarını kullanamamaktadır. Ulaşım yönetiminde merkezi yapılanma eşya ve sermayenin yüksek hızda yer değiştirmesini yavaşlatır, zaman kaybına ve fiyatların yükselmesine yol açar, enflasyona katkı verir. Çok akslı ulaşım altyapıları ve çok merkezli taşımacılık politikaları düşük maliyet ve ekonomide verimlilik yanında doğu illerimizde komşu ülkelere hizmet satarak

ihracata daha yüksek katkı vermelerini sağlayacaktır (Badak, 2023, s.118-126, Szymonik, 2013, s.117-125).

Engel 1.H. Hilts yol raporuna bağlı olarak 1948 ‘den buyana ülkemiz ulaşım altyapıları Güneydoğu’dan Kuzey Batı’ya, Irak sınırlarından İstanbul yönünde TEK AKSLI olarak inşa edilmesi öncelik haline getirilmiştir. lke içinde endüstri taşımacılığı büyük lde kara ve demiryoluyla ve İstanbul ncelikli yapılmaktadır. Ekonomik ve sosyal açıdan gelişmeye çalışan dokuz havzamız arasında doğrudan ÇOK AKSLI endüstriyel karayolu ve demiryolu ulaşım altyapıları henüz yoktur. Orta Anadolu’da, Doğu ve Güneydoğu Havzalarımızda endüstriyi geliştirecek, limanlara ulaşımı sağlayacak altyapı projeleri denek beklemektedir. Buna rağmen, on yıl önce hizmete giren Ankara-İstanbul hızlı tren ve otoyolu kapasiteleri henüz tam olarak kullanılmadığı halde, Ulaştırma Bakanlığı tarafından, *Ankara-İstanbul arasında yeni bir otoyol ve hızlı tren yatırımı* yapılacağı açıklanması anayasa hükümlerine uygun değildir. Bu gibi politikalarla Ekonomi yönetimi fiilen İstanbul’dan tek merkezli duruma gelmiş, havzaların kalkınması çok zorlaşmıştır (<https://www.ekonomim.com/kose-yazisi/depremdede-yikilan-carsinin-yenisine-cagri-yapilan-800-esnaft-an-tasinan-neden-8de-kaldi/878919>). Anayasamızın 166. maddesine göre endüstrinin yurt sathında dengeli dağılmasını tasarlamak, planlamak ve uygulamak hüküm altına alınmıştır. Anayasamızın ilgili maddesi şoyledir ; “Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, İKİNCİ BÖLÜM Ekonomik Hükümler I. Planlama; Ekonomik ve Sosyal Konsey MADDE 166- Ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmayı, **zellikle sanayiın ve tarımın yurt düzeyinde dengeli ve uyumlu biçimde hızla gelişmesini**, ülke kaynaklarının döküm ve değerlendirilmesini yaparak verimli şekilde kullanılmasını planlamak, bu amaçla gerekli teşkilatı kurmak Devletin görevidir”.

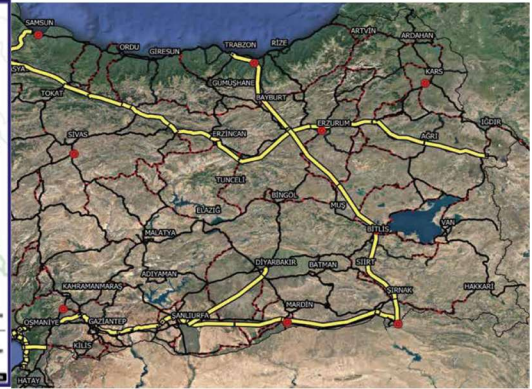
Engel 2.İstanbul Büyük mükellefler vergi dairesi, Anadolu havzalarında faaliyet gösteren büyük işletmelerin vergi takip ve denetimini İstanbul’da topladığından havzaların büyük işletmeleri yerel özelliğini kaybetmektedir. Ayrıca, çok vergi ödeyen işletmelere il düzeyinde her yıl denetim uygulanıp, çok mükellefi olan İstanbul ilinde denetim sırası daha seyrek olduğundan illerdeki diğer büyük işletmeler de merkezlerini çok mükellef bulunan İstanbul’a taşımaktadır. Büyük işletmelerle birlikte mali, hukuki, ticari ve endüstriyel iş, karar ve kontratlar yerelden İstanbul’a taşınarak yerel ekonomi ekosisteminde var olan firmalar ve meslek insanları kendi sektörlerinde kk taşeronlar halinde kalmıştır.

Örnek 2. D.Akdeniz (Çukurova) dan, Karadeniz'e (Ünye-Ordu-Giresun'a) ulaşan Kuzey/Güney Bölünmüş karayolunun 70-80 km bağlantıları 10 yıldır tamamlanmadığından. Çukurova ile D.Karadeniz arasında limandan-limana taşımacılık yapılamamakta, Havza şehirlerinde bulunan imalat sanayi Marmara ve Ege limanlarını kullanmak zorunda kalmaktadır. Burdur-Antalya limanı arasında demiryolu proje dosyası tüm detayları ile 2014 yılında tamamlandığı halde yatırıma geçilmemekte, bölgenin dış ticareti İstandul, Mersin ve İzmir limanlarına bağlı kalmaktadır.

2.2. Irak-Türkiye Kalkınma Yolu (KYP) gündemde değilken (2005 yılında) planlanan Otoyollarda değişmesi gereken veya eksik olan güzergahlar aşağıda 4 No' lu haritada ve ön hazırlıklarına hızla başlanması gereken Trabzon-Şırnak otoyolu 5 No'lu haritada gösterilmiştir.



Harita 4. 2035 Otoyollar



Harita 5. Trabzon-Şırnak Otoyolu

Kaynak;<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2021.pdf>

-Irak-Türkiye Kalkınma Yolu (KYP) ve Çukurova ile Ege Bölgesi arasında taşımacılık için Mersin-İzmir otoyolu, *yüksek tarım niteliklerinde ve uzun mesafe olan Antalya kıyılarında değil; sanayi bölgesi ve daha kısa olan Mersin-Taşucu-Karaman-Isparta-Denizli aksına* inşa edilmelidir.

-Irak-Türkiye Kalkınma Yolu (KYP) ile Çanakkale Köprüsü arasında taşımacılık için Niğde-Karaman otoyol bağlantısı inşa edilmelidir.

-Har.5 D. K. Deniz-Irak/Suriye arasında taşımacılık için 2040 sonrasında görünen Trabzon-Şırnak Otoyolu ve Tarımsal Sanayi koridoru ekosistem tasarımları başlamalıdır.

3.DEMOKRATİK EKONOMİ YÖNETİMİ İÇİN ATILACAK ADIMLAR

Modern dönemde ülkelerin kalkınmasını sağlayan Genel Endüstri Sistemleridir. Endüstri sistemlerinde dört temel unsur bulunur: **1. Ulaşım Altyapıları, 2. Müteşebbis (Yatırımcı-Yönetici), 3. Üretim Noktası (Fabrika-Tesis), 4. Teknoloji.**

Orta ve Doğu Anadolu'da yeni endüstri ve üretim akslarının kurulması Batı bölgelerimizde toplanmış olan endüstrilerin bütün bölgelerimize dağılmasını sağlayacaktır. Dijital çağ, ülkemiz için ihracat ve limanlara erişim merkezli üretim ve teknolojiyi zorunlu kılmaktadır. Endüstrinin Orta Anadolu'da düzenli şekilde gelişmesini sağlayacak ilk tasarım Samsun-Mersin Sanayi Koridoru (SMSK)' dur. Endüstriler limandan-limana erişen ulaşım sistemleri ile gelişebilir. SMS Koridoru Akdeniz limanları ile Orta Karadeniz limanlarını güçlü taşımacılık altyapıları ile birbirine bağlayacaktır.

3.1.Samsun-Mersin Sanayi Koridoru (SMSK 500Km) Harita.6.



Kaynak.

<https://www.turkiyegazetesi.com.tr/ekonomi/adoluya-sanayi-gocu-guvenli-illere-sanayi-havzolari-kurulacak-1766398?s=1>

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımızca hazırlanan Samsun-Mersin Sanayi (SMSK) Koridorunun hızla hayata geçmesi için Ulaşım Altyapıları, Müteşebbis (Yatırımcı-Yönetici), Üretim Noktası (Fabrika-Tesis), Teknoloji paydaşlarını oluşturan ekosistemlerin bütün alt ve yan unsurları belirlenerek müşterek çalışmalara hızla başlanmalıdır.

3.2.Doğu Karadeniz – Doğu Akdeniz Sanayi Kalkınma Koridoru (KASK) (450Km)



Harita.7. Kaynak. Badak, S. (2023).

D. Karadeniz-D. Akdeniz Kalkınma koridoru proje detaylarının hazırlanması için paydaşlarını oluşturan bütün ekosistemle birlikte çalışmalarına başlanması önem taşımaktadır. Samsun-Mersin ve D. Karadeniz-D. Akdeniz sanayi koridorlarında planlanacak olan arsaların sanayiciye 30 yıllık taksitli ödemeli verilmesi endüstriyi geliştirecek önemli bir teşvik olacaktır.

3.3.Sivas-Erzurum-Kars Tarım ve Gıda Sanayi Koridoru



Harita.8.

3.4.Harita 8.'de görülen Sivas-Erzurum Tarım ve Gıda koridorunda geliştirilecek tarım arazileri "Milli Gıda Üretim Projesi" ile sanayicilere ön ödemesiz olarak baklagiller, sebze ve et üretimi için bedeli on yıl boyunca ürün alım garantisiyle ödenmek üzere her sanayi yatırımcısına tahsis edilmesi ise tarım ve hayvancılık üretiminin kurumsal gelişmesine katkıda bulunacaktır.

3.5. Havzada önceden var olan terör nedeniyle 2040' lı yıllara planlanan Trabzon-Şırnak Otoyolu ve Tarım Endüstrisi koridoru ekosistem tasarımlarına 2026 yılında başlanması Doğu ve G. Doğu bölgelerimizin gıda endüstrisinde hızla gelişmesini sağlayacaktır. Böylece Irak-Türkiye Kalkınma yolu (KYP) taşımacılığı da Karadeniz Limanlarını kullanarak bölge ekonomisine ayrıca verimlilik getirecektir. Yerelden yönetilecek G. Doğu havzası taşımacılığı Irak ve Suriye endüstri taşımacılığına daha çok katkı vererek hem ihracatımıza hem de iki komşu ülkenin gelişmesini hızlandıracaktır(<https://www.haberler.com/dunya/savas-surerken-rota-turkiye-ye-cevrildi-olimiz-19622047-haberi/>).

4.“TERÖRSÜZ TÜRKİYE” HAREKETİNE POZİTİF SİYASET ÜRETMEK

Terörsüz Türkiye hareketine, “Ekonomi Yönetiminde Demokratikleşme” politikası ile cevap verilmesi yeni kazanımlar sağlayacaktır. Ülkemizde 40 yıllık ekonomi politikalarıyla Marmara ve Ege nüfusu artmış, Anadolu nüfusu azalmıştır. Anadolu’da tarım alanları ve nüfusu azaldığından tarım ürünü ve gıda üretimi azalmış, fiyatlar yükselmiştir. Milli gelirin dağılımını gösteren 2023 TÜİK GİNİ katsayısına (420) göre Toplumun %30’undan fazlası düşük gelirli olduğundan protein yoğun gıdaya erişmekte zorluklar yaşamakta bu durum ülke geleceğini tehdit etmektedir. Zenginliğin tüm ülkede daha dengeli dağılmasını sağlamak için ekonomi yönetiminde demokratikleşme ve Doğu-Güneydoğu Anadolu’nun hızla endüstrileştirilmesi öncelikli olmalıdır (<https://veriportali.tuik.gov.tr/tr/press/53840>)

Cumhurbaşkanımız Sayın Erdoğan ve MHP Genel Bşk. Sayın Bahçeli önderliğinde başlayan “Terörsüz Türkiye” hareketi, DEM ve Öcalan’ın adımlarıyla olumlu yönde ilerlemekte olup TBMM Başkanımız Sayın Kurtulmuş’un yönetiminde “Milli Dayanışma, Kardeşlik ve Demokrasi Komisyonu” hukuki düzenlemeler için öneriler hazırlığı yapmaktadır. “Terörsüz Türkiye” hareketine iktidar ve muhalefetin “Ekonomi Yönetiminde Demokratikleşme” siyaseti ile olumlu cevabı, ülkemizde hem üretim artışı ve GSMH’ nin daha hızlı yükselmesi açısından hem sosyal açıdan yeni kazanımlar sağlayama potansiyeli taşımaktadır. Kalkınma planlarımızda, bugüne kadar terörle anılan Doğu ve G. Doğu Bölgemiz için endüstri altyapıları inşası 2040 lı yıllarda görülmektedir. Anılan havzalarımız, “Terörsüz Türkiye Hareketi” ile normal asayişe kavuşmuş, ülke endüstrisine entegre olmasını engelleyen problemler ortadan kalkmıştır. Bölgenin sınai kalkınma altyapılarını düzenleyecek olan mevzuat, tasarım, planlama ve uygulama adımlarına 2026 yılında başlayacak politikalar ile devam edilmesi ülkemizde doğan kardeşlik havasını somut adımlara dönüştüreceği kabul edilmektedir.

SONUÇ: TERÖRSÜZ TÜRKİYE’DE DEMOKRATİK EKONOMİ YÖNETİMİ İÇİN ÜÇ ÖNERİ

1. Endüstride var olan bütün sektörleri harekete geçiren ana bileşenlerden birisi “taşımacılık ekosistemi” dir. Ticari taşımacılıkta tek merkezli, tek akslı ulaştırma yönetiminden havza merkezli, çok akslı taşımacılık politikasına geçilmesi.
2. Ankara-İstanbul arasında on yıl önce açılan otoyol ve hızlı tren halen başarıyla hizmet vermektedir. Ulaştırma Bakanlığınca açıklanmakta olan *Ankara-İstanbul arasında yeni bir Otoyol ve yeni bir Hızlı Tren projesi* 2040’lı yıllara ertelenerek, yerine Doğrudan havzalar arasında ve limandan limana ulaşım politikası kapsamında Samsun-Mersin Sanayi Koridoru ile

Otoyol ve Hızlı Tren projesine başlanması, takiben Ordu-Adana ve Trabzon-Şırnak arasında Endüstri Koridoru, Otoyol ve Hızlı Tren tasarımlarına başlanması çok daha rasyonel olacağı, “Made in EU” markasıyla üretimin hızla artırılmasına katkı sağlayacağı öngörülmektedir.

3. Büyük mükellefler vergi daireleri (Bölge istinaf mahkemeleri gibi) dokuz Anadolu havzasında da kurularak yerel büyük işletmelere rehberlik yapması. Böylece mali, hukuki, ticari ve endüstriyel iş, karar ve kontratlar büyük ölçüde yerelde gerçekleşeceğinden yerel ekonomi ekosisteminde var olan firmaların ve mesleki kuruluşların büyümelerine destek olacaktır.

KAYNAKÇA

- 1.BADAK, S. (2023). Ulaştırma ekonomisi, lojistik ve Türkiye, *Nobel Yayınları*, Ankara.
- 2.BADAK, S. Uluslararası Akademik Birikim Dergisi Yıl: 2024. Cilt: 7, Sayı 5, ss.803-826
- 3.ÇEKİRGE, F. (<https://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/fatih-cekirge/imralidan-orgute-son-zihin-mesaji-43118279> Erişim 27.02.2026
- 4.<https://www.ekonomim.com/kose-yazisi/depemde-yikilan-carsinin-yenisine-cagri-yapilan-800-esnaft-an-tasinan-neden-8de-kaldi/878919> Erişim tarihi 02.03.2026.
- 5.<https://www.haberler.com/dunya/savas-surerken-rota-turkiye-ye-cevrildi-o-ilimiz-19622047-haberi/> Erişim tarihi04.03.2026.
- 6.SANAYİ ve Teknoloji Bakanlığı, <https://www.turkiyegazetesi.com.tr/ekonomi/anadoluya-sanayi-gocu-guvenli-illere-sanayi-havzolari-kurulacak-1766398?s=1>Erişim tarihi 28.02.2026
- 7.SZYMONİK, A. Transport Economics For logistics and Logisticians. Theory and Practice, 2013
- 8.TAŞCI, K. Belgin, Ö. ve Saygılı, H. (2022). Doğu ve güneydoğu illerinde kronik kalkınma sorunu, alternatif bir çözüm önerisi, s.41, *Maliye Hesap Uzmanları Yayınları*, Mass Matbaacılık A.Ş. İstanbul.
9. TÜİK, <https://veriportali.tuik.gov.tr/tr/press/53840> Erişim tarihi; 12.03.2026)
- 10.ULAŞTIRMA Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye, Kuzey-Güney Koridorları 2021: 67
- 11.ULAŞTIRMA Bakanlığı, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2021.pdf> Erişim Tarihi Şubat 2023.