



**GÜVEN SAK**  
TEPAV KURUCU DİREKTÖRÜ  
EKONOMİST

## Marmara'da deprem olursa Türkiye ekonomisi çöker mi?

Marmara'nın ve İstanbul'un seyrekleştirilmesi mümkün mü? Evet. 1980'den sonra Türkiye'de sanayi, büyük metropollerin dışına taştı ve Anadolu'da bir dizi ikinci kent ortaya çıktı. Orta Anadolu Bölgesi artık ikinci Marmara Bölgesi olma potansiyeline sahip görünüyor.

**K**ahramanmaraş merkezli 6 Şubat depremleri karşısındaki hazırlıksızlığımız yalnızca "Allah kimseyi devlete muhtaç etmesin" dedirtmedi, olası Marmara depremi konusundaki korkuları da artırdı. Depremin üzerinden neredeyse iki ay geçti. Ortadaki keşmekeş, Ankara'nın ihtiyaçları hâlâ idrak edemediğini gösteriyor. Her yerin ihtiyacının farklı olduğu, daha tam olarak anlayamadı doğrusu. Görünen o ki, seçime kadar temel atma törenleri ile vaziyeti idare ediyormuş gibi yapacağız.

Bugün deprem sonrası sıkça tartışılan bir soruya cevap vermeye çalışayım. Marmara'da deprem olursa Türkiye ekonomisi hızla çöker mi? En son Prof. Dr. Naci Görür hocamız öyle diyordu. Türkiye'nin toplam ihracatının yüzde 61'ini Marmara Denizi etrafındaki iller gerçekleştiriyor. Türkiye'nin milli gelirinin yüzde 42'si bu bölgeden kaynaklanıyor. Toplam istihdamın yüzde 28'i de bu bölgede. Bu ne demek? Olası Marmara depremi Türkiye ekonomisini son derece olumsuz etkileyebilme potansiyeline sahip. Ama aynı zamanda bu bölgede daha kurumsallaşmış şirketlerimiz var. Kahramanmaraş ve Marmara depremleri arasındaki farklardan biri de bu. Kurumsallaşmış şirketlerin toparlanması KOBİ'lere göre daha kolay olabilir. Bugün deprem bölgesinde işi zorlaştıran faktörlerden biri de bu.

Peki, Marmara'nın ve bu arada İstanbul'un seyrekleştirilmesi mümkün mü? Evet. 1980'den sonra Türkiye'de sanayi büyük metropollerin dışına taştı ve bir dizi ikinci kent ortaya çıktı Anadolu'da. Orta Anadolu Bölgesi de artık ikinci Marmara Bölgesi olma potansiyeline sahip görünüyor. Gelin hızlıca anlatayım.

### **MARMARA'NIN KALABALIKLIĞI ARTIK REKABET İÇİN KISIT OLUŞTURUYOR**

Türkiye'nin bir İstanbul ve Marmara meselesi var. Marmara ve İstanbul çok sıkışık. Bu sıkışıklık bizatihi Marmara'nın sıçrama kabiliyetini olumsuz bir biçimde etkiliyor. İstanbul başka metropollerle karşılaştırıldığında çok kalabalık. Türkiye nüfusunun neredeyse beşte biri İstanbul'da yaşıyor.

Türkiye'nin ihracatının yüzde 49'unu İstanbul tek başına yapıyor. Kayıtlı istihdamın yüzde 28'i İstanbul'dan. Milli gelirin üçte biri İstanbul'da üretiliyor.

### ORTA ANADOLU YENİ MARMARA OLABİLİR Mİ?

Bu sayılarla birlikte bakıldığında deprem riski radikal tedbirler gerektiriyor. Yalnızca İstanbul ve Marmara'nın depreme hazırlığını artırmayı ve aynı zamanda sanayiye Marmara dışına taşımayı düşünmeye başlamamız lazım. Bunun için Anadolu bir imkân sunuyor aslında.

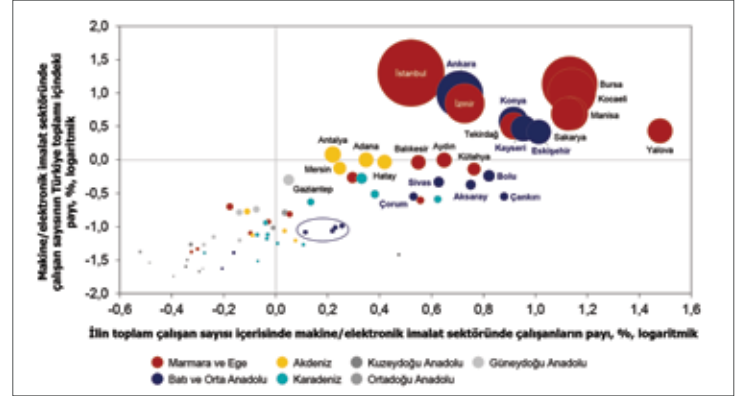
Yandaki grafikte makine ve elektronik imalat sanayisinde çalışanların hem il hem de Türkiye içindeki payları yerleştirilmiş durumda. Grafikte sağa doğru gittikçe il içerisinde bu sektörlerde çalışanların payı, yukarıya doğru çıktıkça ise Türkiye'deki payı artıyor. Marmara Bölgesi ve İzmir ile civarındaki illerde makine ve elektronik sektörlerinin kümelendiğini görebiliyoruz. Batı ve Orta Anadolu'da ise yalnızca Ankara, Konya, Kayseri ve Eskişehir göze çarpıyor.

Deprem riskinin daha az olduğu, daha nitelikli imkân setine ve sıçrama potansiyeline sahip olan Batı ve Orta Anadolu illerimize makine ve elektronik imalatının taşınması, üretimin niteliğinin yeniden tasarlanması için yeni bir fırsatı da beraberinde getiriyor. Makine sektörü bir ülkede, bir ilde başka alanlara doğru sıçrayarak



Olası Marmara depremi Türkiye ekonomisini son derece olumsuz etkileyebilme potansiyeline sahip.

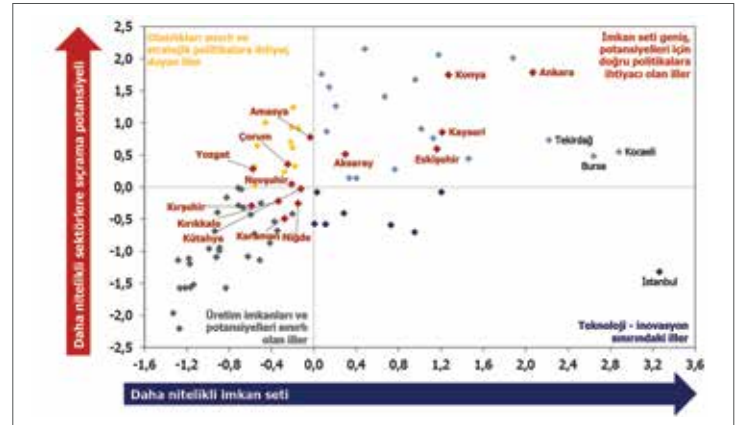
**Grafik 1:** Türkiye'de makine/elektronik imalat sanayi



**Kaynak:** SGK, TEPAV hesaplamaları

Not: Daire büyüklükleri makine/elektronik imalat sektöründe çalışan sayısını temsil etmektedir. Analizde Eskişehir, Bolu, Çankırı ve Çorum Batı ve Orta Anadolu bölgesine dâhil edilmmiştir.

**Grafik 2:** İllerin ekonomik sofistikasyon seviyeleri ve potansiyelleri, 2019

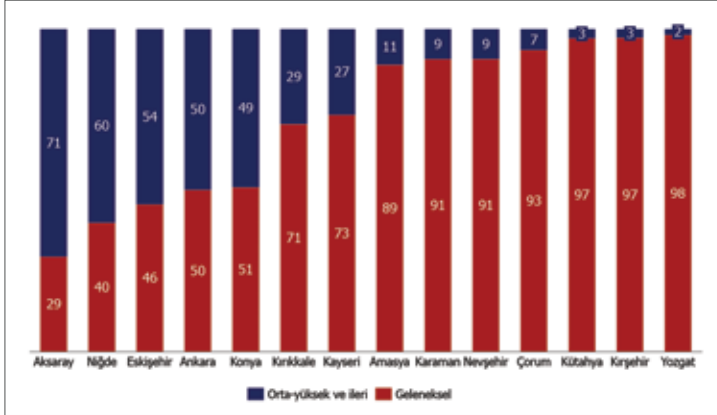


**Kaynak:** SGK, TEPAV hesaplamaları

potansiyeli hızla genişletme imkânı yaratabiliyor. Bu nedenle son derece önemli. Çalışanlar açısından bakarsanız bu sektörün en çok çalışanı olan iller Doğu Marmara'da. Ama Marmara ve Ege dışındaki mavi ve sarı noktalara da dikkatinizi çekeyim: Mersin, Hatay, Gaziantep, Adana, Sivas, Aksaray.

Ayrıca, Batı ve Orta Anadolu'da beceri seti yüksek iller var. Bu çerçevede, bu bölgelerin yenilenme/sıçrama ihtimali Marmara'dan çok daha fazla. Kırmızı ile işaretli iller Batı ve Orta Anadolu illeri.

Tekirdağ, Bursa, Kocaeli ve İstanbul gibi iller hep inovasyon sınırındaki iller. Bu illerde sıçrama olabilmesi için Türkiye'de hâlâ olmayan bir becerinin kazanılması, yeni bir ürünün üretilmesi, bir yenilik yapılması gerekiyor. Aslında Marmara seyrekleşirse, İstanbul'daki yoğunlaşma azaltılabilirse bugüne kadar ülkemizde üretilmeyen ürünlere odaklanmak ve yeniliklere yönelmek de daha kolay olabilir. Ankara aslında çevresiyle birlikte geleneksel sektörler için önemli bir ihracat odağı haline gelebilir. Tek tek

**Grafik 3:** İmalat sanayi ihracatının teknoloji düzeyine göre dağılımı, %, 2022

**Kaynak:** TÜİK, TEPAV hesaplamaları

Not: Teknoloji ayırımında ISIC Rev. 3 ve ilgili OECD sınıflaması temel alınmıştır.

**Grafik 4:** Türkiye'nin koridor odaklı gelişme haritası

**Kaynak:** Üst Ölçekli Mekânsal Stratejik Planlama Projesi

Not: Türkiye'nin koridor odaklı gelişme haritasında ağırlıklı olarak alt yapı ve ekonomi ilişkileri temel alınarak ekonomik yoğunlaşmanın pozitif etkilerinden faydalanmak için belli koridorlara belli işlevler atanmaktadır.

illere bakıldığında geleneksel sektörlerden ihracatın ağırlığı görülüyor ancak Ankara, Konya, Eskişehir, Kayseri, Niğde ve Aksaray'da orta-yüksek ve ileri teknoloji ürünler ihracatı kapasitesi de var.

#### ANKARA-ADANA OTOYOLUNUN TAMAMLANMASI VE MERSİN LİMANI İMKÂN SUNUYOR

Türkiye, bu çerçevede "Yeşil Dönüşüm"ü deprem riskini de dikkate alarak bir yeniden yapılanma fırsatı olarak kullanabilir. Türkiye, ihracatının neredeyse yüzde 61'ini Marmara Denizi'nin etrafındaki illerden yapıyor. Yalnızca deprem riskini değil en son müsülaj örneğinde de gördüğümüz çevre felaketini de yönetebilmek için sanayinin Marmara dışına kaydırılması önemli. Ankara'dan Adana'ya giden otoyolun tamamlanması, aslında sanayinin Orta Anadolu'ya kaydırılabilmesine ilişkin güzel bir fırsat sunuyor. İstanbul bu yolla Adana'ya ve Mersin'e bağlanıyor. Otoyolun Ankara'dan sonraki bölümünde neler yapılabileceğine, bu bölgenin konnektivitesine şimdiden odaklanmakta ve çalışmaya başlamakta fayda var.



Türkiye.  
"Yeşil  
Dönüşüm"ü  
deprem  
riskini de  
dikkate  
alarak,  
yeniden  
yapılanma  
fırsatı olarak  
kullanabilir.

#### KORİDOR ODAKLI BİR MEKÂNSAL GELİŞME STRATEJİSİNE İHTİYACIMIZ VAR

Türkiye'nin şimdiden ciddi bir mekânsal planlama stratejisine sahip olması gerekiyor. Burada hangi mekânda hangi işe odaklanacağımıza baştan karar vermekte fayda var. TEPAV'da kullandığımız şablonu da buraya koyayım. Orta Anadolu Sanayi Bölgesi fikri orada da var. Doğu Anadolu Serbest Turizm Bölgesi'ni de bu çerçevede Antalya'dan tamamen farklı bir konseptte düşünmeye başlamamız lazım.

Türkiye'nin, ulusal ve bölgesel planların yanında mekânsal bir planlama stratejisine de ihtiyacı var. Neden? Adana'nın, Gaziantep'in, Ankara'nın, Konya'nın büyüme ve ihracat hedefi olmadan Türkiye'nin büyüme ve ihracat hedefi olamayacağını artık kavramamız gerekiyor. Bu çerçevede, planlamanın kıyıda bitmemesi, deniz dibini ve denizleri de kapsamaması gerekiyor. Sektörel çeşitlenmeyi artırmak için Türkiye'nin bir mavi büyüme stratejisine de sahip olması gerekiyor. Mavi büyüme stratejisi olmadan mavi vatan zaten ancak bir hikâye olabilir. Türkiye'nin mekânsal stratejik planının denizleri de içerecek biçimde genişletilerek hazırlanması, yeşil büyümenin mavi büyüme stratejisi ile desteklenmesi gerekiyor. Bu çerçevede, sanayinin Marmara'dan Anadolu'ya doğru yürümesini de planlamak mümkün aslında.