



Küresel Krizlerin Türk Lojistik Sektörüne Etkileri: 2008 Küresel Finansal Krizi ve COVID-19 Sağlık Krizi

Effects of Global Crises on Turkish Logistics Industry: 2008 Global Financial Crisis and COVID-19 Health Crisis

Seren Fırat¹

¹Öğr. Gör. İstanbul Gelişim Üniversitesi, İstanbul Gelişim Meslek Yüksekokulu, Lojistik Bölümü, skaya@gelisim.edu.tr, Orcid Id: 0000-0001-7269-2905

MAKALE BİLGİSİ

Anahtar Kelimeler

COVID-19,
Koronavirüs,
Pandemi,
Kriz,
Finans Krizi

Makale Geçmişi:

Geliş Tarihi: 04 Ağustos 2021
Kabul Tarihi: 4 Şubat 2023

ARTICLE INFO

Keywords

COVID-19,
Coronavirus,
Pandemic,
Crisis,
Financial Crisis

Article History:

Received: 04 August 2021
Accepted: 4 February 2023

ÖZET

Bu çalışmada, 2019 yılında ortaya çıkan COVID-19 Sağlık Krizi ile 2008 Küresel Finansal Krizin lojistik sektörü üzerindeki etkisi karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir. Ülkelerin gelişmişlik düzeylerine etki eden ve işletmeler için rekabet edebilirlik noktasında hayati öneme sahip olan bu kavramın küresel krizler sonucunda alınan önlemler ve revizyonlarla yeniden şekillendiği görülmektedir. Lojistik sektörü kendi içindeki dinamiklerin yanında dış çevredeki değişimlerden de etkilenmektedir. Tamamlayıcı bir hizmet sektörü olması nedeniyle lojistik sektörü dışsal etkilere karşı daha duyarlıdır. Elbette bu dışsal etkilerin başında dünya ekonomilerini etkileyen krizler gelmektedir. Bu anlamda, 2008 Küresel Finansal Kriz ve 2020’de ekonomik etkileri görülen COVID-19 Sağlık Krizi lojistik sektörüne etki eden en önemli dışsal unsurları oluşturmaktadır. İki kriz arasında önemli farklılıklar olması, lojistik sektörüne etkileri açısından da oldukça farklı sonuçlar doğurmaktadır. Sonuçların analizi, lojistik sektörünün geleceğine dair yapılacak tahminler için önem arz etmektedir. Çalışma, iki krizin lojistik sektörüne etkilerini analiz ederek, lojistik sektörünün geleceğine dair ışık tutarak literatüre katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

ABSTRACT

In this study, the effects of the COVID-19 Health Crisis that emerged at the end of 2019 and the 2008 Global Financial Crisis on the logistics sector were evaluated comparatively. It is seen that this concept, which affects the development levels of countries and is of vital importance for businesses in terms of competitiveness, has been reshaped with the measures and revisions taken as a result of global crises. The logistics sector is affected by the changes in the external environment as well as the dynamics within itself. Since it is a complementary service sector, the logistics sector is more sensitive to external effects. Of course, at the forefront of these external effects are the crises that affect the world economies. In this regard, the 2008 Global Financial Crisis, and the COVID-19 Health Crisis which had economic effects start to be seen in 2020 constitute the most important external factors affecting the logistics sector. The fact that there are significant differences between the two crises creates quite different results in terms of their effects on the logistics sector. The analysis of these results is important for the predictions to be made about the future of the logistics industry. This study aims to contribute to the literature by analyzing the effects of the two crises on the logistics sector, shedding light on the future of the logistics sector.

Cin’in Hubei Eyaleti 31 Aralık 2019 tarihinde, Vuhan kentinde nedeni bilinmeyen pnömoni vakaları olduğu bildirilmiştir. Dünya Sağlık Örgütü COVID-19 verilerine göre; Vuhan Güney Çin Deniz Ürünleri Şehir Pazarı çalışanlarında, kümelenme olduğu ifade edilmiş ve 13 Ocak 2020’de ilk impote vaka Tayland’dan 61 yaşındaki Çinli bir kadın

olmuştur. Bu vaka sonrasında insandan insana bulaşma özelliği sebebiyle ülkelerde hızlı bir şekilde yayılan koronavirüs ile vaka ve ölüm sayıları artış göstermeye başlamıştır (T.C. Sağlık Bakanlığı Covid-19 Rehberi, 2020; WHO, Coronavirus Disease Outbrake, 2020). 30 Ocak 2020 tarihinde Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından Uluslararası Öne Sahip Halk Sağlığı Acil Durumu ilan edilmiştir. 2020 yılı Mart ayı başında virüsün ortaya çıktığı Çin’de vakalarda azalma görülmeye başlarken özellikle İran, Kore Cumhuriyeti ve İtalya’da salgın hızla yayılma göstermiş aynı dönemde Dünya genelinde 100’ün üzerinde ülkede salgının yayıldığı bildirilmiştir. Aralık 2019’da ilk vakaların bildirilmesinin ardından 7 Ocak 2020 tarihinde bu bildirim daha önce insanlarda rastlanmamış yeni bir koronavirüs olarak tanımlanmıştır (T.C. Sağlık Bakanlığı COVID-19 Rehberi, 2020; WHO, Coronavirus Disease Outbrake, 2020). Kısa süre içinde tüm dünyaya yayılan COVID-19 virüsü onaylanmış olan vakalardaki hızlı artış sebebiyle önlenmesi ve kontrolü son derece güç hale gelmiş bir salgın hastalığa dönüşmüş bulunmaktadır (Zheng, vd., 2020). Bu virüs dünyayı etkisi altına alırken, Dünya Sağlık Örgütü tarafından 11 Mart 2020 tarihi itibarıyla pandemi dönemi ilan edilmiş olup, pandemi dönemine girilmesi virüsün sadece ortaya çıktığı ülkede tahribata yol açmadığı tüm dünyayı ilgilendiren bir olay olduğunu açıkça vurgulamıştır.

Salgın pek çok insanın hayatını kaybetmesine yol açmış ve bununla kalmayarak küresel anlamda büyük bir ekonomik krize sebep olmuştur. COVID-19 sağlık krizinin Dünya üzerindeki etkilerinin ne zaman sona ereceği bir muamma iken, lojistik sektörü bu belirsizlik ortamında faaliyetlerine devam etmek zorunda kalmıştır. Mevcut insan taleplerinin buna bağlı olması ve tedarik zincirlerinde aksama olmadan işleyişin devam etmesi etkili bir lojistik süreç sayesinde gerçekleşmektedir. Küreselleşme ile birlikte oldukça önem kazanan rekabet kavramı, işletmeleri müşteri memnuniyeti ve ürünlerin pazara sunum süresinin kısılması konusunda oldukça hassas bir hale getirmiştir. Müşteri memnuniyeti ve ürün çevrim süresi ile ilgili konulara daha fazla önem göstermeye başlayan işletmeler için lojistik faaliyetler ön plana çıkmış olup, işletmeler yatırımlarını bu alana kaydırmıştır. Günümüz pazar koşulları ve rekabet kavramının gerekli kıldığı durumlar göz önüne alındığında, etkili bir tedarik zinciri sürecinin tüm iş süreçlerini olumlu etkilediği fark edilmiştir. Hammaddelerin nihai malın ulaştırılmasına kadar önemli bir ölçüğe ulaşan lojistik arzı, taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren lojistik işletmeleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Lojistik sektörü arz ve talep arasındaki mal hareketliliğinin gerçekleştirilmesini sağlamaktadır. Lojistiğin tarihsel gelişimi incelendiğinde pek çok dışsal faktörden etkilendiği ve şekillendiği görülmektedir. Arz ve talep dengesinde meydana gelen farklılıklar da sektörün tarihsel anlamdaki gelişimine katkıda bulunmuştur.

Meydana gelen her kriz tüketici ve üreticiyi doğrudan etkilemektedir. Tüketicilerin alım güçlerindeki değişimler, üreticinin üretim için gerekli olan girdilere veya ucuz iş gücüne ulaşabilmesi de lojistik üzerinde etkili olan faktörlerden olmaktadır. Tüm bunlar neticesinde, lojistik faaliyetlerin etkinliği, işletmelerin tercih edilebilir olması için oldukça önemli bir faktördür. Ancak lojistik sektörü hem iç hem de dış etmenlerden etkilenen bir olgudur. Bunun en önemli örneklerinden biri de yakın tarihte ABD’de başlayıp tüm dünyayı etkisine alan 2008 küresel finansal krizi olmaktadır. 2006 yılında ilk etkilerini göstermeye başlayan bu kriz 2007 yılına gelindiğinde ilk olarak ABD’de mali bir kriz olarak ortaya çıkıp sonrasında diğer ülkelere sıçrayarak tüm dünyada bir durgunluğa yol açmıştır. Türkiye’de bu krizden etkilenen ülkeler arasında yer almıştır. Kriz dönemi kapasite kullanım oranları önemli ölçüde azalmıştır. Dolayısı ile ihracat kalemlerinde düşme yaşanırken ithalat kalemlerinde bir artış ortaya çıkmış olup, bu durum dış ticaret dengesinde eksi yönlü bir sonucun ortaya çıkmasına neden olmuştur. 2015 yılına kadar durum bu şekilde devam etmiş ve bu tarih itibarıyla düzelmeler yaşanırken kısa süre içerisinde COVID-19 virüsü insanların sağlığını tehdit eden bir virüs olmakla kalmamış aynı zamanda ülkeleri de ekonomik anlamında darboğaza sürüklemiştir.

1. LİTERATÜR

Singh vd., (2021), çalışmalarında COVID-19’un lojistik sistemler üzerindeki etkisini ve bu dönemde gıda tedarik zincirinde ortaya çıkan aksaklıkları değerlendirerek kriz dönemlerinde esnek bir tedarik zincirinin önemini vurgulamışlardır. Sıkı karantina sonucunda üretimde ve lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilmesinde sorunlar ortaya çıktığı, bu durumun sonucunda çeşitli ürünlerin arz ve talebini etkilediği görülmüştür. Çalışma sonucunda, diğer krizlere lojistik ve tedarik zincirine büyük darbe vuran COVID-19 virüsü neticesinde bu etkileri azaltıcı üç çözüm önerisi sunulmuştur.

Tanrikulu ve Odabaş (2021), koronavirüs pandemisinin lojistik sistemlere etkisini incelemiş çalışmada COVID-19 pandemisi sebebi ile lojistik sistemlerde bozulmalar meydana geldiği ve çeşitli aksamalar yaşandığı tespit edilmiştir. Lojistiğin hem seyahat ayağında hem de kargo sektöründe çeşitli zorluklar olduğu ve salgının yaygınlaşmasını engellemek adına çeşitli kısıtlamalar getirildiği görülmüştür. Bu kısıtlamalar sonucunda ülkemizde 15 Mart tarihli veriye göre e-ticarette %200’lük bir yükselme meydana geldiği, en çok sipariş alan ürün gruplarının ise hijyen, sağlık ve gıda ürünleri olduğu tespit edilmiştir.

Saban ve Trabzon (2021), koronavirüs pandemisinin THY A.O. performansına etkilerini 2019-2020 yılları karşılaştırmalı olarak incelemiş, bu yıllara ait yolcu, personel, uçuş sayıları, akaryakıt, hasılat, dönem karı, zararı gibi finansal ve finansal olmayan finansal performans ölçütleri ile değerlendirme yapılmıştır. 27 Mart 2020 tarihi ile uçuşların durdurulması işletmenin gelirini 2020 yılı bilançosunda 5 milyar 558 milyon TL zarara uğratmıştır. THY’nin 2020 yılındaki hasılatında bir önceki yıla

göre %38,16 oranında bir azalma olduğu görülmektedir. Bu sayısal veriler açıkça göstermektedir ki COVID-19 pandemisi sektörü maddi anlamda oldukça darboğaza sürüklemiştir.

Atayah vd., (2021) 'Impact of COVID-19 on financial performance of logistics firms: evidence from G-20 countries' adlı çalışmalarında COVID-19 pandemisinin G20 ülkelerindeki lojistik firmalarının finansal performanslarına etkisini incelemiştir. Çalışmanın hipotezi bu pandeminin sektörü olumsuz etkilediği yönünde olup, değerlendirme 2010'un ilk çeyreğinden 2020'nin son çeyreğine kadar toplanan araştırma örnekleri ile gerçekleştirilmiştir. Çalışma sonucunda elde edilen bulgular, COVID-19 pandemisinin lojistik firmaların finansal performansı üzerindeki etkisinin ülkeden ülkeye farklılık gösterdiğini ortaya koymuştur. G-20 ülkelerinden 14'ünde lojistik firmaların performansı artarken, 6'sında olumsuzluklar tespit edilmiştir. Bu durum pandemi döneminde de lojistik sistemlere duyulan ihtiyaçlarla açıklanmış olup, bazı ülkelerin faaliyetlerine başarılı bir şekilde devam etmesi şeklinde örneklendirilmiştir.

2008 krizinin türk lojistik sektörüne etkilerini araştıran Yılmaz (2015), çalışmasında Türkiye'deki ithalat, ihracat ve taşıma hizmetleri verilerini 2008 mortgage krizi öncesi ve sonrası olarak Dünya, AB Ülkeleri ve Orta Doğu ile karşılaştırmalı olarak incelemiştir. İnceleme sonucunda, ülkemizin krizden dünya ile aynı seviyede etkilendiği tespit edilmiştir. İhracat verileri doğrultusunda ülkemizde toparlanma 2011 yılında gerçekleşirken, dünyada bu 2010 yılı itibari ile gerçekleşmiş görülmektedir. İthalatta ise dünya ile aynı zamanda yani 2010 yılında toparlandığını ve kriz öncesi döneme döndüğü sonucuna ulaşılmıştır.

Liu vd., (2020), çalışmasında COVID-19 sonrası dönemde Çin'in lojistik geliştirme eğilimleri üzerine bir inceleme gerçekleştirmiştir. Çalışmanın yazarları, çeşitli seviyelerde, kamu ve sivil toplum kuruluşları ile birlikte akademide Çin'in lojistik endüstrisinin gelişiminde aktif rol oynayan kişilerden seçilmiştir. Araştırma sonucunda; Çin'in lojistik talebinin COVID-19 pandemisi sırasında üretimdeki durgunluktan ötürü ciddi bir daralma yaşadığı tespit edilmiştir. Hükümetin kısıtlamalardan sonra ulaşım ağındaki engelleri kaldırmak için bazı politikalar yayınlamasına rağmen destekleyici önlemlerin olmaması sebebiyle sektörde hala yavaş bir iyileşme süreci olduğu görülmektedir. Pandemi sırasında tıpkı ülkemizde olduğu gibi özellikle gıda alanında temassız teslimatı sağlaması sebebi ile e-ticaret yoğun ilgi görmüştür. Son olarak yapılan anket sonucunda, 2020 yılının ilk çeyreğinde ülkedeki lojistik firmalarının %51.7'sinin zarar durumunda olduğu ortaya konulmuştur. Bu durumu düzeltmek adına arz ve teknoloji kullanımı artıma, politik destek başlıklarından oluşan çözüm önerileri paketi hazırlanmıştır.

2. 2008 KÜRESEL FİNANSAL KRİZİNİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Kelime anlamı olarak bakıldığında kriz; ortaya çıkmadan önce bazı sinyaller yollayan ya da aniden ortaya çıkan ve iyi yönetilmediği takdirde örgütlerin işleyişinde çeşitli aksaklıklara yol açıp, parasal açıdan onların zarara uğramasına neden olan, iyi yönetildiğinde ise olumlu sonuçlar yaratan olaylar veya durumlar olarak tanımlanmaktadır (Toktaş, 2021; 158). Ekonomik kriz ise; ekonomide aniden ortaya çıkan olayların büyük ölçekte ülkelerin ekonomisini, küçük ölçekte ise işletmeleri ciddi derecede sarsacak sonuçlar ortaya çıkarmasıdır (Aktan & Şen, 2001;4). Ekonomik krizin ortaya çıkmasının çeşitli sebepleri vardır. Ekonomik krizler reel dengesizlikler, finansal krizler, ekonomideki faktörlerin politik istikrarsızlıkları ya da doğal afetler gibi çeşitli sebepler doğrultusunda oluşabilmektedir (Halisçelik, 2021;4). Küreselleşme etkilerinin giderek yaygınlaşması ile birlikte ülkelerin ekonomileri birbirleri ile daha etkileşimli olup, dışa dönük bir hale gelmiştir. Bu bağlılığın en yoğun hissedildiği alanların başında finansal piyasalar gelmektedir. Sermaye akımının küresel bir nitelik kazanmasıyla beraber finansal piyasalar yabancı sermayeye oldukça duyarlı hale gelmiştir (Kartal, 2019: 3173).

Türkiye ekonomisi 2021 yılına kadar pek çok büyük ekonomik kriz yaşamıştır. Bir krizin etkileri henüz atlatılmadan birbirine yakın tarihlerde ortaya çıkan krizler ülkemizi oldukça güç ekonomik şartlar içine sürüklemiştir. Ülkemizde yakın tarihte yaşanan krizler sırası ile 1994, 2001 ve 2008 yıllarında meydana gelmiştir. 1994 ve 2001 yıllarında yaşanan krizlerden sonra ortaya çıkan 2008 küresel finansal krizi Türkiye kaynaklı olmayıp, ana sebebi dış çevre kaynaklıdır. Bu kriz küresel kaynaklı ortaya çıkmasından ötürü bu yönüyle 1994 ve 2001 yılı krizlerinden ayrılmaktadır. Bu özelliği ile COVID-19 virüsü sonucunda ortaya çıkan küresel pandemi dönemi ile benzerlik göstermektedir.

2008 küresel finansal krizinin meydana gelmesinin ana sebebi ABD'de konut sektöründe ortaya çıkan mortgage krizidir. Ancak bu kriz zamanla likidite krizine dönmüş, finans sektöründe başlamış ve zaman içinde reel sektöre yansiyarak domino etkisi ile yayılmıştır (Özsoylu, vd. 2010: 55). 2008 yılında ABD'de konut sektöründe başlayan bu kriz diğer krizlerden farklı olarak tüm ülkelerin ekonomilerini etkisi altına almıştır (Jin ve An, 2016:179). Bu kriz Amerikan dolarının itibarını sarsmış ve durumu sorgulamaya açık hale getirmiştir. Küresel ekonomi merkezleri ağırlık olarak Amerika, Avrupa ve Japonya gibi gelişmiş ekonomiye sahip ülkelere, gelişmekte olan Çin, Hindistan, Brezilya ve Orta Doğu ülkelerine kaymıştır. Gelişmekte olan ülkelerin milli gelir büyüme oranları artış eğilimine girerken, gelişmiş ülkelerin milli gelir büyüme oranları düşme eğilimine girmiştir. 2008 küresel finansal krizi sonrasında aşırı artan para arzı büyümesi ve Avrupa borç krizi gibi küresel unsurlar bankaların rezerv yönelim politikalarında etkili olmuştur (Kodalak, 2021;3). Krizin tarihsel gelişimi incelendiğinde, ilk sinyallerin 2006 yılında hissedilmeye başladığı görülmektedir. Krizden etkilenen ülkeler, krizin etkilerini hafifletebilmek amacı

ile çeşitli önlemler almıştır. Örnek olarak FED'in 2007 yılının Temmuz ayında yüksek riskli kredi veren kuruluşları denetleyecek olan yeni bir uygulama başlatması gösterilebilir. Bu önlem ile enflasyon hedefli merkez bankacılık anlayışından tam istihdam ve istihdam yaratma hedeflerini öne çıkaran bir tutum içine girmesi ve yer yer bankacılık sektörüne yüklü miktarlarda kaynak aktarımı gerçekleştirilmiştir. Ayrıca Barack Obama'nın 2009 yılı Kasım ayında kanun hükmünde bir kararnamıyla Finansal Suçlarla Mücadele Birimini yürürlüğe koyması da alınan önlemler arasında olmaktadır (Demir, 2015: 128-133). BRICS ülkeleri ve Türkiye başta olmak üzere gelişmekte olan ülkeler ise, rezervlerinde yüksek likiditeye sahip, oldukça risksiz ve getirisi tatmin edici altına daha fazla yer vererek ABD doları ve diğer para birimlerine olan eğilimin azaltıldığı görülmüştür. Ülkemizde 2008 küresel finansal krizi sonucunda Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankasının para politikasını yeniden gözden geçirmesi gerekmiştir. Bu bağlamda 2010 yılı itibari ile itibaren parasal istikrarın yanında finansal istikrarın da eşzamanlı olarak gözetilmesine önem verilmiştir. Bu yeni politika kapsamında, küreselleşmenin etkisi olarak gözlenen uluslararası sermaye akımından kaynaklanan ekonomik durgunluklar, döviz kurunun olumsuz etkileri ve kredilerin büyümesinin önüne geçilmeye ve yönetilmeye çalışılmıştır (Kodalak, 2021;3). 2007 sonlarında başlayıp tüm dünyayı etkisi altına alan kriz savaş sonrası dönemin en uzun ve en derin hissedilen krizi olmuş ve küresel anlamda toparlanma ancak 2009 yılının sonlarında başlamıştır. Toparlanmaya yönelik en büyük destek devletin iflas eden bankaları kurtarması olmuştur. Ayrıca burada bankacılık sistemi borçlarının garanti altına alınması, finansal piyasalarda olası aksaklıkları engellemek adına kredi imkanı sağlanması ve de pek çok ülkede genişletici para ve maliye politikalarının uygulanması etkili olmuştur (Bordo&Landon-Lane, 2010;4). Ülkemiz, 2008 krizine kadar ortaya çıkan ekonomik krizlerde dış desteğe ihtiyaç duymuş ve IMF ile anlaşmalar imzalamıştır. Bu anlaşmalar sonucunda başarısız istikrar programları uygulanmıştır. Ancak 2008 krizi ile başarısız anlaşmalar sonucunda alınan muhtemel karar ile dış destek aranmadan krizi atlama girişiminde bulunulmuştur (Gürçün ve Cömertler, 2020;307). Neden olarak 2008 krizi sonrası IMF'nin küresel ekonomiyi yönetme konusundaki başarısının tartışmaya açılması gösterilebilmektedir. IMF'nin en önemli görevlerinden olan gözetim aktivitesini taraflı sürdürdüğü düşüncesi ortaya çıkmış ve krizin sinyalleri 2007 yılından beri alınmasına rağmen ABD'deki yüksek büyüme oranını baz alarak riski göz ardı etmesi bu düşüncüyü desteklemiştir. Bu durum IMF'nin krize zamanında müdahale etmesine engel olmuştur (Güzel, 2009;67).

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizi de derinden etkileyen bu kriz, lojistik sektörüne de temas etmiş bulunmaktadır. Kriz öncesi lojistik sektörüne baktığımızda ülkemizde yerel ve uluslararası lojistik pazar değeri ortalama 23 milyar dolardır. Sektörde hizmet sunanların kapasitelerine bakıldığında, lojistik potansiyelinin 7.4 ile 11.8 milyar dolar arasında, pazarın ise 2.5 milyar ila 4 milyar dolar aralığında olduğu gözlemlenmiştir (Kanalıcı, 2006;29). Bu bağlamda kriz dönemini kapsayan yılların ihracat ve ithalat değerleri Tablo 1.de verilmiştir.

Tablo 1. Türkiye'de Yıllar Bazında Dış Ticaret Değerleri

Yıl	İhracat		İthalat		Dış Ticaret Dengesi		Dış Ticaret Hacmi	
	Değer	Değişim(%)	Değer	Değişim(%)	Değer	Değişim(%)	Değer	Değişim(%)
2005	73.476.408	16.3	116.774.151	19.7	-43.297.743	26.0	190.250.559	18.4
2006	85.534.676	16.4	193.576.174	19.5	-54.041.498	24.8	225.110.850	19.3
2007	107.271.750	25.4	170.062.715	21.8	-62.790.965	16.2	277.334.464	23.2
2008	132.027.196	23.1	201.963.574	18.8	-69.936.378	11.4	333.990.770	20.4
2009	102.142.613	-22.6	140.928.421	-30.2	-38.785.809	-44.5	243.071.034	-27.2
2010	113.883.219	11.5	185.544.332	31.7	-71.661.113	84.8	299.427.551	23.2
2011	134.906.869	18.5	240.841.676	29.8	-105.934.807	47.8	375.748.545	25.5

Kaynak: TÜİK Web Sitesi

Tablo 1'de görüldüğü üzere 2008 küresel finansal krizi ile birlikte Türkiye'nin ihracat ve ithalat değerlerinde düşüş yaşanmıştır. 2008 yılına geçişte ihracat değerinde önceki yıllara nazaran yüksek bir değer artışı görülürken krizin etkisi ile bir sonraki yıla geçişte aynı oranda yüksek bir düşüş yaşanmıştır. İhracat değerinde yaşanan bu düşüş taşıma hizmetlerine de yansımış ve hem lojistik faaliyetlerine hem de ihracat faaliyetinin gerçekleşmesi için aracılık eden tüm lojistik firmalarına büyük zarar vermiştir. Küresel kriz ABD'den sonra en çok AB ülkelerini etkilemiştir. İhracat kalemleri düşünüldüğünde bu krizin sonucunda Türkiye'deki değer kaybının temel sebeplerinden biri bu olmaktadır. Dönem itibariyle AB Türkiye'nin ihracat gerçekleştirdiği ülkelerin başında yer almaktadır. İhracat değerleri açıkça görülmektedir ki krizin etkilerinden önceki döneme ancak 2011 yılı itibari ile dönembilmiştir. Yine değerler incelendiğinde sektörde bir yıl içerisinde toparlanma sürecinin hızlı bir şekilde başladığı görülmektedir. İyileşme çalışmalarının hızlı bir şekilde başlaması piyasanın toparlanması için lojistik sektörüne olan ihtiyacı açıkça göstermektedir. Müşteri ile ürünün buluşmasını sağlayan lojistik sektörü krizin etkilerini hızlı bir şekilde üzerinden atmak için ilgili çalışmalara başlamış olup, tablodaki değerler göz önünde bulundurulduğunda başarılı adımlar atıldığı açıkça görülmektedir.

İthalat kalemi incelendiğinde yine 2008 yılı sonrasında ciddi bir değer kaybı yaşandığı gözlenmektedir. 2008 yılında 201.963.574 milyar ABD doları değerinde olan ithalat faaliyetleri krizin hemen ardından ciddi bir düşüş ile 140.928.421 milyar ABD dolarına gerilemiştir. Elbette ithalat kalemlerinde yaşanan düşüş ülkelerin arzu ettiği bir durum olmaktadır ancak bunun küresel bir krizden dolayı olması olumsuzlukları da beraberinde getirmiştir. İthalat ile ülkeye gelen ve işletmeler tarafından üretimde kullanılan hammadde, yarı mamul veya yardımcı malzemelerin girişinin aksaması ülke için üretim ve hizmet akışında

bir durgunluk yaratmıştır. İstenen bir durumun dahi kriz sonrasında plansız bir şekilde gerçekleşmesi ülkemizdeki işletmeleri ve bireyleri ihtiyaçların karşılanması noktasında zora sokmuştur. Piyasada ürün veya hizmet üretiminin azalması doğrudan lojistik sektörüne etki etmektedir. Hizmet çeşitliliği ve hacminin azalması sektörde darboğaza neden olmaktadır. İthalat kalemlerinde kriz öncesinde değerin yakalanması ancak 2011 yılının ilk çeyreği itibariyle mümkün olmuştur. 2008 küresel finansal krizinin etkilerini lojistik performans endeksi sonuçlarında da görmek mümkündür. Türkiye'nin lojistik performans endeksindeki uluslararası taşımacılık sıralaması incelendiğinde 2007 yılında 41. sırada yer alırken 2010 yılına geldiğimizde 44. sıraya gerilediği görülmektedir.

Genel bir değerlendirme yapılacak olursa Türkiye'nin kriz öncesi ihracat ve ithalat değerlerine ulaşması ancak 2011 yılında gerçekleşmiştir. 2012 yılında ise devletin iç talebe yönelik kısıtlama politikası ile 2009 yılı sonrası ithalat değerlerinde ilk kez daralma yaşanmıştır. İhracat kalemi ise altın ihracatı dahil edildiğinde %13 oranında artmış, ihracat kaleminden altın çıkarıldığında 2012 yılı itibari ile ihracatın %2,1 oranında arttığı görülmüştür. Aynı yıl dış ticaret hacminde bir artış yaşanmamıştır. 2013 yılında ihracat kaleminde 2009 itibariyle ilk kez düşüş gözlenmiştir. Bu gerilemedeki en önemli sebebin ihracat anlamında en çok etkileşim içinde olduğumuz ülke olan Almanya başta olmak üzere pek çok AB ülkesine gerçekleştirdiğimiz ihracatın aynı seviyede kalmasıdır. Yine açıkça görülmektedir ki krizin etkileri sadece ülke içindeki sorunları çözmek ile sonlanmamaktadır. Küresel anlamda etkileşimin bu denli yüksek olduğu ülkeler arasındaki ilişki birbirlerini etkilemektedir (Emirkadı, 2015; 112).

3. COVID-19 SAĞLIK KRİZİNİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Türkiye, 2001 krizinin olumsuz etkilerini hala hissederken, 2008 küresel finansal krizi ile yüz yüze gelmiş ve toparlanma dönemindeyken COVID-19 sağlık krizi ile karşı karşıya kalmıştır. Salgın, ulusal ve uluslararası düzeyde yüksek hacimli ulaşım merkezi olma özelliği gösteren Çin'in Hubei eyaletinin yönetim merkezi ve en büyük şehri olan Wuhan'da ortaya çıkmıştır. COVID-19 pandemisinin yarattığı ilk şok arz, talep, işgücü, tedarik zincirleri, hammadde ve yarı mamül fiyatları üzerinde negatif etki yaratmış olup, uluslararası ticaret ve sermaye akışlarındaki aksamalar yoluyla küresel ekonomiyi etkilemiştir (European Commission, 2020;23). Virüsün ortaya çıkması ile birlikte pek çok sektörde sorunlar yaşanmaya başlanmış olup, dünya düzeninde değişimler görülmüştür. Yaşanan değişiklikler sadece bireylerin yaşamlarında zorluklara neden olmakla kalmamış, işletmelerin de ekonomik anlamda zor bir sürece girmesine neden olmuştur. Müşteri taleplerini karşılamak amacıyla mal üreten işletmelerde üretim durma noktasına gelmiş, hizmet sunumu ise sekteye uğramıştır. Tüm dünyada mal hareketliliğini sağlayan lojistik sektörü de bu zorluklardan payını almıştır. Pandeminin ortaya çıktığı ilk aylar itibari ile tüm taşıma modlarında ortaya çıkan sınırlamalar olumsuzlukların başında gelmektedir. Böyle bir ortam içerisinde sınırların kapatılması, uçuşların yasaklanması gibi kısıtlamalar özellikle tam zamanında üretim felsefesini benimsemiş, sıfır stok ile çalışan ya da tek bir tedarikçiye bağlı olan üreticileri oldukça zor durumda bırakmıştır. Bu durumun pandemi sonrasında işletmeler için ne kadar büyük problemlere yol açacağı henüz öngörülememekle birlikte içinde bulunduğumuz dönemde piyasadaki ürünlerin fiyatlarına yansiyarak etkisini hissettirmektedir. Yeni tip koronavirüsün tüm dünyaya oldukça hızlı bir şekilde yayılması, bu salgın hastalığın kontrol altında tutulamaması ve tedavisinin bulunamamış olması pandemi dönemini ortaya çıkarmıştır. Pandemi döneminin ortaya çıkardığı belirsizlik sebebi ile insanların günlük hayatlarındaki işleyiş ve taleplerinde de değişiklikler gözlenmeye başlamıştır. İlk ortaya çıktığı anda insanların sokağa çıkma yasakları sebebi ile telaşa kapıldıkları ve özellikle gıda ve temizlik ürünlerinde stok yapmaya yöneldikleri gözlenmiştir. Bu gibi sebepler doğrultusunda COVID-19 sağlık krizi hem arz hem de talep kaynaklı olmuştur. Pandemi döneminde uygulanan kısıtlamalar sonucu üretim hacminin daralması arzın da azalmasına neden olmuştur. Yaşanan bu değişiklikler neticesinde arz ve talebin arasında hizmet sunan lojistik sektörü bu durumdan olumsuz etkilenmiştir.

Lojistik kavramı, literatürde işletme amaçlarına ulaşmak adına tüm organizasyonu ve kaynaklarını maksimum verimle kullanabilme kabiliyeti şeklinde geçmektedir. Bunu sağlayarak maliyetleri düşürme ve iş süreçlerini iyileştirme ile müşteri memnuniyeti yaratan bir olgudur. Satıcının doğru müşterilere, doğru ürünü, doğru şartlarda, doğru miktarlarda, doğru yerde, doğru zamanda ve doğru fiyatla ulaştırılması lojistik sektöründe faaliyet gösteren hizmet sağlayıcılara bağlıdır. Pazar koşulları gereği işletmelerin faaliyet alanları gün geçtikçe uluslararası rekabetin artış gösterdiği, ürün, teknoloji ve varlıkların devamlı olarak kıymetlendiği bir alana dönüşmüştür. Bu durumda lojistiğin kapsamının da tam olarak belirlenmesi gerekliliğini doğurmuştur. Lojistik denildiğinde akla sadece taşımacılık gelmektedir ancak bu yanlış algıdır. Sipariş işlemeden müşteri hizmetlerine kadar malın ve hizmetin ulaştırılmasını sağlayan her süreç lojistiğin parçasıdır. Tedarik zincirlerinde ve ürün hatlarında sorunsuz çalışan bir lojistik sistem kurmak işletmeler için hem maliyet düşürücü hem de verimliliği arttıran bir etki yaratacaktır. Aynı zamanda işletmeler için pazarda farklı olabilmek imkanı bu faaliyetler sayesinde mümkün olabilmektedir. Buradan yola çıkarak diyebiliriz ki, COVID-19 sağlık krizinin sadece taşımacılık alanını değil tüm lojistik faaliyetleri etkilemiştir (Kaya, 2020;12-13).

Virüsün çok hızlı bulaşma özelliği göstermesi sebebi ile kontrol altına alabilmek adına çeşitli kısıtlamalar uygulanmıştır. İlk olarak 3 Şubat 2020 tarihinde Çin'e gerçekleştirilen uçuşlar durdurulmuş olup, Sağlık Bakanlığı Bilim Kurulunun tavsiyeleri

çerçevesince 27 Mart 2020 tarihinde dış hat yolcu uçuşlarının durdurulması kararı alınmıştır (SHGM, 2020). Ardından yolcu taşımacılığına ilişkin kısıtlamalar arka arkaya duyurulmaya başlamıştır. İlgili kısıtlamalar şu şekildedir (UTİKAD, 2020);

- Yunanistan, Yunan limanlarına yolcu gemisi kabul etmeme kararını duyurdu. Ardından Arnavutluk ve Kuzey Makedonya ile sınırlarını kapatırken, İspanya'dan ve İspanya'ya uçuşları durdurdu. Aynı zamanda İtalya'dan ve İtalya'ya yolcu gemisi hizmetini sonlandırdı. Tedbirlerden bir diğeri de 16 Mart itibari ile başka bir ülkeden gelecek Yunanistan'a giren kişilerin zorunlu karantınada 14 gün geçirmesi olmuştur. Ancak uluslararası yük taşımacılığı yapan kamyon şoförleri 14 günlük karantina hükmünden muaf tutuldu.
- İran ve Azerbaycan arasındaki yolcu taşımacılığı durduruldu.
- Bulgar makamları 13 Mart'ta olağanüstü hal ilan etti.
- Sarp Sınır Kapısı 15 Mart 2020 tarihi itibari ile yolcu trafiğine kapatıldı.
- Çin kendi tarafındaki tüm sınırları açık tutmuş fakat Kırgızistan ve Tacikistan kendi sınırlarını kapatmıştır.
- Almanya 16 Mart itibari ile Avusturya, İsviçre, Fransa, Lüksemburg ve Danimarka ile geçici sınır kontrolü uygulamasına geçmiş olup, bu ülkelerden Almanya'ya gelen kişilerin girişine sınırlamalar getirilmiştir.
- ABD, 21 Mart 2020 tarihi itibariyle Kanada kara sınırı boyunca 1 ay süre ile seyahat, turizm gibi zorunlu olmayan tüm seyahatleri geçici olarak karşılıklı karar ve denetimler ile kısıtlayacağını belirtmiştir.

Türkiye'nin yolcu taşımacılığına yönelik almış olduğu kısıtlama kararları (UTİKAD, 2020);

- İtalya, İran, Irak seferlerinin tümü iptal edilmiştir.
- 1 Nisan tarihine kadar Çin'e yapılan tüm seferler iptal edilmiştir.
- 1 Nisan tarihine kadar Güney Kore seferlerinin tamamı iptal edilmiştir.
- Tüm Dubai (DXB), Abu Dabi (AUH), Şarjah (SHJ), Amman (AMM) ve Akabe (AQJ) seferleri iptal edilmiştir.
- 17 Mart 2020 tarihi itibari ile İngiltere, İsviçre, Suudi Arabistan, Mısır, İrlanda ve Birleşik Arap Emirlikleri'ne tüm uçuşlar durdurulmuştur.
- 15 Mart 2020 tarihi itibari ile Türkiye'ye; Almanya, Avusturya, Belçika, Fransa, Hollanda, İspanya, İsveç, Norveç ve Danimarka ülkelerinden uçuş yasağı getirilmiştir.
- 20 Mart 2020 tarihi itibari ile Gürcistan ile hava yolu ulaşımı karşılıklı şekilde durdurulmuştur.

Ancak bu yasaklar yük taşımacılığını kapsamamıştır. Yolcu taşımacılığı kapsamında lojistik sektörü zor bir durum içerisine girerken yük taşımacılığında bu denli kısıtlama olmamasına rağmen yeni iş yapış şekillerinin ortaya çıkması sektörü yeni şartlara ayak uydurmaya zorlamıştır. Virüsün olumsuz etkileri ve bu etkiler karşısında alınan yetersiz tedbirler sonucunda dünya ekonomisi büyük bir sorunla yüz yüze gelmiştir. Dünya dış ticaret hacmi, küresel ekonominin düşüşe geçmesi ile azalma eğilimi göstermeye başlamıştır. İthalat ve ihracat faaliyetleri durma noktasına gelmiştir (Kaya, 2020, s. 233). Bu durum elbette ülkemizin de yük taşımacılığında sorunlar yaşamasına neden olmuştur. Bu kapsamda ülkemizde yük taşımacılığına ilişkin alınan tedbirler şu şekildedir (KPMG,2020);

- Türkiye, limanlarına gelen gemilerin limana gelmeden 24 saat önce yapması gereken gemi geliş bildirim yükümlüğünü 48 saate çıkarılmasını,
- Limana gelen gemilerin geliş bildiriminde yer alan son 10 liman bilgisi kullanılarak geminin son 14 gün içinde uğrak yaptığı limanların tespit edilmesi ve bu limanların riskli olması durumunda Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ile koordinasyonun sağlanmasını,
- Geçici bir süre ile İran'a sevk edilecek eşyanın, hareket gümrük idaresinden kara taşıtları ile demiryolu vagonlarına aktarılacağı aktarma noktasına sevk edilmesi ve sınır kapısında alınan önlemlere uygun olarak demiryolu ile Kapıköy Demiryolu Hudut Kapısı üzerinden İran'a çıkışının sağlanmasını,
- Ventilator, Ecmo, Oksijen Konsantratörü, Ventilasyon Sarfları, Hasta Devreleri (Anestezi/Ventilator Devresi), IV Kanül ve Yoğun Bakım Monitörleri cinsi eşyaların İhracı Yasak ve Ön İzne Bağlı Mallar Listesine eklendiğini,
- Irak'a açılan Habur Gümrük Kapısı 1 Mart 2020 itibari ile ticari geçişlerin kontrollü olması, bu kontroller kapsamında bu tampon bölgedeki konteyner, dorse ve şoför değişiminin temassız olarak gerçekleşmesi, yabancı sürücülerin ülkeye girişine izin verilmemesi, Irak'tan gelen araçların tampon bölgede arınması ve şoför değişimi yapılması,
- İran ve Irak'a açılan kara hudut kapılarında alınan tedbirlerden kaynaklı olarak, gümrük kanununun 46. maddesinde belirtilen gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım belirlenmesi ile ilgili süreler ile ilgili ek süre taleplerinin Gümrük Yönetmeliğinin 31/3 maddesi çerçevesinde mücbir sebep niteliğinde değerlendirilerek sonuçlandırılması gerektiği,
- Bütün giriş ve çıkış noktalarında İl Sağlık Müdürlüğüne bağlı personellerin ve ambulansların gümrük görevlileri ile eşgüdümlü çalışması ve tüm şoförlerin sağlık taramasının yapılması,
- Gümrük kapılarının tümünde dezenfektasyon işleminin gerçekleştirilmesi,
- İkinci bir talimata kadar Cerrahide kullanılan eldivenler, serum ve kan verme seti kanülü, damar içi kataterler, steril, tek kullanımlık, anjiyografi için, GTİP numarası 9018.39.00.00.39 olan Diğerleri ve GTİP numarası 9019.20.00.00.18 olan Cihazlar kritik eşyaların gümrük işlemlerinin hızla yapılabilmesi amacıyla tam beyanlı yaygın basitleştirilmiş usulden yararlanma taleplerinin karşılanması ve eşyaların varış öncesi gümrükleme kolaylığından faydalandırılması gerektiği,

- Ayrıca GTİP numarası 9019.20.00.00.18 olan Cihazlar cinsi eşyaların 416/2018 sayılı İthalat Rejimi Kararına Ek Karar kapsamında İlave Gümrük Vergisi alınacak eşyalar listesinden çıkarılması,
- Etil Alkol, Kolonya, Dezenfektan, Hidrojen peroksit ve Meltblown kumaşların ihracı kayda bağlı mallar listesine eklenmesi,
- Kişisel Koruyucu Donanım kapsamında piyasaya arz edilen “Gaz, Toz ve Radyoaktif Toz Filtreli Maskeler”, Koruyucu İş Elbises, “Kimyasallara Karşı Kullanılan Koruyucu Önlükler” ve “Koruyucu Gözlükler” ile Tıbbi Cihaz Yönetmeliği kapsamında piyasaya arz edilen “Tıbbi ve Cerrahi Maske” ve “Tıbbi Steril/Nonsteril Eldiven” tanımlı eşyaların ihracatında Türkiye İlaç ve Tıbbi Cihaz Kurumu izninin gerektiği,
- Hangi sebeple olursa olsun diğer ülkelerden gelen (başlamış işlemler hariç), egzotik hayvanlar ile omurgasızlar, amfibik hayvanlar, köpek, kedi, gelincik, süs balıkları, sürüngen, kemirgen, evcil tavşan ve tüm kuşların, yolcu beraberleri ve ticari kapsamda ülkeye girişinin askıya alınması gerektiği,
- Serbest bölgelerde faaliyet gösteren firmaların kendi ihtiyaçlarını karşılamak üzere Türkiye'den satın alacakları eşyaların serbest bölgeye ihracatına ilişkin muafiyetin sağlanması,
- Habur Gümrük Müdürlüğüne yurtdışına çıkışı amaçlı yapılacak sevlerde, İpekyolu Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü ile eşgüdüm sağlamak suretiyle, ilgili sevk işlemlerinin Habur Gümrük Kapısındaki yığılmaları engelleyecek ve kapının daha etkin kullanılmasını temin edecek şekilde yapılması gerektiği,
- 2020 yılında yer alan fuarlardan 16 Mart-30 Nisan döneminde Türkiye’de düzenlenmesi planlanan tüm ulusal ve uluslararası fuarların 1 Mayıs 2020 sonrası döneme ertelendiği bildirilmiştir.

Bu ve bunun gibi gerek gümrüklerdeki işleyiş gerekse ihracat ve ithalat kalemlerindeki yenilikler pandemi döneminde alınan önlemleri oluşturmaktadır. Bu önlemler doğrultusunda dış ticaret hacminde tüm taşıma modlarında sorunlar baş göstermeye başlamıştır. Bu sorunların en büyük sebeplerinden biri küreselleşmenin etkilerinin en çok hissedildiği mal ve hizmet alışverişi sınırlarının genişlemesidir. Küreselleşme sonucunda ticaretteki görünmez duvarların ortadan kalkması ile birlikte ortaya yeni küresel iş yapış şekilleri çıkmıştır. Bu iş yapış şekillerinden doğan küresel tedarik zincirlerinde işleyiş, her ülkenin kendi sınırlarında aldığı önlemler neticesinde özellikle pandeminin ortaya çıktığı ilk zamanlarda bir şok yaşamış ve durma noktasına gelmiştir. Küresel pazarlardan hammadde, yarı mamül, hazır parça temini gerçekleştiren, ucuz iş gücü sebebiyle üretimini farklı bir ülkeden sağlayan veya tüm bunların ötesinde küresel pazarda müşterileri bulunan firmaların iş süreçleri sekteye uğramıştır. Başta Çin olmak üzere ülkeler yurt dışı kaynaklı üretim girdilerinin temininde ve elde bulunan mevcut girdilerin kullanımını için en verimli olacak kararların verilmesinde zorluk yaşamıştır. Ülkemizde de pek çok firma hammaddeye ulaşma zorluğu yaşamaması veya üretimin farklı ülkelerde gerçekleşmesi gibi sebepler doğrultusunda elde bulundukları emniyet stoklarını satışa sunmuşlardır. Bunun yanında müşteri isteklerini karşılayamayan ve müşterisini geri çevirmek zorunda kalan pek çok firma olmuştur. Alınan tüm bu önlemler ve gerçekleştirilen kısıtlamalar neticesinde, 2008 küresel finansal krizinde olduğu gibi kapasite kullanım oranları azalmıştır. Kapasite kullanım oranlarının azalması, pek çok firmanın üretimde sorunlar yaşamaması ihracatı olumsuz etkilerken, sınırlarda var olan kısıtlamalar sonucunda da ithalat faaliyetlerinde azalmalar yaşandığı görülmüştür. Lojistik sektörü dış ticarete yaşanan gelişmelerden doğrudan etkilenmektedir. Bu bağlamda ülkemizin COVID-19 sağlık krizinin hemen öncesi ve sonrasında gerçekleştirmiş olduğu ihracat ve ithalat verileri aşağıda verilen tablolarda incelenmiştir.

Tablo 2. Yıllara Göre Dış Ticaret Verileri (*Değer: Milyon ABD Doları)

	Yıl		Ocak-Nisan			Nisan		
	2019	2020	2020	2021	Değişim(%)	2020	2021	Değişim(%)
İhracat	180.833	169.658	51.642	68.752	33,1	8.978	18.766	109,0
İthalat	210.345	219.514	69.240	82.916	19,8	13.559	21.886	61,4
Dış Ticaret Hacmi	391.178	389.172	120.882	151.668	25,5	22.538	40.653	80,4
Dış Ticaret Dengesi	-29.512	-49.856	-17.598	-14.163	-19,5	-4.581	-3.120	-31,9
İhr./İth. Karşılama Oranı (%)	0,9	0,8	0,7	0,8		0,7	0,9	

Kaynak: TB & TÜİK Web Sitesi

Tablo 2’de ülkemizin 2019, 2020 ve 2021 ilk çeyreğinin dış ticaret verileri paylaşılmıştır. COVID-19 virüsü sonucu Türkiye’de ilk tespit edilen vaka Sağlık Bakanlığı tarafından 11 Mart 2020 tarihinde açıklandığı göz önünde bulundurularak değerlendirme gerçekleştirildiğinde açıkça görülmektedir ki yaşanan ilk salgın şoku ile ihracat değerlerinde düşüş yaşanmıştır. Bu yaşanan şok sebebi ile dış ticaret hacmi azalmış, ihracatın ithalatı karşılama oranı %0,1’lik bir düşüş yaşanmıştır. Ancak yaşanan ilk şokun ardından ihracat faaliyetleri alınan önlemler ve gelen kısıtlamalar doğrultusunda gerçekleştirilmeye devam etmiş lojistik sektörü de hareketlenmeye başlamıştır. Veriler doğrultusunda ithalat faaliyetlerinde herhangi bir gerileme durumu yaşanmamış olup getirilen kısıtlamalar sonucu bir yavaşlama durumu söz konusu olmuştur. Virüsün ülkemizde ortaya çıktığı Mart ayını takiben Nisan ayı verileri değerlendirildiğinde pandemi ile geçen ilk yıl ve ikinci yıl karşılaştırıldığında özellikle ihracat değerinde %109’luk bir artış yaşandığı görülmekte olup bu durum 2020-2021 Nisan ayı karşılaştırması özelinde dış ticaret hacminde artış yaşanmasını sağlamıştır. Tablo.2 verileri incelendiğinde açıkça anlaşılmaktadır ki lojistik sektörü salgının ortaya çıktığı ilk zamanlarda bir durgunluk yaşamış ancak hızlı şekilde reaksiyon alarak toparlanma dönemine girmiş ve süreci iyi idare ederek eski şeklini almaya yolunda ilerlemektedir.

Tablo 3. Aylara Göre Dış Ticaret Verileri (*Değer: Milyon ABD Doları)

Dönem	2019				2020				2021			
	İhracat	İthalat	D.T.H	D.T.D	İhracat	İthalat	D.T.H	D.T.D	İhracat	İthalat	D.T.H	D.T.D
Ocak	13.875	16.165	30.040	-2.290	14.702	19.214	33.916	-4.513	15.025	18.085	33.110	-3.059
Şubat	14.323	16.057	30.380	-1.733	14.608	17.644	32.252	-3.036	15.977	19.308	35.285	-3.332
Mart	16.336	18.250	34.586	-1.915	13.354	18.822	32.176	-5.469	18.984	23.637	42.621	-4.653
Nisan	15.341	18.073	33.414	-2.733	8.979	13.559	22.538	-4.581	18.766	21.886	40.653	-3.120
Mayıs	16.855	18.542	35.397	-1.687	9.956	13.394	23.350	-3.437				
Haziran	11.635	15.064	26.699	-3.430	13.461	16.318	29.779	-2.857				
Temmuz	15.932	19.229	35.161	-3.297	14.892	17.718	32.610	-2.826				
Ağustos	13.223	15.564	28.787	-2.341	12.457	18.753	31.210	-6.296				
Eylül	15.274	16.941	32.214	-1.667	15.992	20.846	36.838	-4.854				
Ekim	16.411	18.176	34.587	-1.766	17.323	19.713	37.036	-2.390				
Kasım	16.243	18.228	34.471	-1.986	16.093	21.142	37.235	-5.049				
Aralık	15.387	20.055	35.442	-4.668	17.852	22.385	40.238	-4.533				
TOPLAM	180.833	210.345	391.178	-29.512	169.670	219.510	389.179	-49.840	68.752	82.916	151.668	14.163

Kaynak: TB & TÜİK Web Sitesi

Tablo.3'te ihracat ve ithalat değerleri ile dış ticaret hacmi ve dış ticaret dengesine ilişkin ilgili yılların verileri bulunmaktadır. COVID-19 virüsü dünya genelinde 2019'un Aralık ayında ortaya çıkmıştır. Ülkemizde ise ilk vaka 2020 yılı Mart ayında tespit edilmiştir. Bu bilgiler doğrultusunda tablo incelendiğinde ülkemizde 2019 yılının sonunda virüs görülmesi dahi 2020 yılının ilk iki ayında da hem ihracat hem de ithalat değerlerinde düşüş gözlenmektedir. Türkiye'de virüs tespit edilmeden virüsün etkileri hissedilmeye başlamıştır. Bu durum küreselleşmenin ülkeler üzerindeki etkisini açıkça göstermektedir. Ticaret engellerinin ortadan kalkması, teknolojinin hızlı bir şekilde yaygınlaşması ve iletişimin daha etkili bir hale gelmesi ülkeleri birbirlerine karşı daha duyarlı hale getirmiştir. Virüs Mart ayının ortasında ülkemizde tespit edilmiş olup ihracat ve ithalat değerlerine etkisine baktığımızda Ocak ve Şubat ayına göre çok hızlı bir düşüş yaşandığı görülmektedir. 2020 yılı Mart ayında virüsün tespit edilmesi ile dış ticaret hacmi 32.176 milyar ABD dolarından 22.538 milyar ABD dolarına düşmüştür. İhracatın ithalatı karşılama oranı ise %70,9'dan %66,2'ye gerilemiştir. İlk zamanlarda virüsün daha önce ortaya çıkanlardan farklı özelliklere sahip olması ve henüz tedavi noktasında belirsizlik yaşanması sebebiyle tüm sektörlerde sorunlar baş göstermiştir. Uluslararası anlamda bakıldığında lojistik sektörü özellikle yaşanan ilk şokun etkisiyle oldukça olumsuz bir sürece girmiştir. Lojistik firmalar getirilen kısıtlar ve sınırlardaki yavaşlama sebebiyle müşterilerine hizmet sunma noktasında sorun yaşamıştır. Birey bazında düşündüğümüzde çalışanların evden çalışmaya geçmesi, yarı zamanlı çalışma sisteminin uygulamaya koyulması ve ilk defa bu uygulamanın gerçekleştirilmesi ile her firmanın teknolojik altyapısının buna tam anlamıyla hazır olmaması gibi sebepler doğrultusunda sürecin başında verimsizliklerin ortaya çıktığını da söylemek mümkündür. Tablo 3 değerlendirildiğinde de bu durumu destekleyen sayısal verilere ulaşmak mümkündür. 2019 yılının Ocak-Nisan ayı toplamına bakıldığında ihracat 59.875 milyar ABD doları, ithalat 68.545 milyar ABD doları ve dış ticaret hacmi 128.420 milyar ABD dolarıdır. 2020 yılı Ocak-Nisan dönemi ülkemiz için COVID-19 anlamında virüsün varlığının öğrenildiği ve ülkede tespit edildiği ilk dönem olma özelliği taşımaktadır. Bu dönemin verilerine baktığımızda ihracat dış ticaret hacminin 120.882 milyar ABD dolarına gerilediği görülmektedir. Yaşanan ilk şok ile lojistik sektörü de etkilenmiş ve gerçekleştirilen faaliyetlerde gerileme gözlenmiştir. Ancak yine Ocak-Nisan dönemi 2021 yılı değerleri incelediğinde virüsün henüz var olmadığı 2019 döneminden dahi yüksek değerler olduğu görülmektedir. 2021 yılı dış ticaret hacmi hem 2019 hem de 2020 yılından fazla olup, 151.668 milyar ABD doları olmaktadır. Bu durumun elbette pek çok sebebi bulunmaktadır ama gerçekleştirilebilmesinin en önemli sebebi Türk lojistik sektörünün sorunu hızlı bir şekilde analiz etmesi ve reaksiyon göstermesidir.

Tablo 4. İhracat ve İthalat Yapan Firma Sayıları

DÖNEM	Firma Sayısı (İhracat)	Firma Sayısı (İthalat)	Firma Sayısı (Toplam)	Firma Sayısı (Hem İhr. Hem İth. Yapan)
2019	84.394	73.296	123.616	34.074
2020	87.742	75.898	128.329	35.311
2020 (Ocak-Nisan)	60.328	49.861	89.107	21.082
2021 (Ocak-Nisan)	70.920	136.854	183.946	23.828
2020 (Nisan)	30.122	24.006	46.029	8.099
2021 (Nisan)	47.442	49.154	84.537	12.059

Kaynak: Ticaret Bakanlığı Web Sitesi

Lojistik sektörünün büyüklüğünü belirleyen bir diğer husus ihracat ve ithalat yapan firma sayıları olmaktadır. Tablo.4'te verilen bilgiler incelendiğinde virüsün ortaya çıktığı 2019 yılı itibariyle ihracat ve ithalat yapan firma sayısında artış olduğu görülmektedir. Son 3 yılda firma sayısında herhangi bir azalış görülmemekle birlikte 2019-2020 dönemi yani virüsün yayılmaya başladığı ilk yıl 2021 ile kıyaslandığında daha yavaş bir gelişme gözlenmektedir. Özellikle medikal malzemelere duyulan ihtiyacın her zamankinden daha fazla olması ve ilk sınırlamalar sebebiyle üretim girdilerine ulaşmakta güçlük çeken firmaların stok yapma istekleri doğrultusunda 2021 yılında ithalat yapan firma sayısı 2020 yılına göre neredeyse 3 kat artış göstermiştir. İhracat ve ithalat yapan firmaların göstermiş olduğu bu artış elbette lojistik faaliyetlerinde artış göstermesini

gerektirmektedir. Bu durum göstermektedir ki insan ihtiyaçları var olduğu sürece dünyada nasıl bir problem olursa olsun lojistik sektörü bu istekleri ve ihtiyaçları karşılamak amacıyla sorunun üstesinden hızlı bir şekilde gelmektedir.

Tablo 5. Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret Verileri (İhracat)

Taşıma Şekli	Yıl		İhracat Ocak-Nisan		Nisan	
	2019	2020	2020	2021	2020	2021
Denizyolu	109.114	100.919	31.471	40.810	5.567	11.166
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	60,3	59,5	60,9	59,4	62,0	59,5
Karayolu	54.462	53.136	15.612	21.195	2.749	5.754
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	30,1	31,3	30,2	30,8	30,6	30,7
Havayolu	14.849	12.733	3.713	5.739	497	1.611
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	8,2	7,5	7,2	8,3	5,5	8,6
Demiryolu	971	1.288	412	472	118	123
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	0,5	0,8	0,8	0,7	1,3	0,7
Diğer*	1.436	1.582	433	536	47	112
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	0,8	0,9	0,8	0,8	0,5	0,6
TOPLAM	180.833	169.658	51.642	68.752	8.978	18.766

Kaynak: Ticaret Bakanlığı & TÜİK Web Sitesi

Tablo 5'e göre, 2019 yılında gerçekleştirilen ihracatın taşıma şekillerine bakıldığında; en çok ihracatın 109.114 milyar ABD dolarının denizyolu ile gerçekleştirildiği görülmektedir. Denizyolu taşımacılığı her zaman olduğu gibi uluslararası taşımacılığın bel kemiğini oluşturmaktadır. Taşımacılığın küresel anlamda en kolay ve en uygun şekilde gerçekleştirilmesini sağlamaktadır. Denizyolunu sırası ile 54.462 milyar ABD doları, karayolu, 14.849 milyar ABD doları ile havayolu izlemektedir. 'Diğer' şeklinde ifade edilen taşıma şekli boru hattı, posta ile yapılan taşımalar ile elektrik enerjisi iletimi ve kendinden hareketli araçları kapsamaktadır. Bu faaliyetlerin oluşturduğu diğer şekilde ifade edilen taşıma şekli demiryolunu geçerek 4. sırada yer almış ve 971 milyon dolarlık değeri ile demiryolu ihracatta 2019 yılında en az tercih edilen taşımacılık şekli olmuştur. 2020 yılı incelediğinde 2019 yılına göre ihracat değerlerinde düşüş görülse de taşıma şekillerinin tercih edilme sıralamasında herhangi bir değişiklik gözlenmemektedir. Ancak her iki yılda da ilk üçte yer alan taşımacılık şekillerinin değerlerinde 2020 yılında düşüş gözlenirse de demiryolu ve diğer şekilde ifade edilen taşıma şeklinin değerlerinde artış gözlemlenmiştir. Genel içindeki paylar incelendiğinde de karayolundan sonra payını %0,3 ile artıran ikinci taşıma şekli demiryolu taşımacılığı olmuştur. Demiryolu taşımacılığı pek çok özelliği ile denizyolu taşımacılığının karadaki temsilcisi konumunda olmaktadır. Uygun navlun ve yüksek hacimde mal hareketliliğine olanak sağlaması bu özelliklerden en önemlileri olmaktadır. Ancak ilk yatırım maliyetlerinin yüksek olması sebebiyle devlet tarafından işletiliyor olmasından ötürü devlet politikaları ile doğru orantılı olarak gelişmektedir. Bu dezavantajlı durumdan ötürü oldukça avantajlı olmasına rağmen ülkemizde son yıllara kadar çok revaçta bir taşıma şekli olmamıştır. COVID-19 Sağlık Krizi döneminde ise demiryolu taşımacılığının süreç boyunca temassız ticarete en yakın taşıma şekli olması, yük taşıma hacminin yüksek olması, sınırlarda tedbir amaçlı uygulamaya koyulan kısıtlamalar sebebiyle bazı kapıların tamamen kapatılması bazılarında ise sürecin çok uzaması ve aksaklıkların ortaya çıkması gibi sebepler doğrultusunda tercih edilmeye başlamıştır. Tercih edilme oranının artması Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının mevcuttaki vagonlarının yetersiz kalmasına neden olmuş ve özel sektör ile işbirliği kurmasını gerektirmiştir. Sonuç olarak tablodan da anlaşılacağı üzere 2019-2020 yılı değerlendirildiğinde karayolunda pandemi sebebiyle ortaya çıkan olumsuzluklar firmaları yük taşımacılığında demiryoluna yönlendirmiştir. İhracat taşımalarında talebin tırlardan vagonlara doğru değişim gösterdiğini söylemek mümkündür. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları tarafından işletilen demiryollarında bu durumun sürdürülebilir olması için hem faaliyet alanlarının çeşitliliğinin artırılması hem de yaygınlaşan teknolojiden yararlanmanın artırılması gerekmektedir. Aynı zamanda demiryolu taşımacılığı paydaşlarının süreç içinde daha aktif olması için karşılıklı çalışmaların devamlılığının sağlanmasına da önem verilmelidir. Bu pandemi dönemi bizlere en az tercih edilen taşıma şekli olan demiryolunun önemini gösterirken aynı zamanda var olan tüm taşıma şekillerinin mevcut düzende birbirine yakın olacak şekilde pay alması gerektiğini de kanıtlamıştır.

Tablodan yola çıkarak görülmektedir ki 2021 yılı sektör için 2020 yılına göre çok daha verimli geçmiştir. Tüm taşıma şekillerinde artış gözlenmekte olup bu durum sektörün krizi bir fırsata dönüştürdüğünün en önemli kanıtıdır. COVID-19 sağlık krizi ile geçirdiğimiz ilk yıl sektörde varlık gösteren firmaların da hem teknolojik anlamda hem de iş süreçlerinde toparlanma göstermeleri gerektiğini çok daha net anladıkları bir yıl olmuştur.

Tablo 6. Taşıma Şekillerine Göre Dış Ticaret Verileri (İthalat)

Taşıma Şekli	Yıl		İthalat		Nisan	
	2019	2020	Ocak-Nisan 2020	2021	2020	2021
Denizyolu	130.429	125.890	41.840	52.029	8.852	14.512
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	62,0	57,3	60,4	62,7	65,3	66,3
Karayolu	37.177	41.882	12.017	15.974	2.266	4.177
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	17,7	19,1	17,4	19,3	16,7	19,1
Havayolu	29.238	39.260	10.766	9.725	1.794	1.866
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	13,9	17,9	15,5	11,7	13,2	8,5
Demiryolu	1.448	2.145	655	1.032	120	238
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	0,7	1,0	0,9	1,2	0,9	Z<
Diğer	12.053	10.337	3.962	4.156	527	1.093
<i>Genel İçindeki Payı (%)</i>	5,7	4,7	5,7	5,0	3,9	5,0
TOPLAM	210.345	219.514	69.240	82.916	13.559	21.886

Kaynak: Ticaret Bakanlığı & TÜİK Web Sitesi

Tablo 6’da verilen bilgiler ülkemizin COVID-19 sağlık krizi öncesi ve sonrası taşımacılık şekillerinin ithalat değerleri yer almaktadır. Tablo 4 ile karşılaştırıldığında taşıma şekillerinin ihracat değerleri ile aynı sıralamada olduğu görülmektedir. Burada yer alan boru hattı, posta ile yapılan taşımalar, elektrik enerjisi iletimi ve kendinden hareketli araçları kapsayan ‘Diğer’ taşıma şekillerindeki değerler ihracata göre daha yüksek olduğu gözlemlenmektedir. Bunun sebebinin özellikle petrol ve doğalgaz alımının boru hattı taşımacılığı ile gerçekleştirilmesi olduğu söylenebilmektedir. 2019 – 2020 karşılaştırmasında ithalat değerlerinde yine ihracattan farklı olarak denizyolu ve diğer taşıma şekilleri hariç tüm taşıma şekillerinde ithalat değerlerinin artış gösterdiği görülmektedir. Yine bu karşılaştırmaya bakıldığında pandeminin yoğun olarak hissedildiği 2019-2020 döneminde denizyolunda yaşanan konteyner bulma sorunları sebebiyle sektör henüz kendini toplayamamış ve azalma eğilimi göstermiştir. Çin merkezli olan bu salgında büyük bir ticaret merkezi olan ülkeye giden ve ülkeden çıkan gemilerde yaşanan aksaklıklar sebebiyle boş konteyner sorunu baş göstermiş olmaktadır. Bu sorun sebebiyle denizyolunda navlun fiyatları büyük ölçüde artış göstermiştir. Karayolunda yük taşımacılığına getirilen sınırlamaların azaltılması ve ilk şokun atılması ile sektör kendini toparlamış aynı zamanda havayolu yük taşımacılığında da ciddi artış gözlemlenmiştir. Pandeminin en başında özellikle yolcu taşımacılığında ciddi bir zarara uğramış olan havayolu sonrasında yeni uçuş güzergahlarının aranmaya başlaması ve özellikle medikal malzemelerin gönderiminde önemli rol oynamıştır. Kargo uçaklarının sefer frekanslarının artırılması ve kullanımında olmayan yolcu uçaklarının yük taşımacılığında kullanılması da sektörde taşınan mal hacmini arttırmış durumdadır. 2019 yılında 29.238 milyar ABD doları değeri olan sektör 2020 yılı itibarıyla değerini 39.260 milyar ABD dolarına çıkarmış durumdadır. Havayolu taşımacılığı hem hız anlamında hem de stok maliyetlerini düşürme anlamında alıcılara diğer taşıma şekillerinin sunmadığı eşsiz bir avantaj sağlamaktadır. Demiryolu ise, denizyolu taşımacılığında yaşanan sıkıntılar sebebiyle onu ikame edecek en iyi taşıma şekli olması sebebiyle neredeyse iki katlık bir değer artışı yaşamıştır. 2020-2021 Nisan ayı karşılaştırmasına bakıldığında ise havayolu hariç tüm taşıma şekillerinde neredeyse iki katı bir değer artışı yaşanmıştır. Pandeminin seyrine göre kısıtlamaların kademeli olarak kalkmaya başlaması lojistik sektöründe dengenin eski düzene dönmeye neden olmuştur. Havayolu navlun ücretlerinin yüksek olması sebebiyle düşük bir değer artışı göstermiştir.

Tablolardaki değerler doğrultusunda lojistik sektöründe dengelerin çok hızlı değişiklik gösterdiğini görmekteyiz. Ancak dinamik bir sektör olan lojistik, her ne kadar ilk şokla büyük bir durgunluk dönemi yaşamış olsa dahi insan ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için harekete geçip yeni düzene ayak uydurmuş ve yeni yöntemler geliştirerek krizi fırsata çevirmeyi başarmıştır.

Bu dönemde lojistiği etkileyen unsurlardan bir tanesi de elektronik ticaret kavramına olan ilginin artması olmuştur. Elektronik ortamda gerçekleştirilen alışverişlerin en doğru şekilde tamamlanması lojistik süreçlerin başarısı ile doğru orantılı olmaktadır. Dijitalleşme ile yaşanan bu gelişme lojistik sektörünü besleyen bir süreç olmuştur (Yıldırım vd, 2019). Özellikle birey bazında düşünüldüğünde virüsün temasla insandan insana geçmesi kişilerde tedirginliğe yol açmış, getirilen sokağa çıkma yasakları ve pek çok sektörün evden çalışmaya geçmesinin de etkisi ile insanlar gıda dahil pek çok ihtiyacı elektronik ticaret sayesinde karşılamaya başlamıştır. Elektronik ticaretin ziyaretçi yoğunluğunun artması ile alışveriş hacminde yaşanan gelişmeler lojistiğin devreye girmesine neden olmuştur. Sanal ortamdan gerçekleştirilen alışverişler sonrasında mal hareketliliğinin sağlanması yani ürünlerin veya hizmetin üreticiden tüketiciye aktarılması için lojistik faaliyetlerden yararlanma gerekliliği doğmuştur. Lojistik sektörü bu bağlamda elektronik platformda mal ya da hizmet sunan tüm işletmelerin bir iş kolu haline gelmiş durumdadır. Dolayısıyla içerisinden lojistik sektörünün varlık göstermediği bir işletme söz konusu olmamaya başlamıştır. Geleneksel ticaret ile karşılaştırıldığında teması sınıra düşüğü elektronik ticaret tıpkı demiryolu taşımacılığı gibi son iki yılda oldukça revaçta olan bir sektör olmuştur. Bu ticaret şekline olan ilginin artması kargo firmalarının lehine olurken teslimat noktasında çoğu kargo firması bu talebi karşılayamayacakları bir yoğunluk içerisine girmiştir. Teslimat zamanlarında artış gözlenmesi ve yaşanan aksaklıklar sonucu sektörde eleman ihtiyacını artmıştır.

İşletmelerin mali durumuna bakıldığında, COVID-19 Sağlık Krizinin finansman ihtiyacı olan işletmeleri yabancı kaynaklara yönlendirdiği görülmektedir. Bu durumda işletmelerin borç yükü önemli ölçüde artmış olacaktır. Borç yükü artan işletmeler,

stratejilerini buna göre belirleyeceklerdir. Bu durumda işletmeler daha yüksek verimlilikle üretim yapmak zorunda olacaktır. Ancak ulusal ölçekte işletmeleri verimli üretim yapmaya iten bu durum, yerel işletmelerin artan finansman maliyetlerinden dolayı uluslararası ölçekte rekabet gücünün azalmasına neden olacaktır (Daşdemir, 2017b:61; 2018:463). Ayrıca COVID-19 nedeniyle alınan borçların yeni yatırımlar için değil de mevcut faaliyetleri sürdürmek ya da sabit giderleri karşılamak amacıyla kullanılması beklenen verimlilik artışının sağlanmasına engel olacaktır. Bununla birlikte kullanılan krediler nedeniyle uzun dönemde ekonomik unsurların alım gücü düşecektir (Daşdemir, 2020:217).

2008 Küresel Finansal Krizden farklı olarak COVID-19 Sağlık Krizi emeğin mobilitesini etkilerken, finansal sermayenin mobilitesi üzerine anlamlı bir etkide bulunmamıştır. Emeğin mobilitesinin engellenmesi başta gelir dağılımı olmak üzere, ekonomi üzerine önemli etkileri bulunmaktadır (Daşdemir, 2017a:745-747). Bu etkiler bakımından COVID-19 Sağlık Krizi ile 2008 Küresel Finansal Kriz farklılaşmaktadır. Ancak finansal piyasalara etkileri bakımından COVID-19 Sağlık Krizinin finansal krizler ile ortak sonuçları doğurduğu da görülmektedir. 2008 Küresel Finansal Kriz ile başlayan alternatif para sistemi olan kripto para birimlerinin ekonomik unsurlar tarafından kabul edilmesi ve kullanımı COVID-19 Sağlık Krizinin etkisiyle önemli ölçüde artmıştır (Fırat ve Daşdemir, 2021:87, 98). Bu bağlamda COVID-19 Sağlık Krizi küresel para piyasalarında 2008 yılında başlayan dönüşümün tamamlayıcısı niteliği taşımaktadır.

4. SONUÇ

Bu çalışma sonucunda varolan sayısal veriler incelenmiş ve yaşanan küresel krizlerin lojistik sektörüne oldukça etki ettiği tespit edilmiştir. Küresel krizler sonucu Dünya düzeninde değişiklikler gözlenmeye başlamış olup, lojistik sektörü bu değişikliklerin etki ettiği en önemli sektörler arasında yer almıştır. Salgının ilk çıkış yeri olarak tespit edilen Çin, çok fazla sayıda ülkenin üretiminde tedarikçi rolündedir. Salgının temasla insandan insana geçmesi, yeni tip bir virüs olması sebebiyle 2019-2020 döneminde tedavisinin olmaması ve tüm dünyaya yayılması Çin'e bağlı olarak üretimini gerçekleştiren ülkelerde sorunlar yaratmaya başlamıştır. Küreselleşmenin sonuçlarından biri olan ve üretim noktasında bir avantaj şeklinde değerlendirilen bu küresel tedarik ağı böyle bir pandemi ortamında ülkeleri oldukça zor bir duruma sürükleyip hammadde ve yarı mamule ulaşamayacak duruma getirmiştir. Küresel krizler sonrasında dışa bağımlı olarak faaliyet gösteren üreticiler arz faaliyetlerinde durma noktasına gelmiştir. Çin'de hammadde ihracında yaşanan olumsuzluklar özellikle denizyolu taşımacılığında büyük aksaklıklara yol açmıştır. Denizyolunda konteyner bulma sıkıntısı yaşayan firmaların ihracat süreleri uzamış, boş konteyner bulma sorunu sebebiyle navlun fiyatlarında büyük artışlar yaşanmıştır. Bunun yanı sıra ülkemizde lojistik sektörünün yaşadığı temel problemler bulunmaktadır. Bunların başında akaryakıt fiyatları, hukuki altyapı eksikliği, özellikle gümrüklerdeki bürokratik engeller, döviz kuru etkisi, teknolojik altyapı eksikliği, otomasyon eksikliği ve çevresel faktörlerden kaynaklanan değişken maliyetler gelmektedir. Bu temel problemler her dönem Türk lojistik sektörünü yavaşlatmış olup, özellikle kriz dönemlerinde işleyişi durma noktasına getirecek gerilemeler yaşatmıştır. Her iki krizde de açıkça görülmektedir ki lojistik sektörü krizlerin ortaya çıktığı yıl ve takip eden ilk yıl gerilemeler yaşamıştır. Lojistik kendi iç dinamiklerinin dışında dış faktörlerden de oldukça etkilenen bir sektör olmaktadır. Bu etkilenme yerli ya da küresel her krizde lojistik sektörünü olumsuz tesir etmiştir.

ABD'de ve Çin'de ortaya çıkan her iki krizin ortak özelliği tüm dünyayı etkisi altına almış olmasıdır. Her iki krizden de lojistik ekonomisi anlamında ülkemiz olumsuz etkilenmiştir. Bunun elbette en büyük sebebi küreselleşmedir. Küreselleşme ile hammadde, yarı mamul ve ucuz iş gücü temini ihtiyacını gidermek isteyen işletmeler dış pazara açılmaktadır. Bunun sonucunda, benzer küresel krizlerde taşımacılık konusunda getirilen kısıtlamalar ile mal hareketliliği sektöre uğramaktadır. Üretimin durma noktasına geldiği ve hatta pek çok ürün grubunda üretimin durduğu bir pazar ortamı elbette işletmeler ve ülkeler adına büyük kayıplara yol açmaktadır. Yaşanan son kriz değerlendirildiğinde özellikle medikal malzemeler, beyaz eşya ve araba gibi ürün gruplarında piyasada ürün bulmak oldukça zor olmuştur. Medikal malzemeye duyulan ihtiyaç sebebi ile ilk şokun ardından bu ürün gruplarının pazarda bulunabilirliği artmıştır. Ancak ihracat ve ithalat faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde pandemi sebebiyle oluşan kısıtlamalar ile diğer ürün gruplarındaki sorun henüz yavaş yavaş çözülmektedir.

Tüm bunlar neticesinde açıkça görülmektedir ki Türk lojistik sektörü, yakın tarihte pek çok kriz atlattığı olsa dahi hala yeterli düzeyde altyapıya sahip değildir. Bu noktada önemli olan husus lojistik firmaların yaşanan bu süreç sonrasında hazırlık yapmasıdır. Firmalar pandemi döneminde olabildiğince hızlı reaksiyon göstermiş ve ilk şoku atlattıktan sonra faaliyetlerini artırarak devam etmiştir. İşletmelerin lojistik süreçlerde sorun yaşamasına sebep olan bir diğer aksaklık ise gümrüklerdeki işleyiş ve mevcut mevzuatlar, prosedürler olmaktadır. Lojistik firmaların kriz her ne olursa olsun hızlı tepki göstermesini sağlayacak yeni bir yasal zemine ihtiyacı vardır. İş yapış şekillerinde prosedürlerin olabildiğince azaltılması ve hızlı bir taşımacılığın gerçekleştirilmesi için olası acil durum senaryolarının oluşturulması gerekmektedir. Bunun mümkün olabilmesi için günün teknolojisinden faydalanmak gerekliliği de göz önünde bulundurulmalıdır. Lojistik firmalarının krizler karşısında hazırlıklı olmak adına atmaları gereken ilk adım işletme süreçlerinde otomasyon kullanımını arttırmaları olmaktadır. Altyapı olarak teknolojiye ve otomasyondan faydalanan firmaların diğerlerine göre daha az sorun yaşadığı ve krizin olumsuz etkilerini

daha çabuk üzerinden attığı pandemi döneminde açıkça gözlenmiştir. Bunu başarabilen lojistik işletmelerin müşterileri sorunlarına daha çözüm odaklı yaklaşıklarını söylemek yanlış olmayacaktır.

Otomasyon ve yasal altyapının eksikliğinden ziyade lojistik sektörünün yaşadığı bir diğer önemli sorun mal hareketliliğine getirilen kısıtlamalar olmaktadır. Sektörün bir acil durum planının olmaması ve karşılaşılan kısıtlamalar sonucunda mal hareketliliği oldukça hızlı bir düşüş yaşamıştır. Ülkeler için son derece önemli olan ihracatta kriz öncesindeki değerleri yakalamak ancak 2022 başlarında gerçekleşecek gibi görünmektedir. Aynı durum 2008 küresel finansal krizi içinde geçerli olmuş ve kriz öncesindeki değerlere ancak yaklaşık iki yıl sonra ulaşılabilmiştir. Bu durumda atılması gereken adımlardan en önemlisi taşıma modlarında eşit bir dağılımı sağlamak için gerekli çalışmaların yapılmasıdır. Aynı zamanda çoklu taşımacılık için de gerekli altyapının hazırlanması, çalışmaların artırılması yerinde bir karar olacaktır. İçinde bulunduğumuz dönemde pek çok taşımacılık sorunu ile karşı karşıya kalan lojistik sektörü kısa zamanda bu duruma da ayak uydurmuş ancak istenen kadar mal hareketliliği sağlanamamıştır. Denizyolunda yaşanan boş konteyner ve yüksek navlun sorunu, demiryolunda altyapı yetersizliği ve hizmet alanı kısıtı sorunu, karayolunda sınırların kapatılması, havayolunda ise kargo uçaklarının sefer frekansları artırıldığı ve kısıtlardan dolayı atıl durumda olan yolcu uçakları kullanıldığı halde talebin karşılanamaması bizlere taşımacılık modlarındaki temel sorunlarımızı göstermektedir.

Çözüm önerisi olarak;

- Denizyolunda çoklu taşımacılık entegrasyonlarının oluşturulması gerekmektedir. Bu sayede denizyolu taşımacılığının önemli avantajlarından istifade edilmeye devam ederken dezavantajlı yönlerinden kurtulmak mümkün olacaktır.
- Karayolu için özellikle gümrük sınırlarında prosedürlerin azaltılması, sürecin otomasyona yönelik olması ve gümrük mevzuatında yeni düzenlemelerin yapılması gerekliliği hissedilmiştir. Bu yönde yapılacak revizyonlar sayesinde ortaya çıkacak problemler azaltılabilecektir.
- Demiryolu taşımacılığı, 1950'li yıllar itibari ile ihmal edilmiştir. Ancak sunmuş olduğu avantajlar karayolu taşımacılığı ile karşılaştırıldığında çok daha fazla olmaktadır. Ulusal taşımacılıkta karayoluna çok fazla eğilim olması sebebi ile demiryolu taşımacılığı özellikle hizmet kapsamının kısıtlı kalmasına neden olmuştur. Aynı zamanda ilk yatırım maliyetlerini çok yüksek olması sebebi ile devlet tarafından yönetilmesi ve devlet politikaları ile doğru orantılı olması da gelişmesi açısından ülkemizde dezavantajlı bir durum yaratmıştır. Pandemi döneminde demiryollarında da tıpkı denizyolu gibi taşıma ünitesi sorunları yaşanmıştır. Her iki taşıma modunda da bu eksiklerin tamamlanması bir sonraki krize hazırlık olacaktır.
- Havayolu taşımacılığı belki de pandemi döneminde önemini en çok anladığımız taşıma modu olmuş durumdadır. Özellikle yolcu taşımacılığının tamamen durdurulması sonucu atıl vaziyette olan yolcu uçaklarının dahi kargo taşımacılığında kullanılması durumu en iyi açıklayabileceğimiz örnek olmaktadır. Üstelik kargo uçaklarının sefer frekansları da artırılmış durumdadır. Acil ve bozulabilir kargoların taşınması için en iyi seçenek olan havayolu taşımacılığında da sorunlar yaşanmış olup, önlenmesi için yine ekipmanlarda artırıma gitmek gerekliliği bulunmaktadır.

Bu dönemde, küresel pazarda varlık gösteren, tedarik ve üretim noktasında dışa bağımlı olan ülkeler zarara uğramıştır. Lojistik faaliyetlerin aksadığı her alanda bu işletmeler diğerlerine oranla daha büyük kayıplar yaşamıştır. Bundan dolayı yaşamış oldukları olumsuz tecrübe sonrasında üretim faaliyetlerini yurt içine almaya çalışmışlardır. Ancak tedarik, lojistik faaliyetler ve özellikle üretim maliyetlerinin yüksek olması bu adımı boşa çıkarmıştır. Tedarik noktasında Çin'e bağımlı olan ülkeler yaşadıkları sıkıntılar sonucunda pandemi sonrası tedarik ağlarını çeşitlendirmek isteyecektir. Pandeminin ortaya çıktığı nokta olması ve ilk zamanlarda sürecin iyi yönetilememesi gibi sebepler doğrultusunda çok fazla ülkenin tedarikçisi durumundaki Çin bu gücünü kaybetme riski ile karşı karşıyadır. Bu durum Türkiye için bir fırsat yaratmaktadır. Gerek konumu gerek iş gücünü doğru yönetebilir ve yeni bir tedarik zinciri ağı oluşturabilirse ekonomik anlamda bu krizi fırsata çevirebileceğini söylemek mümkündür. Fırsatın iyi kullanılması lojistik sektörüne de olumlu sirayet edecektir. Burada mal hareketliliğinin sağlanması sırasında süreci yönetecek nitelikli eleman ihtiyacı artacaktır. Sektörde istihdama yönelik talebin artması ile Türkiye'de işsizlikle mücadelede lojistik sektörü oldukça önemli bir unsur olabilecektir.

Son olarak hala içinde bulunduğumuz COVID-19 Sağlık Krizi sürecinde, lojistiğin aksadığı her noktada doğrudan bireylerin hayatında, işletmelerde ve hatta ülkelerde olumsuz etkiler yarattığı gözlemlenmiştir

YAZAR BEYANI

Makalenin ilk halinde iyileştirme sağlayacak yapıcı yorumları için baş editör, alan editörü ve iki bilgili hakeme içtenlikle teşekkür ederim.

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı: Bu çalışma bilimsel araştırma ve yayın etiği kurallarına uygun olarak hazırlanmıştır.

Etik Kurul Onayı: Bu araştırma etik kurul izni gerektiren analizleri kapsamadığından etik kurul onayı gerektirmemektedir.

Yazar Katkıları: Yazar çalışmanın tümünü tek başına gerçekleştirmiştir.

Çıkar Çatışması: Yazar açısından ya da üçüncü taraflar açısından çalışmadan kaynaklı çıkar çatışması bulunmamaktadır.

KAYNAKÇA

- Aktan, C. C. Ve Şen, H. (2001). Ekonomik kriz: Nedenler ve çözüm önerileri. *Yeni Türkiye Dergisi*, 2(42), 1.
- Arjan J. V. W. (2014). *Satın alma ve tedarik zinciri yönetimi, analiz, strateji, planlama ve uygulama*. (5. basımdan çeviri) (Çev. M. Çancı) İstanbul: Literatür Yayıncılık.
- Atayah, O. F., Dhiyf, M. M., Najaf, K., & Frederico, G. F. (2021). Impact of COVID-19 on financial performance of logistics firms: Evidence from G-20 Countries. *Journal of Global Operations and Strategic Sourcing*. doi: 10.1108/JGOSS-03-2021-0028
- Bordo, M. D., & Landon-Lane, J. S. (2010). The global financial crisis of 2007-08: Is it unprecedented? (No. w16589). *National Bureau of Economic Research*. DOI 10.3386/w16589
- Daşdemir, E. (2020). Banka kredileri ve kira-fiyat ilişkisi: Kredilerin ekonomideki rolleri üzerine bir yorum ve yapısal kırılmalı zaman serileri analizi. *Journal of Economics Finance and Accounting*, 7(3), 214-222. doi: 10.17261/Pressacademia.2020.1289
- Daşdemir, E. (2017a). Göçün piyasalara etkisi ve faktör hareketliliğini açıklama gücü: Emek piyasalarının küreselleşmesi ve maliyetleri. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 19(2), 676-700. doi: 10.26745/gaziuibfd.418588
- Daşdemir, E. (2017b). The effects of debt on debtors and the economy: An observational test on consumer credit and wages. *Journal of Economic Policy Researches*, 5(1), 58-72 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/en/pub/iuipad/issue/33348/371179>
- Daşdemir, E. (2018). Bölüşüm üzerine: Ülkelerarası rekabet gücü ile yurtiçi bölüşüm ilişkisi . *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 20(2), 456-469. Retrieved from <https://dergipark.org.tr/en/pub/ahbvuibfd/issue/39904/473798>
- Demir, F. (2015). Büyük istikrar döneminden büyük durgunluk dönemine: Krizdeki kapitalizm veya kriz kapitalizmi. F. Şenses, Z. Öniş & C. Bakır (Eds.), *Ülke deneyimleri ışığında küresel kriz ve yeni ekonomik düzen içinde* (s. 119-141). İletişim Yayınları, İstanbul.
- Emirkadı, Ö. (2015). Türkiye’de lojistik sektöründeki gelişmelerin dış ticaret üzerine etkileri. I. *Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi*, 99-115.
- European Commission (EC), (2020, 15 Aralık). European economic forecast. Spring 2020, *Institutional Paper 125*, pp.23. Erişim adresi: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/ip125_en.pdf doi:10.2765/788367.
- Fırat, S. ve Daşdemir, E. (2021). Kripto paralarda miktar teorisi uygulaması: Bitcoin örneği ve Covid-19 salgının etkisi. *İstanbul İktisat Dergisi*, 71(1), 81-102. <https://dergipark.org.tr/en/pub/istjecon/issue/64179/879423> adresinden edinilmiştir.
- Gürcün, D. ve Cömertler, N. (2020). Türkiye’nin 2008 küresel ekonomik krizi ve Covid-19 kriziyle mücadelesi. *Anemon Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 8 (İktisadi ve İdari Bilimler), 305-316. doi: 10.18506/anemon.762369
- Güzel, S. (2009). 2008 küresel ekonomik krizi ve IMF’nin önerdiği ekonomi politikalarının krizle mücadeledeki rolü. *Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 28(2), 55-69.
- Halişçelik, E. (2021). 2008 küresel ekonomik krizinin türü ve nedenleri. *Journal Of Empirical Economics And Social Sciences*, 3(1), 1-20. <https://Dergipark.Org.Tr/En/Pub/Jeess/Issue/61984/580122> adresinden edinilmiştir.
- Jin, X. & An, X. (2016) Global financial crisis And emerging stock market contagion: A volatility impulse response function approach. *Research in International Business And Finance*, 36, 179- 195. doi:10.1016/J.Ribaf.2015.09.019
- Kanalıcı, Ö., (2006). *Türkiye ve lojistik*, AR-GE bülten, kasım.
- Kartal, M. T. (2019). Yeniden yapılandırma çalışmalarının bankacılık sektörünün gelişimine etkileri: Türkiye incelemesi. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 11(4), 3172- 3189.
- Kaya, D. G. (2020). Koronavirüs pandemisinin küresel ekonomideki izleri: kamu finansman dengesi, ticaret hacmi, enflasyon, işsizlik ve ekonomik büyüme. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 7(5), 221-237.
- Kaya, S. (2020). *Lojistik faaliyetlerde dış kaynak kullanımı*. Ankara: Ekin Yayınevi
- Klynveld Peat Marwick Goerdeler, (2020). Koronavirüs (Covid-19) kapsamında dış ticarete alınan önlemler, gümrük ve dış ticaret hizmetleri, <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/tr/pdf/2020/03/covid-19-dis-ticarete-alinan-onlemler.pdf> adresinden edinilmiştir.
- Kodalak, B. (2021). *Tarih boyunca para sistemleri, modern para politikası ve altın*. Yalın Yayıncılık.
- Liu, W., Liang, Y., Bao, X., Qin, J., & Lim, M. K. (2020). China's logistics development trends in the post COVID-19 era. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 1-12. <https://doi.org/10.1080/13675567.2020.1837760>
- Özsoylu, A.F., Ünlü Kaplan, İ. ve Akdoğan Gedik, M., (2010), *Küresel kriz ve Türkiye*, Seyhan, Adana: Karahan Kitabevi.
- Saban, M. ve Trabzon, O. (2021). Covid-19 salgınının havacılık sektöründeki şirket performansları üzerindeki etkileri: Türk Havayolları örneği. *International Review of Economics and Management* , 9(1) , 64-79 . doi: 10.18825/iremjournal.92830.
- Singh, S., Kumar, R., Panchal, R., & Tiwari, M. K. (2021). Impact of COVID-19 on logistics systems and disruptions in food supply chain. *International Journal of Production Research*, 59(7), 1993-2008. doi.org/10.1080/00207543.2020.1792000.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, <http://Web.Shgm.Gov.Tr/Tr/Covid-19-Tedbirler/6330-Ucus-Yasagi-Bulunan-Ulkeler>
- T.C. Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, <https://www.Seyahatsagligi.Gov.Tr/Site/Koronavirus>. (Erişim Tarihi: 11.04.2020).
- T.C. Sağlık Bakanlığı. *Bilimsel danışma kurulu çalışması, Covid-19: Salgın yönetimi ve çalışma rehberi*, Revizyon Tarihi: 01.06.2020 https://Covid19bilgi.Saglik.Gov.Tr/Depo/Toplumda-Salgin-Yonetimi/Salgin-Yonetimi-Ve-Calisma-Rehberi/Covid19-Salgin_Yonetimi_Ve_Calisma_Rehberi.Pdf, (Erişim Tarihi: 01.06.2020).
- T.C. Sağlık Bakanlığı, Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü (2020). *Covid-19 (2019-N Cov hastalığı) rehberi (Bilim kurulu çalışması)*. T.C. Sağlık Bakanlığı, 14 Nisan 2020. (Erişim Tarihi: 15.04.2020).
- T.C. Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı. *Karayoluyla yolcu yaşamacılığı faaliyetinde bulunanların almaları gereken tedbirler*, <https://Uhdgm.Uab.Gov.Tr/Duyurular/Corona-Virus-Tedbirleri-Hakkinda-Duyuru> (Erişim Tarihi: 29.04.2020).
- Tanrikulu, A. B. & Odabas, M. S. (2021). Covid -19 pandemisinin lojistik sistemler üzerine etkilerinin değerlendirilmesi . *Black Sea Journal of Engineering and Science*, 4(4), 214-216 . doi: 10.34248/bsengineering.856844

- Toktaş, Y . (2021). Covid-19 sürecinde kriz yönetimi: Türkiye’de turizm işletmelerine yönelik düzenlemeler. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 4(1), 157-180. doi: 10.33712/Mana.848362
- World Health Organisation (2020). *Coronavirus disease (Covid-19) Outbrake*, <https://www.who.int/Emergencies/Diseases/Novelcoronavirus-2019>, (Erişim Tarihi: 10.04.2020).
- Yılmaz, G. A. (2015). *2008 Küresel krizi ve lojistik sektörü üzerine etkileri*. (Yayınlanmış yüksek lisans tezi, Uludağ Üniversitesi).
- Zheng, Y. Y., Ma, Y. T., Zhang, J. Y., & Xie, X. (2020). Covid-19 and the cardiovascular system. *Nature Reviews Cardiology*, 17(5), 259-260.