



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Dilara ÖZTAŞ

SERBEST BÖLGELERDE KORONAVİRÜS (COVID 19) ETKİSİ: ANTALYA ÖRNEĞİ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2022



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Dilara ÖZTAŞ

SERBEST BÖLGELERDE KORONAVİRÜS (COVID 19) ETKİSİ: ANTALYA ÖRNEĞİ

Danışman

Prof. Dr. Şerife Gözde YİRMİBEŞOĞLU

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2022

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Dilara ÖZTAŞ'ın bu çalışması, jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Dr. Öğr. Üyesi Özkan YILMAZ (İmza)

Üye (Danışmanı) : Prof. Dr. Şerife Gözde YİRMİBEŞOĞLU (İmza)

Üye : Doç. Dr. Fahriye MERDİVENCİ (İmza)

Tez Başlığı: Serbest Bölgelerde Koronavirüs (Covid 19) Etkisi: Antalya Örneği

Onay : Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylıyorum.

Tez Savunma Tarihi : 13/06/2022

Mezuniyet Tarihi : 28/07/2022

(İmza)
Prof. Dr. Engin KARADAĞ
Müdür

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Serbest Bölgelerde Koronavirüs (Covid 19) Etkisi: Antalya Örneği” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

İmza

Dilara ÖZTAŞ



T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



04/07/2022

TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU BEYAN BELGESİ

Öğrenci Bilgileri	
Adı-Soyadı	Dilara ÖZTAŞ
Öğrenci Numarası	202052065005
Anabilim Dalı	Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Danışman Öğretim Üyesi Bilgileri	
Unvanı, Adı-Soyadı	Prof. Dr. Şerife Gözde YİRMİBEŞOĞLU
Yüksek Lisans Tez Başlığı	Serbest Bölgelerde Koronavirüs (Covid 19) Etkisi: Antalya Örneği
Turnitin Bilgileri	
Ödev Numarası	1845082047
Rapor Tarihi	20.05.2022
Benzerlik Oranı	Alıntılar hariç: %12 Alıntılar dahil: %19
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,	
<p>Yukarıda bilgileri bulunan öğrenciye ait tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 122 sayfalık kısmına ilişkin olarak Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esaslarında belirlenen filtrelemeler uygulanarak yukarıdaki detayları verilen ve ekte sunulan rapor alınmıştır.</p> <p>Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir: (X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylarım. () Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esaslarında öngörülen yüzdeleri aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.</p>	
Gerekçe:	
<p>Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlere uygun olarak tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.</p> <p style="text-align: right;">Danışman Öğretim Üyesi Unvanı, Adı-Soyadı Prof. Dr. Şerife Gözde YİRMİBEŞOĞLU</p> <p style="text-align: center;">İmza</p>	

İÇİNDEKİLER

ŞEKİLLER LİSTESİ	iv
TABLOLAR LİSTESİ	v
KISALTMALAR LİSTESİ	vi
ÖZET	viii
SUMMARY	ix
TEŞEKKÜR	x
ÖNSÖZ	xi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

SERBEST BÖLGE KAVRAMI

1.1. Serbest Bölge Tanımı	3
1.2. Serbest Bölgelerin Amaçları ve Özellikleri	4
1.3. Serbest Bölge Türleri	5
1.3.1. Serbest Ticaret Bölgesi	6
1.3.2. Serbest Üretim Bölgesi	6
1.3.3. İkiz Fabrika	7
1.3.4. Organize Sanayi Bölgesi	7
1.3.5. Serbest Liman	8
1.3.6. Transit Bölge	8
1.3.7. Antrepo	9
1.3.8. Serbest Bankacılık Bölgesi veya Kıyı Bankacılığı	9
1.3.9. Yatırım Bölgesi	9
1.3.10. Serbest Çevre	10
1.3.11. Serbest Şehir	10
1.3.12. Gümrüksüz Satış Mağazası	10
1.3.13. Teknoloji Serbest Bölgesi	11
1.4. Serbest Bölgelerin Avantajları	11
1.5. Serbest Bölgelerin Dezavantajları	13
1.6. Serbest Bölge ve Dış Ticaret İlişkisi	14
1.7. Dünyada Serbest Bölgelerin Tarihsel Gelişimi	18
1.8. Dünyadaki Önemli Serbest Bölgeler	20
1.8.1. Almanya	20
1.8.2. İngiltere	21

1.8.3.	Danimarka	22
1.8.4.	İtalya	22
1.8.5.	Hollanda	23
1.8.6.	Rusya	23
1.8.7.	ABD.....	24
1.9.	Türkiye’de Serbest Bölgelerin Tarihsel Gelişimi	25
1.10.	Türkiye’deki Serbest Bölgeler	27

İKİNCİ BÖLÜM

KORONAVİRÜS (COVID-19) PANDEMİSİ

2.1.	Covid-19 Pandemisi ve Başlangıcı	33
2.2.	Covid-19 Pandemisinin Dünya Ekonomisine Etkileri.....	33
2.2.1.	Dünya İhracatına Etkisi	35
2.2.2.	Dünya İthalatına Etkisi	36
2.3.	Covid-19 Pandemisinin Türkiye Ekonomisine Etkileri.....	37
2.3.1.	Türkiye İhracatına Etkisi	38
2.3.2.	Türkiye İthalatına Etkisi	40
2.4.	Covid-19 Pandemisinin Sektörlere Olan Etkisi	42
2.5.	Covid-19 Pandemisinin Lojistik ve Tedarik Zincirine Etkisi	44

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SERBEST BÖLGELERDE KORONAVİRÜS (COVID-19) ETKİSİ

3.1.	Araştırmanın Amacı ve Önemi	47
3.2.	Araştırmanın Yöntemi	48
3.3.	Bulgular.....	50
3.3.1.	Maliyet Artışı ile İlgili Bulgular.....	50
3.3.2.	Hammadde Sıkıntısı ile İlgili Bulgular.....	57
3.3.3.	İşgücü Kaybı ile İlgili Bulgular	60
3.3.4.	Tedarikçi Sıkıntısı ile İlgili Bulgular.....	64
3.3.5.	Lojistik Engeller ile İlgili Bulgular	67
3.3.6.	Sağlık Giderleri ile İlgili Bulgular.....	74
3.3.7.	Taşıma Türüne Etkisi ile İlgili Bulgular.....	79
3.3.8.	Alınan Önlemler ile İlgili Bulgular	84

SONUÇ	91
KAYNAKÇA.....	95
EK 1- DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME SORULARI	105
ÖZGEÇMİŞ	106

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1 Serbest Bölgeler İstihdam Oranları, Türkiye	18
Şekil 1.2 Eyaletlere Göre Dış Ticaret Bölgeleri	25
Şekil 1.3 Mersin Serbest Bölgesi Yıllar	28
Şekil 2.1 COVID-19 nedeniyle öngörülen küresel reel Gayri Safı Yurtiçi Hasıla (GSYİH) büyümesi (2019-2023).....	35
Şekil 2.2 Dünya İhracat 1995-2020.....	36
Şekil 2.3 Dünya İthalatı (3 Aylık Dönemler milyon \$).....	37
Şekil 2.4 Türkiye İhracatı (3 Aylık Dönemler milyon \$).....	39
Şekil 2.5 Turizm geliri ve ziyaretçi sayısı, I. Çeyrek: Ocak-Mart, 2020.....	43
Şekil 2.6 Yıllara Göre Havayolu Toplam Yolcu Sayısı	45
Şekil 2.7 Hava Yolu Yük Trafikinin Yıllara Göre Dağılımı	45
Şekil 3.1 Seçilmiş Ülkelerde Üretim Maliyetlerinde Ortaya Çıkan Şoklar.....	51
Şekil 3.2 ABD' de Sağlık Ürünlerine İlişkin E-Ticaret Verileri.....	53
Şekil 3.3 2020 yılında COVID-19'un çalışma saatleri üzerindeki etkisi, gruplar ve kaynaklara göre	61
Şekil 3.4 Tedarik zinciri kesintilerinin geniş kapsamlı etkileri.....	71
Şekil 3.5 Bölgeye göre navlun talebi 2010-2019, Ton-Kilometre	84
Şekil 3.6 Önleme için hafifletici önlemlerin diyagram gösterimi	89

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1.1 Serbest Bölgelerin Vergi Muafiyetleri	13
Tablo 1.2 Serbest bölge Faaliyet Ruhsatlarının Konularına Göre Dağılımı ve Değişim Oranları.....	15
Tablo 1.3 Ocak-Aralık Dönemi Serbest Bölgeler Ticaret Hacimleri ve Değişim Oranları (1.000 ABD \$).....	16
Tablo 1.4 Yönü İtibariyle Ocak-Aralık Döneminde Ticaret Hacmindeki Değişmeler (1.000 ABD \$)	17
Tablo 1.5 Almanya'daki Serbest Bölgeler	21
Tablo 1.6 İngiltere'deki Serbest Bölgeler	22
Tablo 1.7 Türkiye'deki Serbest Bölgeler	27
Tablo 2.1 Türkiye'nin En Çok İhracat Yaptığı 10 Ülke, 2019	39
Tablo 2.2 2019-2020 Ocak-Mart İhracat Rakamları Değişimi.....	40
Tablo 2.3 Türkiye İthalat (3 Aylık Dönemler milyon \$).....	41
Tablo 2.4 Türkiye'nin En Çok İthalat Yaptığı 10 Ülke, 2019.....	41
Tablo 2.5 2019-2020 Ocak-Mart İthalat Rakamları Değişimi	42
Tablo 3.1 Pandemi öncesi ve pandemi sırasında İmalat Sanayileri	58
Tablo 3.2 Avrupa Birliği'nde Toplam Sağlık Harcamaları, Ölümler ve Enfeksiyonlar	79

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AHL	Atatürk Hava Limanı
ASB	Avrupa Serbest Bölgesi
ASBAŞ	Antalya Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi
ATR	Avrupa-Türkiye Dolaşım Belgesi
BUSEB	Bursa Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi
CBP	ABD Gümrük ve Sınır Koruması
DESBAŞ	İstanbul Endüstri ve Ticaret Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi
DSÖ	Dünya Sağlık Örgütü
ESBAŞ	Ege Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi
FATF	Kara Paranın Aklanmasının Önlenmesine Yönelik Mali Eylem Görev Gücü
FOB	Gemide Ücretsiz / Gemide Navlun
GASBAŞ	Gaziantep Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi
GATT	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
ILO	Uluslararası Çalışma Örgütü
İDESBAŞ	İzmir Deri Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi
İSBAŞ	İstanbul Trakya Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi
İSBİ	İstanbul İhtisas Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi
İZBAŞ	İzmir Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi
KAYSER	Kayseri Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi
KOSBAŞ	Kocaeli Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi
MAM	Marmara Araştırma Merkezi
MESBAŞ	Mersin Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi
NAFTA	Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İş birliği Örgütü
OSGB	Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimi
PHEIC	Uluslararası Öneme Sahip Bir Halk Sağlığı Acil

	Durumu
SASBAŞ	Samsun Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi
STB	Serbest Ticaret Bölgesi
TAYSEB	Toros Adana Yumurtalık Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi
TCMB	Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
TEKGEB	Teknoloji Geliştirme Bölgesi
TEKSEB	Teknoloji Serbest Bölgesi
TRANSBAS	Trabzon Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
UNICEF	Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
WTO	Dünya Ticaret Örgütü

ÖZET

Serbest bölgeler, vergi muafiyeti, bazı gümrük prosedürlerine tabi olmamaları ve ülkelerin üretimini teşvik ederek dış ticaret açığını dengelemeyi amaçlamaları nedeniyle Türkiye'nin ve dünyanın dış ticaretinin bel kemiği konumundadır. Özellikle üretim ve ihracata birçok katkısı bulunan serbest bölgeler, Aralık 2019'da Çin'in Wuhan kentinde patlak veren Covid-19 pandemisinden paylarına düşeni almışlardır. Bu dönemde uygulamaya konulan yeni gümrük kontrolleri, hammadde tedarikinde yaşanan sıkıntılar, serbest bölgeleri olumsuz yönde etkilemiştir.

Bu bağlamda çalışmada derinlemesine görüşme tekniği kullanılarak, uluslararası literatür ve haber kaynakları taraması sonucu hazırlanan sorular, serbest bölgelerde faaliyet gösteren firmaların uzman yöneticilerine yöneltilerek, serbest bölge firmalarının bu dönemdeki deneyimleri ve karşılaştıkları zorlukları ortaya koymak amaçlanmıştır. Bunun için yapılan araştırmalar sonucu gümrüklerde yaşanan sorunlar, hammadde tedariki sırasında karşılaşılan problemler, fiyat değişimleri gibi konularda yoğunlaşan derinlemesine görüşme soruları hazırlanmış ve firma yöneticilerine sorulmuştur. Yapılan görüşmelerden sonra toplanan veriler değerlendirilerek elde edilen bulgular ile serbest bölgelerin pandemi döneminde yaşadığı sorunlar anlaşılmaya çalışılmıştır.

Derinlemesine görüşme sonucu elde edilen bulgular değerlendirilerek bu dönemde serbest bölgelerin birçok sorunla karşılaştığı görülmüştür. Her ne kadar yat üretimi yapan serbest bölge firmaları, bu dönemde izole olma talepleri artan insanların ve firmaların yatlara yönelmesi ile üretimde artış yaşasalar da hammadde tedarikinde problemler yaşamışlardır. Dolayısıyla bu durum üretimde gecikmelere sebep olmuştur. Aynı şekilde çalışmada lojistik, işgücü ve tedarikçi açısından da birçok sıkıntı yaşayan firmaların bu dönemde aldıkları önlemler de ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu vesile ile hem literatürdeki boşlukları doldurmak hem de politika yapıcılara serbest bölgelerin esas sorunlarını göstermek amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Serbest Bölge, Covid-19, Ticaret, Antalya

SUMMARY
IMPACT OF CORONAVIRUS (COVID-19) ON FREE ZONES:
THE CASE OF ANTALYA

Free zones are the backbone of Turkey's and the world's foreign trade with the advantages and incentives they have. Especially the free zones, which have many contributions to production and exports, have taken their share from the Covid-19 pandemic that broke out in Wuhan, China in December 2019. The new customs controls implemented in this period and the difficulties experienced in the supply of raw materials adversely affected the free zones.

In this context, it is aimed to reveal the experiences and difficulties faced by the free zone companies in this period by asking the expert managers of the companies operating in the free zones, the questions prepared as a result of the search of international literature and news sources by using in-depth interview technique in the study named **“Impact of Coronavirus (Covid-19) on Free Zones: The Case of Antalya”**. As a result of the researches made for this purpose, in-depth interview questions focusing on issues such as problems experienced at customs, problems encountered during raw material supply, price changes were prepared and asked to company managers. The data collected after the interviews were evaluated, and the problems experienced by the free zones during the pandemic period were tried to be understood with the findings obtained.

Evaluating the findings obtained as a result of the in-depth interviews, it was seen that the free zones faced many problems in this period. Although the free zone companies producing yachts experienced an increase in production due to the increasing demands of people and companies to be isolated in this period, they experienced problems in the supply of raw materials. Therefore, this situation caused delays in production. In the same way, the measures taken by the companies that had many problems in terms of logistics, workforce and suppliers in this period were tried to be revealed. With this occasion, it is aimed to fill the gaps in the literature and to show the policy makers the main problems of free zones.

Keywords: Free Zone, Coronavirus, Trade, Antalya

TEŞEKKÜR

Uzun süredir ilgim olan Uluslararası Ticaret ve Lojistik bölümünde bir araştırma gerçekleştirmenin mutluluğunu ve gururunu yaşıyorum. En büyük hayallerimden biri olan Yüksek Lisans eğitimimi bu bölümde tamamlamak üzere olmak benim için heyecan verici. Bu süreçte desteğini hiç esirgemeyen, çalışmamın başından sonunda kadar deneyimleri ile bana yol gösteren ve her aşamada yanımda olan çok değerli Sayın Prof. Dr. Şerife Gözde Yirmibeşoğlu hocama çok teşekkür ederim.

Programa başladıktan sonraki süreçte her aşamada bana yardımcı olan gerek iş seçimi gerekse araştırma yöntemi uygulaması konusunda destek olan Arş. Gör. Artuğ Eren Coşkun hocama teşekkürü borç bilirim.

ÖNSÖZ

2019 yılı aralık ayında patlak veren Covid-19 krizine bütün dünya hazırlıksız yakalanmıştır. Kimsenin beklemediği bir anda ortaya çıkan ve hızla yayılan virüs günlük hayatı felce uğratmıştır. Bu bağlamda uluslararası ticaretin önemli bir unsuru olan serbest bölgeler, yurtiçi firmalara göre nispeten daha az olsa da pandemiden oldukça etkilenmişlerdir. Sokağa çıkma kısıtlaması dönemlerinde firmalar kapanmak zorunda kalırken üretim yapan serbest bölgeler düşük kapasite ile çalışmaya devam etmişlerdir. Ancak bu sebeple işgücü kayıpları, enfekte oranları yüksek olmuştur. Covid-19 kapsamında alınan önlemler ve uygulanan kısıtlamalar, gümrüklerde yapılan ekstra kontroller ve beraberinde oluşan araç kuyrukları, hammadde tedarikinde yaşanan sıkıntılar, fahiş fiyat artışları, lojistik engeller gibi birçok yeni olgu ile karşı karşıya kalmışlardır. Ancak bu olgulara rağmen ülkenin dış ticaret açığını kapatmada önemli bir etken olan ihracatı ve üretimi sürdürülebilir kılmak için serbest bölgeler faaliyetlerini devam ettirmek istemişlerdir. Bu noktada birtakım yeni kısıtlamalar da uygulayarak serbest bölgelerin faaliyetlerini devam ettirmelerine yönelik yeni politikalar oluşturulmuştur. Bu politikaların serbest bölgeler üzerindeki etkisini anlayabilmek için bu dönemde uygulanan politikaların ve yaşanan sorunların etkisini incelemek gerekir.

Bu anlamda çalışmada Covid-19 döneminde uygulanan kısıtların ve yaşanan sorunların serbest bölgeleri nasıl etkilediğini ortaya koymak amaçlanmıştır. Bu amaçla öncesinde serbest bölgelerin detaylı tanımına yer verilerek tarihçesi ve uygulamalarından bahsedilmiştir. Sonrasında Covid-19 başlangıcından itibaren dünya ve Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri değerlendirilmiş ve sonuçlarına yer verilmiştir. Son bölümde ise literatür ve kaynak taraması sonucu hazırlanan sorular, serbest bölgelerde faaliyet gösteren firmaların uzmanlarına yöneltilerek veriler elde edilmiştir. Derinlemesine görüşme yöntemi uygulanarak yapılan araştırma ile serbest bölgelerin bu dönemdeki esas sorunları anlaşılmaya çalışılmıştır.

GİRİŞ

Serbest bölgeler bilinenin aksine başlangıcı oldukça eskiye dayanan, önemli ekonomik ve serbestleştirici etkileri bulunan büyük ticaret alanlarıdır. Bu alanlar, gümrük bölgelerinin dışında sayılması sebebiyle ülkelerin ihracat hacmini arttırırken; yurtdışından ithal edilen ürünler ise bazı basit gümrük kurallarına tabi tutularak malın millileştirilmesine ihtiyaç duyulmadan bölgelere rahatça girebilmektedir. Serbest bölgeler gümrük, vergi, harç gibi birçok kuraldan muaf olurken aynı zamanda kendilerine özgü mevzuatları bulunmaktadır. Bölge içinde yer alan işletmeler ve işletme sahipleri için birçok teşvik ve destekleme çalışmaları da mevcuttur.

Başlangıçta ticareti serbestleştirmek ve teşvik etmek üzere ortaya çıkan serbest bölgeler, zaman içerisinde amaçlarına göre evirilerek çeşitli başlıklara ayrılmıştır. Dünya geneline yayıldıkça da ülkeler arası rekabetin artmasına olanak sağlamış ve üretimi teşvik etmiştir.

Ancak 2019 yılında ilk olarak Çin'in Vuhan kentinde ortaya çıkan Coronavirüs (Covid-19) salgını ülkelerin ekonomisine darbe vurmuş ve dünya geneline yayılarak birçok ölüme sebep olmuştur. Sağlık, ulaşım, tekstil gibi birçok alanı derinden sarsan Covid-19 pandemisinin serbest bölgeler üzerinde de önemli etkileri olmuştur. Üretim yapan alanlar olması sebebiyle daha avantajlı durumda olsalar da maliyet, işgücü kaybı, hammadde sıkıntısı, lojistikte ve tedarik zincirinde yaşanan gecikmeler gibi birçok sorunla karşı karşıya kalmışlardır. Yaşanan bu sıkıntılar üretimde birtakım aksamalara sebep olsa da serbest bölgeler her sene hacimsel büyümelerini sürdürmeyi başarmışlardır.

Tedarik zinciri ve lojistik yönetiminde kartopu etkisi olarak bilinen bir noktada yaşanan aksamanın gittikçe büyüyen diğer adımları da aksatması bu dönemde net olarak görülmüştür. İlk olarak hammadde kıtlığı ile başlayan aksama havayolu, karayolu, deniz yolu gibi taşımalara yansımış, taşımanın gecikmesi üretimi etkilemiş, üretimde yaşanan gecikmeler firmalara maliyet olarak yansımış ve bu durum geniş anlamda ticareti etkilemiştir.

Bu çalışmanın birinci bölümünde serbest bölgeler detaylı olarak açıklanmıştır. Tarihçesinden özelliklerinden ve uygulamalarından bahsedilerek derinlemesine bir araştırma ortaya konulmaya çalışılmıştır. Serbest bölgelerinden avantajlarından ve dezavantajlarından bahsedilerek objektif bir değerlendirme yapılmıştır. Dünya'daki önemli serbest bölge uygulamalarına değinilerek açıklanmıştır. Türkiye'deki serbest bölgelerin tanımlamalarına ve verilerine yer verilerek, serbest bölgelerin Türkiye dış ticaretindeki önemi hakkında genel bilgilendirme yapılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde Covid-19 virüsünün ortaya çıkışı ve etkileri üzerinde durulmuştur. Virüsün ilk olarak Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkışının yarattığı etkiler değerlendirilmiş ve dünya ekonomisini nasıl etkilediği açıklanmıştır. Covid-19 pandemisinin başlangıcından günümüze kadar olan ihracat ve ithalat değişimlerine yer verilmiş ve ülkelerin bu dönemde yaşadığı zorluklardan bahsedilmiştir. Sonrasında hastalığın Türkiye ticareti üzerindeki etkileri araştırılmış, ihracat ve ithalat açısından değerlendirilerek açıklanmaya çalışılmıştır. Sektörler üzerindeki etkisine de yer verilerek olumlu ve olumsuz yönde etkilenen sektörler ortaya konmuştur.

Son bölümde ise literatür taraması sonucu elde edilen bilgiler ışığında hazırlanan sorular ile derinlemesine görüşme yöntemi kullanılarak Antalya Serbest Bölgesi'nde faaliyet gösteren firmaların yetkili kişileri ile görüşmeler yapılmıştır. Ses kaydı ve not alma yöntemi ile toplanan veriler deşifre edilerek yapılan analiz sonucu, Covid-19 pandemisi döneminde serbest bölge firmalarının nasıl etkilendiği ortaya konmaya çalışılmıştır. Elde edilen bulgular sonucunda değerlendirmeler yapılmış ve öneriler getirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

SERBEST BÖLGE KAVRAMI

1.1. Serbest Bölge Tanımı

Üretim ve ticaret insanlığın varoluşundan beri yaşamı sürdürebilmek ve geçinebilmek adına iki önemli kavram olmuştur. Avcılık ve toplayıcılık döneminde dahi insanlar avladıkları hayvanların kemiklerinden, topladıkları metaller ve odunlar araç-gereçler üretme gereksinimi duymuş ve bu durumu şartlar imkân verdiğiince önce takasla başlayarak zaman içerisinde altın, sikke, para vb. maddi varlıklar karşılığında ticarete dönüştürmeye başlamışlardır. Sanayi devrimi öncesi dönemlere gelindiğinde insanlar iyiden iyiye üretim yapmaya başlamış ancak bu üretim kişisel ve ailelerinin ihtiyaçlarını karşılayacak miktarlarla sınırlı kalmıştır. Yine bu amaçla kurulan firmalar ve işletmeler küçük çaplı, esnaf işletmeleri olmaktan ileriye gidememiş dolayısıyla yapılan üretimler de sınırları aşacak ve ülkeye yüksek kazanç sağlayacak çapta olmamıştır.

Aynı şekilde o dönemde tarım sektörü ön planda olduğundan daha çok tarımsal üretime ağırlık verilmiş; ileri teknoloji ve enerjinin sınırlı olmasından dolayı daha çok insan ve hayvan gücü, rüzgâr ve güneş enerjisi gibi doğal kaynaklı üretimler gerçekleştirilmiştir. 1700’lerde buhar makinesinin icadı ile başlayan Sanayi Devrimi sayesinde ise üretim çeşitlenmiş, üretim için makinelerin kullanılmaya başlandığı küçük çaplı atölyeler inşa edilmeye başlanmış, buharın ve makinelerin gücü sanayi sektöründe uygulanmaya başlanmıştır. Bu durum zaman içerisinde evrilerek kitle üretimi yapan büyük fabrikaların ortaya çıkmasına ve üretimin hacimsel olarak artış kazanmasına olanak sağlamıştır.

Günümüzde ise bilgisayarların hayatımıza girmesi üretimi daha planlı, teknolojik ve hızlı bir hale getirmiş; robot teknolojisi ile üretimin boyutları sınırları aşmıştır. Yakında dönemde Endüstri 4.0’a geçilmesi beklenmektedir. Yaşanan bu gelişme ve değişimler, üretimin büyük ölçüde kolaylaşması bu alana olan ilgiyi arttırmış dolayısıyla maliyetler yükselmiş ve karlılık azalmıştır. Bu durum düşük maliyetli üretim ve işgücüne olan talebi arttırmış, yabancı sermayeyi bu talepleri arza dönüştürerek ülkelere çekmenin yolları aranmıştır. Dolayısıyla bu noktada düşük maliyetli ve ucuz işgücü ile üretim yapan, teşvikler ile birçok vergi ve harçtan muaf tutulan “serbest bölgelere” olan ihtiyaç doğmuştur.

Serbest bölgeler ülke sınırları içerisinde yer alan, adından da anlaşılacağı üzere ticaretin daha serbest yapıldığı özel alanlardır. Serbest bölgeleri özel kılan ülkenin sınırları içerisinde yer almasına rağmen dış ticaret, vergi ve gümrük mevzuatı açısından gümrük hattının dışında sayılmalarıdır (Karaduman ve Yıldız, 2002: 133). Buna göre ticarete söz

konusu olan birçok kısıtlamadan muaf olan bu alanlar, uluslararası ticaretin gelişmesi açısından büyük önem taşımaktadırlar. Bu hususta devletler tarafından serbest bölgelere önemli teşvikler uygulanmaktadır. Sahip olduğu bu muafiyet sayesinde ülkelerin özellikle ihracat açısından gelişmesini ve böylelikle ihracatın ithalatı karşılama oranını artırarak ülkelerin dış ticaret açıklarını azaltmalarına yardımcı olmaktadır. Buna ek olarak gümrük açısından sahip olduğu ayrıcalıklar, yurtdışından alımı yapılan ürünlerin doğrudan serbest bölgeye girmelerine olanak tanımaktadır.

1.2. Serbest Bölgelerin Amaçları ve Özellikleri

Küreselleşmenin başlangıcı ile ticaret önem kazanmış ve ülkeler karşılıklı ticaret yapma ihtiyacı duymaya başlamışlardır. Ancak bu ticareti gerçekleştirirken kendi üreticilerini de korumak istemişler; bu sebeple ticarete birtakım kısıtlamalar getirmişlerdir. Söz konusu kısıtlamalar sebebiyle, ülkeler ihtiyaç duydukları döviz girişini sağlayamamış ve yabancı sermaye sıkıntısı yaşamaya başlamışlardır. Bu durum, yabancı sermaye ve döviz kazancını arttırmak isteyen devletleri ticaretin daha serbest yapıldığı, kısıtlamaların daha az olduğu ve uluslararası ticareti geliştirici etkisini bulunan yeni alanlar keşfetmeye ve yaratmaya itmiştir. Böylelikle ortaya çıkan serbest bölge kavramı, gittikçe daha çok rağbet gören alanlar olmaya devam etmektedir. Bütün bunlar göz önünde bulundurulduğunda serbest bölgelerin kuruluş amaçlarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür;

1. Ülkeye giren dövizini arttırmak ve dış ticaret açığını dengelemek,
2. İhracatı arttırmak ve teşvik etmek,
3. Ülkeler arası ticari etkileşimi arttırmak,
4. Yeni iş olanakları yaratarak istihdam artışı sağlamak,
5. Teknolojinin gelişmesine imkân sağlamak,
6. Hammadde teminini kolaylaştırmak,
7. İthalat kolaylığı yaratmak,
8. Transit taşımacılık ve karayolu taşımacılığını geliştirmek,
9. Birtakım gümrük mevzuatlarından muaf tutularak gümrükleme ve vergiden doğacak maliyetleri azaltmak,
10. Turizmi arttırmak. (Orhan, 2003: 119)

Dış ticaret politikalarının doğru uygulanması durumunda serbest bölgelerin tüm bu amaç ve hedeflere riayet etmesi, hatta ülke ekonomisine beklenenden daha fazla kazanç ve kar getirmesi oldukça mümkündür. Serbest bölgelerin ihracatın artırılması, yabancı yatırımları çekmesi gibi temel amaçlarını gerçekleştirebilmesi için üretimi ve istihdamı

arttırıcı uygulamalara ve teşviklere yer verilmelidir. Bu alanların amaçları ve isimleri ülkeden ülkeye farklılık gösterse de belli başlı ortak özellikleri vardır. Serbest bölgelerin ortak özelliklerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Serbest bölgeler ülke sınırları dışındadır ancak bu durum siyasi açıdan bağımsız oldukları anlamına gelmez.
- Serbest bölgelerin bulunacakları alan, sınırlar ile belirlenmiştir.
- Bu alanlarda konaklama veya yerleşime izin verilmez.
- Gerek özel gerekse resmi birimler tarafından işletilebilirler.
- Ticari faaliyetlerin yoğun olarak gerçekleştirildiği alanlardır.
- Söz konusu bölgenin bulunduğu ülkeden serbest bölgeye gönderilen mallar, ihracat olarak kabul edilir ve ihracat işlemlerine tabi tutulur.
- Serbest bölgeden bulunduğu ülkeye gönderilen mallar ise ithalat olarak kabul görür ve ithalat rejimine tabi tutulur.
- Serbest bölgelerde bulunan işletmeler vergi, resim, harç gibi uygulamalardan muaf tutulmaktadır.
- Dış ülkelere direkt olarak serbest bölgelere gelen mallar, ithalat vergisine tabi tutulmaz.
- Serbest bölgelerde yürütülen faaliyetler, her ülkenin kendi yasalarına göre belirlediği serbest bölge mevzuatlarına göre gerçekleştirilirler.
- Serbest bölgelerde uygulanan teşvikler ile düşük maliyetli üretim ve buna bağlı olarak ihracat yapılabilir.
- Serbest bölgeler, mal giriş-çıkışı bakımından yurtdışı yani yabancı bir ülke olarak kabul edilirler.
- Serbest bölgelerde depolama, yükleme, boşaltma, elleçleme, lojistik, ihracat, ithalat, gümrük ve banka işlemleri gibi faaliyetler gerçekleştirilmektedir. (Çetinkaya ve Bektaş, 2014: 56)

1.3. Serbest Bölge Türleri

Serbest bölgeler buldukları ülke veya sınırlara göre; gerçekleştirdiği işlemlere ve hizmet ettikleri amaçlara göre farklı şekillerde isimlendirilebilmektedir. En çok bilinen ve başlıca serbest bölge türleri şunlardır:

1. Serbest Ticaret Bölgesi
2. Serbest Üretim Bölgesi
3. İkiz Fabrika

4. Organize Sanayi Bölgesi
5. Serbest Liman
6. Transit Bölge
7. Antrepo
8. Serbest Bankacılık Bölgesi veya Kıyı Bankacılığı
9. Yatırım Bölgesi
10. Serbest Çevre
11. Serbest Şehir
12. Gümrüksüz Satış Mağazası
13. Teknoloji Serbest Bölgesi (Bakan ve Gökmen, 2014: 41)

1.3.1. Serbest Ticaret Bölgesi

Alım satım gibi ticari faaliyetlerin yürütüldüğü, genellikle havaalanı ya da liman gibi lojistik açıdan avantajlı bölgelerin yakınına kurulan, yürütülen faaliyetler esnasından vergilerden kısmen ya da tamamen muaf tutulan alanlara “Serbest Ticaret Bölgesi” denmektedir. Ülkenin gümrüklü sahası dışında bulunan, temel amacı düşük maliyetli üretimi arttırarak ihracat yapmak olan, özel ve resmi bölgeler tarafından işletilebilen, havaalanı ya da limanların yakınına veya bulunduğu alana kurulan bölgelerdir (Zhou vd., 2019: 1). Bu bölgelerde genel olarak ihracat, ithalat, depolama, yükleme, boşaltma, elleçleme, ambalajlama, gümrükleme, sınıflandırma, etiketleme gibi faaliyetler gerçekleştirilmektedir.

Tarihte ilk olarak kurulan bölgeler, bu türden serbest bölgelerdir. Ticari faaliyetleri yürüterek ülkenin dış ticaretine katkıda bulunmak amacıyla kurulan serbest ticaret bölgelerinin birçok örneğine rastlamak mümkündür. Ancak dünya genelinde hem ticari faaliyetleri hem de üretimi aynı anda yapan bölgelere daha sık rastlanmaktadır.

1.3.2. Serbest Üretim Bölgesi

Serbest üretim bölgeleri ucuz işgücü ve düşük girdi maliyetinden faydalanarak, hammadde ve iş makinesi ithalatındaki vergilerden muaf tutulan, ürettiği mamul ve yarı mamulleri ihraç ederken uygulanan vergilerden de muaf olan, işyeri veyahut fabrika binası teşvikinden yararlanarak birçok açıdan düşük maliyetli işletmelerin kurulduğu ve bu sayede üretim yapan ya da yapmak isteyen yabancı yatırımcıları çekmek amacıyla kurulan bölgelerdir (Ortakarpuz, 2020: 20). Gelişmekte olan ülkeler, bu bölgeler aracılığıyla yabancı sermayeyi ülkelere çekmeyi amaçlamaktadır. Yabancı yatırımcılar ise ucuz işgücünün bulunduğu bölgeye gelerek hem ülkedeki istihdamı arttırmakta hem de beraberinde getirdiği

teknolojiyi ile gelişmekte olan söz konusu ülkenin teknolojisini arttırmakta ve geliştirmektedir.

Genel olarak serbest bölgelerde olduğu gibi bu bölgeler de ülkelerin gümrüklü sahalarından ayrı tutulmuş, emniyet güçlerince güvenliği sağlanan alanlardır. Bu bölgeler, serbest ticaret bölgelerinin aksine mamul ve yarı mamul üretimi yapmayı amaçlamakta ve böylece ihracatı arttırmayı amaçlamaktadır. Dünya genelinde bu bölgelerin, diğer serbest bölgelerin gerçekleştirdiği faaliyetleri de gerçekleştirebilecek şekilde kurulan örnekleri görülmektedir.

1.3.3. İkiz Fabrika

ABD-Meksika sınırına özgü olarak kurulan bu alanlar da ihracat işlemlerinin gerçekleştirildiği bölgelerdir. Bu alanlar sayesinde Meksika firmaları, ABD’de üretilen parçaları gümrüksüz olarak ithal ettikten sonra montaj, birleştirme, imalat gibi işlemlerden geçirerek ortaya çıkardığı mamul ve yarı mamulleri, ABD pazara ihraç ederek kazanç sağlayabilmektedirler (Bakan ve Gökmen, 2014: 41). İlk örnekleri 1960’lı yıllarda Meksika’da görülen ikiz fabrikalar, 1990’lı yıllardan itibaren NAFTA ile Maquiladora olarak adlandırılmış ve sınır ülkeleri arasındaki ticareti geliştirmeyi amaçlamıştır. Ucuz işgücü, düşük üretim maliyeti ve vergi muafiyetleri sayesinde Amerikalı şirketlerin ve yatırımcıların dikkatini çeken serbest üretim bölgelerinin bir çeşidi olan ikiz fabrikalar, Meksika ekonomisinin gelişmesinde ve kalkınmasında büyük rol oynamıştır.

İkiz fabrikalar sayesinde hem ABD Meksika’dan ülkesine doğru olan göçü engelleyerek düşük maliyetli üretim sayesinde üçüncü dünya ülkelerinin pazarlarında yetkinliğini arttırmış hem de Meksika ucuz işgücü sayesinde yabancı sermayeyi ülkesine çekerek istihdamı arttırmış ve ileri teknolojiyi ülkesine getirmeyi başararak ekonomik sorunlarına bir nebze de olsa çare bulmuştur. Zaman içerisinde Meksika dışında Latin Amerika ülkelerinde de örnekleri görülmeye başlanan İkiz Fabrikalar, günümüzde Paraguay, Nikaragua ve El Salvador gibi ülkelerde bulunmaktadır (Carrillo ve Zarate, 2009: 336).

1.3.4. Organize Sanayi Bölgesi

Yatırım yapmayı planlayan kişi ve şirketleri kullanıma hazır altyapı ve tesislerle buluşturan, serbest bölgeler gibi içerisinde avantaj ve teşvikleri bulunduran üretim bölgeleridir. Sanayinin uygun ortamlarda yapılması için tasarlanırken sınırları belirlenmiş, çarpık kentleşmeyi önlemek, teknoloji ile üretimi buluşturmak, yatırımcı dostu kaynakları rasyonel biçimde kullanmak, ileri seviye bilgi ve bilişim teknolojilerinin sanayinin gelişmesi için uygun ortamı hazırlamak amacıyla sınırları sanayi için tesis edilmiş ortak kullanım ve

hizmet alanlarından oluşan, yasalarla kurulan ve serbest bölgelerle benzer amaçlara hizmet eden gelişmiş üretim bölgelerine “Organize Sanayi Bölgesi” adı verilmektedir (Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu, 2000: 3. Madde).

Organize sanayi bölgelerinde adı üstünde organize bir şekilde, kanun ve mevzuatlar kapsamında yol, su, elektrik, doğal gaz, atık arıtma gibi işlemler gerçekleştirilmekte ve bu kapsamda belediye vergi muafiyetlerinden faydalanılmaktadır. Organize sanayi bölgeleri vergi ve gümrük muafiyetleri sayesinde düşük maliyetli üretim yapmak üzere tasarlanmış serbest bölgelere tam bir örnek oluşturmasa da ülke içinde bazı vergi muafiyeti ve avantajlarıyla üretim yapmayı amaçlaması ile serbest bölge türlerinden bir olarak kabul edilebilmektedir.

1.3.5. Serbest Liman

Serbest ticaret bölgeleri ile benzerlik gösteren, havaalanı ya da limanlara kurulan, bulunduğu ülkenin gümrük mevzuatına tabi tutulmaksızın, yabancı menşeli malların kullanılmak veya yeniden satılmak gibi ticari faaliyetlerin gerçekleştirildiği alanlardır (Acar ve Karakaş, 2017: 23). Ülkede bulunan herhangi bir limanda ihracat, ithalat, transit taşımacılık, yeniden ihracat gibi faaliyetlerin serbestleştirilmesi ile serbest limanlar oluşturulabilir.

Serbest limanlar, serbest bölgelerde gerçekleştirilen faaliyetler açısından kolaylaştırıcı bir etkiye sahiptir. Bu noktada serbest bölgelerin bir nevi antrepo işlevi gören alanlarıdır. Serbest limanlar, yabancı malların gümrük mevzuatına tabi tutulmaksızın gümrük gözetimi altında tutulmasının yanı sıra oteller, yemek ve alışveriş mekanları, dinlenme ve eğlence merkezlerini de bünyesinde barındırması ile serbest bölgelerin sosyal şehir kısmına hizmet etmektedir. Dünyada serbest limanlara örnek olarak Hong Kong, Singapur, Aden, Cebelitarık, Manaus (Brezilya) Kopenhag, Danzing ve Hamburg limanları verilebilir.

1.3.6. Transit Bölge

Denize kıyısı olmayan ya da yeterli çıkışı olmayan ülkeler için, deniz kıyısı olan ülkelerin sınırlarında kurulan, depolama ve dağıtım merkezi olarak kullandıkları limanlara “Transit Bölge” adı verilir. Bu alanlarda komşu ülkeden ev sahibi ülkeye transit geçen mallar, gümrük prosedürleri ve vergilere tabi tutulmazlar. (Altay, 2016: 6). Transit bölgeler, serbest liman ya da serbest ticaret bölgeleri kadar büyük kolaylıklar sağlamamaktadır. Kapsamlı olarak bakıldığında transit bölgeler, limanın ayrılmış belirli bir kısmında kendine ait bir iskele – depolama yeri olan, çeşitli kolaylıklar sağlayan alanlardır. Dar bağlamda ise limanda sadece tek bir iskele – depolama yeri vardır. Transit bölgelerde üretime izin verilmez. Yalnızca,

başka bir ülkeye gidecek olan malların bu süreçte zarar görmeden depolanmasını, saklanmasını ya da yeniden ambalajlanmasını sağlarlar. Zaman zaman bu alanlardaki depolama sürelerinin sınırlı tutulduğu da görülmektedir.

1.3.7. Antrepo

Yabancı ülkelerden gelen malların satılana kadar bekletildiği, gümrük kontrollerinin gerçekleştirildiği ve gümrük idareleri tarafından denetim altında tutulduğu depolara denir. Ürünler bu alanlarda bekletirken gümrük vergisi ödenmez veyahut gümrük mevzuatına tabi tutulmaz. Antrepoların devlete ait ya da özel olmak üzere çeşitleri bulunmaktadır. Bu alanlarda bekletilen mallar, ancak bulunduğu ülkeye ithal edildiği zaman gümrük vergilerine ya da uygulamalarına tabi tutulurlar. Burada mallar uzun veya belirli bir süre tutulabilir ya da başka bir antrepoya aktarılabilir (Ganapati vd., 2021: 1).

Gümrük mevzuatında antrepolarla ilişkin bazı kurallar ve uygulamalar yer almaktadır. Antrepo rejimi hem ihracatçıya hem de ithalatçıya büyük avantajlar sağlamaktadır. Antrepo rejimi sayesinde ihracatçı mallarını doğrudan piyasaya sürmek zorunda kalmayıp doğru zamanı bekleyerek gerek duyduğu miktardaki malı piyasaya sürmektedir. İthalatçı ise ihtiyaç duyduğu kadar malı ithal ederek hem depolama ve istifleme masraflarından kurtulmakta hem de yalnızca ihtiyaç duyduğu mal kadar gümrük vergisi ödemektedir (Ortakarpuz, 2020: 24).

1.3.8. Serbest Bankacılık Bölgesi veya Kıyı Bankacılığı

Serbest bölgelerin daha çok bankacılık faaliyetleri için tesis edildiği bu alanlarda, bankacılık faaliyetleri serbestçe gerçekleştirilmektedir. Serbest bankacılık bölgeleri vergilerden ve merkez bankasının koyduğu kurallardan muaf tutulmaktadır (Aminy, 2020: 290). Munzam ve karşılıklar uygulanmaz veya çok düşük seviyelerde tutulmaktadır. Bu alanlar uluslararası piyasada dolaşan yabancı sermayeyi çekmek amacıyla kurulmaktadır. Serbest bölgelerde bulunan bankalar o ülkedeki firmalar veya vatandaşlar için değil, serbest bölgelerde yerleşik olan firmalar için finansman, fon veya kredi sağlamaktadır. Bu bankalarda çoğunlukla dış ticaret işlemleri yabancı para birimleri ile gerçekleştirilmektedir. Alışlagelmiş bankalar gibi vergi ya da kurallar uygulanmadığından serbest bölgeler ve işletmeleri için teşvik niteliğindedir. Bölgede bulunan firmalara düşük maliyetle kredi sağlayarak gerekli finansmanı elde etmelerine yardımcı olur, üretime teşvik ederler (Acar ve Karakaş, 2017: 23).

1.3.9. Yatırım Bölgesi

Ülkelerin geri kalmış alanlarında istihdam ve yatırım artırmak amacıyla kurulan, bu amaç doğrultusunda firmalara özel teşvikler verilen ve ithalatın gümrüksüz olarak

gerçekleştirilebildiği alanlardır. Genellikle gelişmekte olan ülkelerde görülmektedir (Orhan, 2003: 121). Bu alanlarda firmalara altyapı kolaylıkları ve vergi teşvikleri sağlanarak yatırımları arttırmak amaçlanmaktadır. Diğer serbest bölge türlerinden farklı olarak bu alanlar daha çok yabancı yatırımcılara değil, yerli yatırımcılara yöneliktir. Bu alanlarda gerçekleştirilen uygulama ve teşvik oranları ülkede kalkınmaya öncelik verilen bölgelerin kalkınmışlık seviyelerine göre değişiklik göstermektedir. Aynı şekilde yatırımın büyüklüğü ve önceliğine göre de bu oranlar değişiklik gösterebilmektedir.

1.3.10. Serbest Çevre

Serbest çevre yapısı gereği serbest limanla benzer özellikler göstermektedir ancak yerel tüketime hitap etmesi yönüyle ayrılır. Ülkenin geri kalmış alanlarında yerel tüketimi arttırmak amacıyla yurtdışından temin edilemeyen ürünlerin gümrüksüz ithalat ile temin edildiği alanlara “Serbest Çevre” denir. Gümrüksüz ithalat ile sağlanan bu mallara yiyecekler, sağlık ürünleri ve ilaçlar, sermaye malları ve tüketicinin acil olarak sağlanmasına ihtiyaç duyduğu mallar örnek verilebilir (Ortakarpuz, 2020: 25).

1.3.11. Serbest Şehir

Serbest bölgeler, tarihte ilk olarak serbest şehirler olarak ortaya çıkmışlardır. Serbest bölgenin bir şehrin tamamını kapsamaması ile serbest şehirler oluşmaktadır (Sefikhanov, 2005:42). Nihai amacı ticari faaliyetler gerçekleştirmek olan, serbest bölgelerden farklı olarak yerleşime açık alanlardır. İçerisinde birçok transit ticaret, üretim ve dağılım yapan uluslararası şirketi barındıran, bu sayede diğer ülkeler tarafından ilgi odağı olan, birçok idari birimin bulunduğu, teknolojisi gelişmiş ve finans merkezlerini bünyesinde barındıran şehirlere “Serbest Şehir” denir. Serbest şehirler zaman içerisinde bölünerek ve küçülerek serbest bölgelere evrilmişlerdir. Günümüzde Çin’de üç adet bulunurken dünyanın en gelişmiş serbest şehirleri ise Hong Kong, Dubai ve Bahreyn’dir.

1.3.12. Gümrüksüz Satış Mağazası

Genellikle ülke giriş çıkışlarının yoğun olarak yapıldığı havalimanlarına kurulan, ülke içerisinde yüksek vergi oranlarına sahip tütün, alkol ürünleri ve kıymetli eşyaların gümrük vergisi alınmadan kısıtlı miktarlarda satışının yapılabildiği mağazalardır (Thubert vd., 2017: 534). Bu alanlarda ülkeye pasaport ile giriş-çıkış yapan kişiler, ülke yasaları ve mevzuatlarında belirlenen miktarlar dahilinde ülke içi ucuz piyasadan ürün temin edebilmektedir. Gümrüksüz satış mağazaları büyük çaplı ticaretler gerçekleştirmeseler de

birtakım gümrük uygulamalarından muaf olması özelliği ile özel serbest bölge türleri arasında yer almaktadır.

1.3.13. Teknoloji Serbest Bölgesi

Gelişmiş teknolojinin kullanıldığı ya da yeni teknolojiler geliştirmek isteyen firmaların, bir üniversite veya yüksek teknoloji merkezinin imkanlarından yararlanarak yeni teknoloji ürettikleri, bir teknolojik ürünü ticari bir ürün ya da hizmet haline getirerek kalkınmaya katkıda buldukları, söz konusu üniversitenin ya da yüksek teknoloji merkezinin yakınına veyahut içine kurulan alanları ifade eder (Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu, 2001: Madde 3). Serbest bölgelerde olduğu gibi bu bölgelere de vergi muafiyeti, kurumlar ve gelir vergisi muafiyeti, gümrük vergisi muafiyeti, her türlü işlemi dövizle gerçekleştirebilme imkânı, zaman sınırı olmaması, yerli ve yabancı kaynaklara erişim imkânı, ucuz enerji kullanımı, ticaret kolaylığı vb. gibi birçok teşvik sağlanmaktadır. Teknoloji serbest bölgelerini sahip olduğu avantajlar bakımından doğrudan bir serbest bölge türü olarak görmek mümkündür.

1.4. Serbest Bölgelerin Avantajları

Serbest bölgeler dış ticaretin geliştirilmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Sağladığı avantajlar ve kolaylıklar ile son dönemlerde oldukça rağbet gören bu alanların en önemli avantajlarından birinin vergi muafiyeti olduğu tartışılmazdır. İhracat ve ithalat açısından birçok avantajı bulunan serbest bölgelerin içinde bulunan firmalar için de devlet teşvikleri uygulanmaktadır. Serbest bölge içerisinde bulunan firmalar, bölge içerisine getirdikleri mallar için vergi ödemezken bölge dışına çıkardıkları mallardan da daha yüksek oranlarda ve kolay bir şekilde kâr elde edebilmektedir (Öncel ve Demirtaş, 2017: 8).

Geçmişe kıyasla serbest bölgeler var olmaya başladığından beri, yönetişimin zayıf olduğu ve ülke çapında reform yapmanın zor olduğu ülkelerde serbest bölgeler iş reformlarını uygulamak için birinci yol olarak görülmektedir. Serbest bölgeler aynı zamanda gelişmekte olan ülkeler için yatırım teşvik paketlerinin gerekli bir tamamlayıcısı ve ülkenin çekici bir yatırım oluşturmada gerek duyduğu alanlardır (UNCTAD, 2019: 130). Serbest bölgelerin başlıca 3 temel avantajı vardır: ithalat açısından sağladığı avantajlar, ihracat açısından sağladığı avantajlar ve vergi avantajı.

İthalat açısından, en önemli avantajı bölgeye getirilen mallardan gümrük vergisi alınmamasıdır. Yurtdışından getirilen herhangi bir mal serbest bölgeye değil de Türkiye'ye getirilir ise bu vergi ödenmek durumundadır. Aynı şekilde serbest bölgelerde depolama faaliyetleri de yapılabildiğinden ithalatçı, yabancı ülkeden gümrük vergisi ödemediği

mallardan yalnızca ihtiyacı kadar malı ithal ederek sadece bunlar için vergi ödeyecektir. Aksi takdirde topluca ve doğrudan Türkiye'ye getirilmesi durumunda eşyaya karşılık gelen bütün gümrük vergilerini ödemek durumunda kalacaktır. Bu durumda ithalatçı firma ya da şahıs mali açıdan sıkıntıya düşebilmektedir. Ürünlerin vergisiz bir şekilde bölgeye ithal edilmesi, üretim yapan firmaların yerli ya da yabancı her türlü hammaddeyi veya kaynağı doğrudan, hızlı ve düşük maliyetle temin edebilmesine olanak tanır. Aynı zamanda ithal edilen malların serbest bölgede depolanabilmesi ile yurtiçindeki firmalar da ihtiyaç duydukları kaynağa ya da malzemeye daha kısa sürede ulaşabilmektedir (Koçarslan, 2020: 125).

İhracat açısından, en önemli avantajı serbest bölgenin içerisinde bulunduğu ülkeden bölgeye sokulan malların ihracat olarak sayılmasıdır. Serbest bölgeler vergilerden muaf ve kendine has özellikleri olduğundan bir nevi yabancı ülke olarak örneklendirilebilir. Dolayısıyla bir ülkeden başka bir ülkeye yapılan mal ticareti ihracat sayıldığından, ev sahibi ülkenin serbest bölgesine yaptığı mal girişi de ihracat olarak kabul edilmektedir. Böylece ülkenin ihracat gelirleri artmakta ve bu durum dış ticaret dengesinin sağlanmasına olanak tanımaktadır. Aynı zamanda ülke içinde faaliyet gösteren ihracatçı firmalar, devletin sağladığı ihracat teşviklerinden yararlanabilmekte ve söz konusu firma bölge içinde kendi mallarını da üretiyor ise çift taraflı bir fayda sağlayabilmektedir (Ebiri, 2006: 67). Serbest bölgenin üretim için gerekli olan hammadde ve kaynak ihtiyacını ev sahibi ülkeden karşılaması durumunda ülkenin ihracat hacmi de genişleyecektir. Serbest bölgeler yerli yabancı birçok tedarikçi firma ile iletişim halinde olduklarından ülke içinde bulunan ihracatçı firmaların bağlantılarını güçlendirmelerine de önemli ölçüde katkıda bulunur. İleriye dönük uzun dönemli ticarete içinde bulunduğu ülkeyi kazançlı konuma getirebilmektedir (Muzhdabayeva, 2006: 14).

Vergi muafiyeti açısından, serbest bölgeler üretimi ve ihracatı teşvik edebilmek adına oldukça avantajlıdır. Öncelikle serbest bölgelerde faaliyet gösterecek olan firmalar “Faaliyet Ruhsatı” almak zorundadır. Faaliyet göstereceği alan üretim olan firmaların, imalatını yaptıkları ürünlerden elde edecekleri ticari kazançları gelir vergisinden ya da kurumlar vergisinden muaftır. Ürettikleri ürünlerin F.O.B. değerinin en az %85’ini yurtdışına ihraç etmek şartı ile bünyelerinde çalıştırdıkları personele ödedikleri ücretler, gelir vergisinden muaf tutulmaktadır (Koçarslan, 2020: 126). Aynı şekilde üretim yapan firmaların işlemleri ve kağıtları da damga vergisi ve harçlardan muaf tutulmaktadır.

Tablo 1.1 Serbest Bölgelerin Vergi Muafiyetleri

VERGİ TÜRÜ	İMALATÇI FİRMALAR	DİĞER RUHSAT SAHİBİ FİRMALAR
GÜMRÜK VERGİSİ	VAR	VAR
KATMA DEĞER VERGİSİ	VAR	VAR
GELİR VE KURUMLAR VERGİSİ	VAR (AB Üyelğine kadar)	YOK
GELİR VERGİSİ STOPAJI	VAR (AB Üyelğine kadar)	YOK
DAMGA VERGİSİ, RESİM, HARÇ	VAR (AB Üyelğine kadar)	VAR (AB Üyelğine kadar)

Kaynak: Aras ve Köksoy, 2015: 4

En çok bilinen bu 3 avantajı dışından serbest bölgelerin daha birçok teşvikleri bulunmaktadır. Bunlardan biri kâr transfer iznidir. Serbest bölgeler elde ettikleri kârlarını yurtiçi ya da yurtdışı fark etmeksizin transfer etme imkânına sahiptir. Buna ek olarak diğer ülkeler ve serbest bölgeler arasında yapılan ticarete dış ticaret rejimleri uygulanmadığından, ticaret yapmaları daha kolaydır.

Serbest bölgeler, “Türkiye-AB Gümrük Birliği”nin bir parçası kabul edilmektedir. Dolayısıyla serbest bölgelerden Türkiye ya da AB menşeli ürünler veya Türkiye’de serbest dolaşım halinde bulunan ürünler A.TR belgesi çıkarılarak kolaylıkla AB’ye gönderilebilmektedir.¹ Bu avantajlar göz önüne alındığında serbest bölgeler gerek ülke ekonomisi için gerekse içerisinde bulunan firmalar için büyük önem taşımaktadır. Sınırları içerisinde bulunduğu ülkenin, uzun dönemde dış ticaret dengesini sağlayacak ve ihracat gelirlerini arttıracaktır. Serbest bölgelerin sahip oldukları bu avantajların yanında birtakım dezavantajları da bulunmaktadır.

1.5. Serbest Bölgelerin Dezavantajları

Serbest bölgeler sahip olduğu ayrıcalıklar sayesinde genel anlamda avantajlı bölgelerdir. Ancak devlet teşvikleri, vergi muafiyetleri vb. gibi serbestlikler, bazı olumsuz yönlerini de ortaya çıkarabilmektedir. Serbest bölgeler gerekli denetimlerle iyi bir şekilde yönetildikleri takdirde bu olumsuzlukları minimuma indirmek mümkün olabilecektir. Serbest bölgelerin dezavantajlarının başında kaçakçılık ve yasadışı faaliyetler gelmektedir. Vergi cenneti konumunda olan bu bölgeler, iyi yönetilmediği ve denetimi sağlanmadığı takdirde mal ve döviz kaçakçılığı, kara para aklama gibi usulsüz işlemler için uygun merkezlerdir. İyi bir yönetim ve denetim ile bu usulsüzlüklerin önüne geçilebileceği ön görülmektedir (Muzhdabayeva, 2006: 20).

¹ <https://ticaret.gov.tr/data/5b9b666013b8761cc09f9bad/Avantajlar.pdf>, (erişim tarihi: 17.01.2022).

Bir diğerkonu, serbest bölgeler yerli üreticiye dış pazarlarda önemli derecede rakip olabilmektedir. Dış pazara açılma ve ulaşma konusunda daha çok imkânı bulunan serbest bölgeler bu noktada öne geçecek, bunu yaparken üretim ve ithalat masraflarını düşük seviyede tutabileceklerdir. Bu durumda yerli firmalar, serbest bölgelerdeki yabancı firmalar ile kalite ve maliyet açısından rekabet edemeyecek, pazarı yabancı firmalara kaptıracak ve ithalat baskısı ile karşı karşıya kalacaklardır (Ebiri, 2006: 76).

Serbest bölgeler, buldukları alanları geliştirirken bulunmadıkları alanların ise geri kalmasına sebep olmaktadır. Yatırımcılar, yabancı yatırımları çekmede oldukça başarılı olan serbest bölgelerin bulunduğu illere ve bölgelere yoğunlaşırken, ülkenin serbest bölge bulunmayan diğerkilleri yatırım eşitsizliği ile karşı karşıya kalmaktadır. Bu durumda yatırımlar ülke geneline eşit dağılmadığından, işsizlik ve bölgeler arası dengesizlik artış gösterecek. Aynı zamanda serbest bölgelere gerekli ortam ve alt yapıyı hazırlamakla mükellef olan devlet de yatırım ve harcamalarını bu alanlarda yoğunlaştıracağından ülkenin geri kalanı için adaletsiz bir durum meydana gelecektir. Bu durumun yaşanmaması, devletin serbest bölge ve ekonomi politikalarını ne şekilde uyguladığı ile doğrudan bağlantılıdır.

Serbest bölgeler, sahip oldukları imkanlar ve kolaylıklar sebebiyle hızlı bir şekilde tekelleşmeye sebep olabilmektedir. Ülke içinde üretim yapan bir firma, ihtiyacı olan parçaları sağlayan yurt içindeki firmaları yeterli görmemesi durumunda firmasını serbest bölgeye taşıyarak gerek duyduğu ürünleri daha geniş bir pazardan ve yüksek kalitede tedarik edebilmektedir. Bu durum, yurt içinde aynı faaliyette bulunan büyük-küçük işletmelerin hızlı bir şekilde çökmesine neden olabilecektir. Aynı zamanda bu alanlarda yapılan üretim, ekonomik kaygı, iktisadi kalkınma çabası gibi kaygılar, çevre kirliliği faktörünün göz ardı edilmesine sebep olabilir. Serbest bölgeler yaptıkları üretimden kaynaklı olarak çevre kirliliğine sebep olabilir. Özellikle firmaların arıtma tesisleri ve filtrelerinin yetersiz olması durumunda bu durum içinden çıkılmaz bir hale bürünecektir. Dolayısıyla gerekli teşvikler sağlanırken bir yandan da bu konu ile ilgili caydırıcı cezalar ve gerekli şartların belirlenmesi gerekmektedir.

1.6. Serbest Bölge ve Dış Ticaret İlişkisi

Serbest bölgeler, ülkelerin ekonomisi ve dış ticareti açısından önem arz eden alanlardır. Uluslararası ticareti ve ilişkileri geliştirmek amacıyla kurulan bu alanların, dış ticaret olumlu ya da olumsuz etkileri olabilmektedir. Kuruluş amacı ve yapısı gereği serbest bölgeler, üretimin ve ihracatın teşvik edildiği ve kolaylaştırıldığı alanlardır. Vergi ve gümrük rejimlerinden muafiyeti sayesinde yabancı yatırımları kendine çekerek dolaylı olarak yerli

üretimin artmasını ve firmaların dış ticaret kapasitelerini geliştirmelerine yardımcı olmaktadır (Bakan ve Gökmen, 2014: 42). Dış ticareti geliştirici etkisinin yanında nitelikli iş gücünü arttırarak istihdamın artmasına da olanak sağlamaktadır.

Serbest bölgedeki firmaların ihtiyaç duyduğu hammadde ve malzemeleri bulunduğu ülkeden karşılaması durumunda ülkeye döviz girişini arttırmaktadır. Diğer yandan, ithalat işlemlerinde gümrük rejimlerinin uygulanmaması, ithalat kapasitesini arttırmakta; bölgede ürünlerin kalmasında herhangi bir süre sınırı olmaması ve depolama maliyetlerinin daha ucuz olması ithalat açısından avantaj yaratmaktadır (Bakan ve Gökmen, 2014: 42). Ticaret Bakanlığı'ndan alınan veriler ışığında Tablo 3'te Türkiye'deki serbest bölgelerin faaliyet ruhsatlarının konularına göre dağılımı ve değişim oranlarına yer verilmiştir.

Tablo 1.2 Serbest bölge Faaliyet Ruhsatlarının Konularına Göre Dağılımı ve Değişim Oranları

FAALİYET KONULARI <i>USER'S ACTIVITIES</i>	Aralık 2019 <i>December 2019</i>	Aralık 2020 <i>December 2020</i>	%
ÜRETİM <i>PRODUCTION</i>	985	1.044	5,99
ALIM-SATIM <i>PURCHASING-SELLING</i>	1.070	1.040	-2,80
DİĞER <i>OTHER</i>	669	655	-2,09
TOPLAM / TOTAL	2.724	2.739	0,55

Kaynak: www.ticaret.gov.tr, erişim tarihi: 23.01.2022

Buna göre 2020 yılı aralık ayında serbest bölgelerde üretim yapan firmaların sayısında 2019 yılı aralık ayına göre %5,99 oranında artış olduğu görülürken alım-satım ve diğer faaliyet alanlarında yaklaşık %2 düşüş olduğu görülmektedir. Üretimde sağlanan kolaylıklar ve teşvikler, sınır olmaksızın yurtiçi ve yurtdışından hammadde tedarikine imkân tanınması bu artışa olanak sağlamaktadır. Günümüz itibariyle Türkiye'de 19 adet serbest bölge bulunmaktadır. (Mardin Serbest Bölgesi 2016 yılında Resmi Gazete'de yayınlanan Bakanlar Kurulu Kararı ile kapatılmıştır). Bu bölgelerin ticaret hacimleri ve değişim oranlarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir (Tablo 4).

Tablo 1.3 Ocak-Aralık Dönemi Serbest Bölgeler Ticaret Hacimleri ve Değişim Oranları (1.000 ABD \$)

BÖLGELER	ZONES	Ocak-Aralık 2019 January-December 2019	Ocak-Aralık 2020 January-December 2020	%
İstanbul Endüstri ve Ticaret	<i>Istanbul Industry & Trade</i>	2.077.808	2.019.244	-2,82
Ege	<i>Aegean</i>	4.151.220	3.849.145	-7,28
İstanbul İhtisas (AHL)	<i>Istanbul Specialized (AAP)</i>	602.503	3.639.047	503,99
Mersin	<i>Mersin</i>	2.801.862	2.520.963	-10,03
İstanbul Trakya	<i>Istanbul Thrace</i>	1.292.615	1.343.521	3,94
Bursa	<i>Bursa</i>	1.901.484	1.709.448	-10,10
Avrupa	<i>Europe</i>	2.124.837	2.016.312	-5,11
Antalya	<i>Antalya</i>	777.655	840.024	8,02
Kocaeli	<i>Kocaeli</i>	755.039	739.066	-2,12
Kayseri	<i>Kayseri</i>	968.692	1.063.568	9,79
İzmir	<i>Izmir</i>	719.350	675.711	-6,07
Samsun	<i>Samsun</i>	108.245	159.316	47,18
Adana-Yumurtalık	<i>Adana-Yumurtalık</i>	1.166.498	1.279.498	9,69
Gaziantep	<i>Gaziantep</i>	84.749	61.617	-27,30
TÜBİTAK-MAM Tek.	<i>TUBITAK-MAM TECH.</i>	67.803	82.220	21,26
Trabzon	<i>Trabzon</i>	17.677	1.233	-93,03
Denizli	<i>Denizli</i>	37.873	58.126	53,48
Rize	<i>Rize</i>	0	8	100,00
TOPLAM	TOTAL	19.655.910	22.058.066	12,22

Kaynak: www.ticaret.gov.tr, erişim tarihi: 23.01.2022

Buna göre 2020 yılı Ocak-Aralık döneminde, 2019 yılı aynı dönemine kıyasla İstanbul İhtisas, İstanbul Trakya, Antalya, Kayseri, Samsun, Adana-Yumurtalık, TÜBİTAK-MAM, Denizli ve Rize serbest bölgelerinin ticaret hacimlerinde artış görünürken diğer bölgelerin ticaret hacimlerinde daralma olduğu görülmektedir. Artış gösteren bölgeler arasında %503,99 ile İstanbul İhtisas birinci sırada yer alırken, onu sırasıyla Rize, Denizli ve Samsun izlemektedir. En büyük daralma ise %93,03 ile Trabzon serbest bölgesinde görülmektedir.

Yönü itibarıyla ticaret hacmindeki değişimler yurt içinden serbest bölgelere, serbest bölgelerden yurt dışına, yurt dışından serbest bölgelere ve serbest bölgeler yurt için olarak sınıflandırılabilir. Tablo 5'te yer alan veriler, yönü itibarıyla ticaret hacmindeki değişimleri göstermektedir.

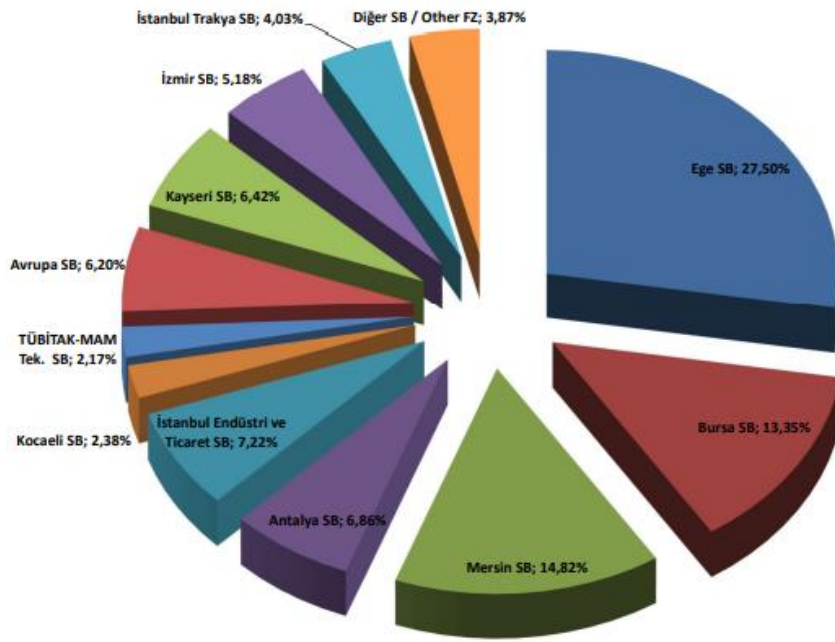
Tablo 1.4 Yönü İtibariyle Ocak-Aralık Döneminde Ticaret Hacmindeki Değişmeler (1.000 ABD \$)

	Ocak-Aralık 2019 January-December 2019	Ocak-Aralık 2020 January-December 2020	%
Yurt İçinden Serbest Bölgelere From Domestic Market To Zones	2.665.482	2.573.562	-3,45
Serbest Bölgelerden Yurt Dışına From Zones To Third Countries	7.978.059	7.727.313	-3,14
Yurt Dışından Serbest Bölgelere From Third Countries To Zones	5.632.878	7.028.256	24,77
Serbest Bölgelerden Yurt İçine From Zones To Domestic Market	3.379.491	4.728.935	39,93
TOPLAM / TOTAL	19.655.910	22.058.066	12,22

Kaynak: www.ticaret.gov.tr, erişim tarihi: 23.01.2022

Tabloya göre, yurt içinden serbest bölgelere (ihracat) mal akışında %3,45’lik bir azalma olurken; vergi ve gümrük rejimleri uygulanmadığından ve her türlü kaynağa ulaşma kolaylığı sağlandığından, yerli üretime kıyasla ithal hammaddeler daha ucuz olduğundan yurt dışından serbest bölgelere doğru olan mal akışında %24,77 oranında artış olduğu görülmektedir. Aynı şekilde serbest bölgelerden yurt dışına mal akışında %3,14 oranında düşüş görülürken; yurt içindeki üretici için serbest bölgeden mal sağlamak daha avantajlı ve düşük maliyetli olduğundan serbest bölgelerden yurt içine mal akış oranında %39,93 oranında yükselme görülmektedir.

Serbest bölgeler uluslararası ticareti geliştirmek açısından içinde buldukları ülkeler için büyük önem arz etmektedir. Bu noktada ülke ekonomisine etkilerini belirlemek adına serbest bölge istatistikleri önemli sonuçlar ve değerlendirmeler ortaya koymaktadır. Bölgelere giriş ve bölgelerden çıkış, serbest bölgenin ticaret hacmini belirlemede büyük rol oynamaktadır. Aşağıdaki şekilde (Şekil 1), serbest bölgeler ticaret hacminin ülkelere göre dağılımına yer verilmiştir.



Şekil 1.1 Serbest Bölgeler İstihdam Oranları, Türkiye

Kaynak: www.ticaret.gov.tr, erişim tarihi: 26.01.2022

Türkiye’de serbest bölgelerdeki istihdam oranlarını gösteren Şekil 1’e göre Türkiye’de en yüksek istihdam oranına sahip serbest bölge %27,5 ile Ege Serbest Bölgesi iken, en düşük istihdam oranı %4,03 ile İstanbul Trakya Serbest Bölgesi’ne aittir.

1.7. Dünyada Serbest Bölgelerin Tarihsel Gelişimi

İlk olarak ekonomik kalkınma aracı olarak ortaya çıkan serbest bölgelerin tarihi oldukça eskilere, antik çağlara kadar dayanmaktadır. Eski çağlardan beri krallar, kraliçeler, hükümetler imparatorluklarındaki tüccarlara ve yatırımcılara ekonomik kalkınmayı engelleyen ihracat-ithalat vergi rejimlerinden ve kısıtlamalarından muaf olabilecekleri özel site alanları sağlamaktaydılar. Bu özellikleri ile günümüzdeki serbest bölgeler ile benzerlik gösteren özel site alanları, modern çağdan önce Akdeniz havzasında yoğunlaşırken Greko-Romen döneminde ise Delos ve Venedik’te ağırlıklı bulunmakta idi. İlkçağda tam olarak aynı olmasa da serbest bölgeler ile benzer özellikler gösteren Kartaca ve Sur şehirlerini örnek vermek mümkündür. Bugünkü serbest bölgelere en yakın olanlar ise Antik Yunan’da var olan Chalcis ve Pire limanlarıdır. Günümüzde halen önemli ticaret merkezi olma özelliklerini koruyan Singapur (1819) ve Hong Kong (1842) 18. Yüzyılda da serbest bölgeler konusunda önemli adımlar atan şehirlerden olmuştur. (Bakan ve Gökmen, 2014: 36). Orta çağ döneminde

Cenova ve Marsilya'da etkileri görülen bu özel alanlar, 19.yüzyıl ile Güneydoğu Asya'ya kadar yayılmışlardır (Öncel ve Demirtaş, 2017: 8).

Birinci Dünya Savaşı'nın yarattığı yıkım ve ekonomik çöküntünün üzerine yaşanan 1929 Büyük Buhran'ın ardından toparlanma ihtiyacı duyan Avrupa ekonomileri, çareyi yeni ticari keşiflerde aramış ve serbest bölgelere yönelmeye başlamışlardır. 1930'da ilk örnekleri ABD'de görülürken daha sonra Avrupa geneline yayılmıştır. Başlarda ticari amaçlarla kurulan bu bölgeler zaman içerisinde üretim merkezlerine dönüşmüş ve ülkelerin ihracat gelirlerini arttırarak dış ticaretin gelişmesine katkı sağlamaya başlamışlardır. İhracat yapmaya yönelik ilk serbest üretim bölgeleri, İrlanda'nın Shannon kentinde 1950'lerde kurulmuş, 1960'larda ise Uzak Doğu'da izlerine rastlanmaya başlamış ve 1966'da Tayvan'da Uzakdoğu'nun ilk serbest üretim bölgesi kurulmuştur. Bu bölgelerin elde ettiği başarılar, dünya genelinde bir etki yaratarak serbest bölgelerin popülerliğini arttırmıştır. Yine aynı zamanlarda Hindistan ve Mauritius'ta; 1970'te Güney Kore'de; 1972'de Filipinler ve Malezya'da benzer amaçlarla serbest üretim bölgeleri kurulmuştur (Acar ve Karakaş, 2017: 25).

20.yüzyılın ikinci yarısına ekonomik kalkınmanın yegâne aracı olarak görülen bu sözde serbest bölgeler damgasını vurmuş ve 1979'da dünyanın en ünlü serbest bölgelerinden biri Çin'in Shenzen şehrinde kurulmuştur (OECD, 2016). Genellikle limanların veya havalimanlarının olduğu yerlere yakın olarak kurulan bu ticaret bölgeleri, 1980'ler ile katlanarak artmaya başlamıştır. Bugün dünya genelinde 5.400'den fazla serbest ekonomi bölgesi bulunurken bunların yaklaşık 1.000 tanesi son 5 yılda kurulmuştur. Serbest ekonomi bölgeleri, bizim bildiğimiz anlamdaki serbest bölgelerin karşılığı olan ancak yurtdışında serbest ticaret bölgesi olarak bilinen alanların yatırım düzenlemeleri, iş kanunları, yönetim uygulamaları ve ülkenin belirli alanlarındaki ücret oranı politikaları bakımından genişletilmiş halidir. Uzmanlara göre, önümüzdeki birkaç yılda da serbest ekonomi bölgelerinde yaşanan bu artışın devam etmesi ve 500'den fazla yeni serbest ekonomi bölgesinin kurulması beklenmektedir.²

Dünya genelinde günümüzde bilinen anlamında 135 ülkede yaklaşık 3000 adet serbest ticaret bölgesi bulunmaktadır. STB'ler, ihracatın, doğrudan yabancı yatırımın (DYY) ve yerel istihdamın gelişimini desteklemek için teşviklerin sunulduğu yetki alanları içinde belirlenmiş alanlardır. Dünya genelinde STB'leri meşru işletmeler için çekici kılan aynı özellikler aynı zamanda yasa dışı aktörler tarafından suistimal edilmesini de çektiğinden, STB'ler Mali Eylem Görev Gücü'nün (FATF) ele alması gereken bir endişe kaynağı olarak görülmektedir (FATF Report, 2010: 4). Genel olarak, son yıllarda ihracata yönelik büyümenin merkezi

² <https://www.icontainers.com/us/2019/08/20/worlds-most-important-free-trade-zones/>, (erişim tarihi: 31.10.2021).

olarak görülen Asya'da yaygın olan serbest bölgeler, sanayileşmiş ülkelerde de bulunmaktadır. Örneğin; ABD, 250'den fazla serbest bölgeye ev sahipliği yapmaktadır.

1.8. Dünyadaki Önemli Serbest Bölgeler

Dünya genelinde kurulan serbest bölgelerin en önemli amacı, sınırları içinde bulunduğu ülkenin dünya çapında pazar payını arttırmak amacıyla gereken altyapıyı sağlamaktır. Buna ek olarak sahip olduğu birçok muafiyet ve avantaj ile ülkelerin rekabet gücünü arttırmada serbest bölgelerde üretim yaparak dış satım gerçekleştirmek önemli bir avantaj haline gelmiştir. Hal böyle olunca serbest bölgelere olan ilgi artmış ve dünyanın birçok yerinde farklı isimlerle de olsa bu serbest ticaret alanlarından kurulmaya başlanmıştır.

Avrupa Birliği'ndeki serbest bölgeler dünyanın diğer yerlerinde de yaygın olarak görüldüğü gibi genellikle limanlarda ya da birliğe yakın olan adalarda konumlanmıştır ve genel olarak yukarıda tanımlanan serbest limanlar kapsamında faaliyet göstermektedirler. Avrupa Birliği'nde 1914 yılında yürürlüğe giren ve serbest bölgelerin faaliyetlerini düzenleyen mevzuata göre; birlikte serbest bölgelerin malların tabi tutulduğu kontrol şekline göre ikiye ayrılmaktadır. Buna göre 1.tip kontrol yönteminin uygulandığı serbest bölgelerde kontrol bir duvara dayanırken; 2.tip kontrol yönteminin uygulandığı serbest bölgelerde kontrol gümrük ve antrepo rejimlerine uygun, gerçekleştirilen eylemlere dayanmaktadır (Varol, 2020: 56).

1.8.1. Almanya

Almanya'daki serbest bölgeler, serbest liman idarelerine bağlıdırlar. Aynı şekilde serbest bölgelerin döviz işlemlerini de Ekonomi Bakanlığı gerçekleştirdiğinden, Maliye ve Ekonomi Bakanlığı himayesinde çalışırlar. Burada serbest bölgelerde, Türkiye'de olduğu gibi yabancı menşeli mallara gümrük vergileri uygulanmamaktadır. Söz konusu mallar bölgede kaldığı sürece dış ticaret rejimleri ve vergilerden muaf tutulurlar. Ancak malların bölgeden ülke içine tüketim amacıyla girmesi durumunda gerekli vergiler ve işlemler uygulanmaya başlanır. Bölgelerde yükleme, sevkiyat, depolama, boşaltma, ambalajlama, üretim, sigortacılık, bankacılık, etiketleme gibi faaliyetlere izin verilirken; arsa satın almak yasaktır (Altay, 2016:13).

Tablo 1.5 Almanya'daki Serbest Bölgeler

Ülke	Serbest Bölge
Almanya	<ul style="list-style-type: none"> - Freihafen Bremen (Freeport of Bremen) - Freihafen Bremerhaven (Freeport of Bremerhaven) - Freihafen Duisburg (Freeport of Duisbourg) - Freihafen Hamburg (Freeport of Hamburg)

Kaynak: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:C1998/225/05\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:C1998/225/05(02)), erişim tarihi: 06.02.2022

1.8.2. İngiltere

İngiltere’de serbest bölgelerde faaliyet gösteren firmalara tanınan ayrıcalıklar daha fazladır. Ürünler bölgede tutuldukları sürece KDV’den ve gümrük vergilerinden muaf tutulurlar. Ancak bölge içerisinde dolaşıma girdikleri takdirde KDV uygulanmak zorundadır. Aynı şekilde üretimde kullanılan mallar için de gümrük vergilerini ödemek zorunludur. Ülke içinde ve bölgede uygulanan gümrük ve çalışma mevzuatları aynıdır. KDV uygulanması durumunda bu oran %15’tir (Muzhdabayeva, 2006: 38). İngiltere’de serbest bölgeler, işletmelerin üretken faaliyetlere yatırımın önündeki engelleri aşmasına yardımcı olmak ve Birleşik Krallık ekonomisinin yeniden dengelenmesine katkıda bulunmak için kapsamlı bir mali destek paketini ve idari düzenlemeyi birleştirme fırsatı sunmaktadır.

İngiltere’nin kuzeyinde bulunan Teesport, serbest bölge için ideal bir alandır. Ticaret hacimlerini, yerel ve uluslararası ulaşım bağlantılarını, geniş araziye ve emek ve enerji dahil olmak üzere temel girdilere erişimi artırma kapasitesine sahiptir. Teesport, Birleşik Krallık’ın daha yavaş büyüyen bölgelerinden birinde, nispeten düşük gelirli ve yüksek işsizliğin olduğu bir bölgedir ve son yıllarda birkaç büyük sanayi sitesinin kapatılmasıyla hedeflenen bölgesel destek için uygun hale gelmiştir. Vivid Economics, South Tees Development Corporation Ana Planı’nda belirtilen iddialı hedeflere dayanarak, Teesport’ta başarılı bir pilot serbest bölgenin bölgesel ekonomik ve mali etkilerini modellemiştir. Yapılan araştırmalar, 25 yıl sonra başarılı bir serbest bölgenin Teesport’ta ve yerel tedarik zincirlerinde 2 milyar sterlinlik ek Gayri Safi Yurtiçi Hasıla ve 32.000 iş imkânı yaratabileceğini göstermektedir (Houchen, 2019: 6).

Tablo 1.6 İngiltere'deki Serbest Bölgeler

Ülke	Serbest Bölge
İngiltere	<ul style="list-style-type: none"> • Liverpool Free Zone • Prestwick Airport Free Zone • Ronaldsway Airport • Southampton Free Zone • Tilbury Free Zone • Port of Sheerness Free Zone • Humber Free Zone

Kaynak: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:C1998/225/05\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:C1998/225/05(02)), erişim tarihi: 09.02.2022

1.8.3. Danimarka

Danimarka'nın Kopenhag şehrinde bulunan ve Kopenhag limanına kurulmuş olan serbest bölgesi, aynı zamanda İskandinavya'nın en büyük serbest bölgesi unvanına sahiptir. Buna ek olarak Baltık Denizi ile olan bağlantısı sayesinde gelişen kuzey ve orta Avrupa ilişkileri ile ABD'ye yaptığı kargo taşımacılığı, Danimarka ekonomisine büyük katkıda bulunmaktadır. Diğer birçok ülkede olduğu gibi Danimarka'da da serbest bölgelere ithal edilen yabancı mallar için gümrük mevzuatları, dış ticaret rejimleri, vergiler vs. uygulanmaz. Bölge içinde gerçekleşen işlemlerin (kargoların kontrolü, yükleme-boşaltma, tartma, etiketleme vb.) kontrolü, "Serbest Liman Şirketi"nin sorumluluğundadır (Altay, 2016: 13).

1.8.4. İtalya

İtalya'da, kuzeydoğu sınırında bulunan Trieste ve Venedik Körfezi'nde bulunan Venedik Limanı olmak üzere iki adet serbest bölge bulunmaktadır. Kuzey Adriyatik'in bu bölgesi olan Trieste, antik tarihte bile her zaman farklı kültür ve medeniyetlerin buluşma noktası olmuştur. Yüzyıllar boyunca bölge Venedik ve Avusturya tarafından tartışılmış, 1382'den beri, özerkliğini korurken Avusturya imparatorluğunun bir parçası olmuştur. Bir orta çağ kasabasıdan bir şehre dönüşen Trieste'de 1719'da Trieste Serbest Limanı ilk kez kurulmuş ve 1769'da Trieste "Özgür deniz şehri" ilan edilmiştir.³ Yükselişte olan ve Birinci Dünya Savaşı'na kadar da öyle kalan Trieste'de, 500 yıldan fazla bir süre sonra, Avusturya İmparatorluğu'nun dağılmasıyla, İtalya Krallığı egemenlik kazanmıştır.

Bu durum, 1920'den sonraki Dünya Savaşı'na kadar sürmüş, savaş sırasında Trieste Almanya (1943), birkaç günlüğüne Yugoslavya (1945) tarafından fethedilmiş ve ardından müttefik kuvvetler tarafından yönetilmiştir.⁴ 1947 yılında Paris'te İtalya ile Barış Antlaşması imzalanmış ve bir uluslararası serbest limanı içeren bağımsız ve egemen bir varlık olarak

³ <http://www.triest-ngo.org/the-free-territory-of-trieste/>, (erişim tarihi: 13.02.2022).

⁴ <http://www.triest-ngo.org/the-free-territory-of-trieste/>, (erişim tarihi: 13.02.2022).

Trieste Serbest Bölgesi kurulmuştur. Günümüzde Trieste, diğerleri gibi basit bir bölge değildir: aynı zamanda İtalya ile Barış Antlaşması tarafından düzenlenen bir Uluslararası Serbest Limanı da içermektedir. Yaklaşık 2 milyon m²'lik bu Serbest Bölge, bugün GATT/WTO, Tax Justice Network, ABD Dışişleri Bakanlığı tarafından onaylandığı üzere, Avrupa'da herhangi bir yatırımcıya kesinlikle benzersiz olan potansiyel koşullar sunabilecekken ne yazık ki kendi yöneticileri tarafından boykot edilmektedir.⁵

1.8.5. Hollanda

Hollanda, liberal gümrük uygulamaları ve giriş antrepo sistemi ile dünyadaki diğer serbest bölgelere göre oldukça fazla kolaylıklar ve imkanlar sağlamaktadır. Hollanda oldukça gelişmiş lojistik imkanlara sahiptir. Örneğin; demiryolu ağı yaklaşık 3.000 km olup önemli noktaları birbirine bağlamaktadır. Aynı şekilde karayolu ağı toplamda 35.500 km'dir. Ülkenin iç su yolları 5.754 km uzunluğunda olup ülke içi gemi trafiği noktasında önemli roller üstlenmektedir (Muzhdabayeva, 2006: 43). Ülkenin uluslararası ticaretini öncelikli olarak yöneten Amsterdam ve Rotterdam limanları, Ren'den İsviçre Basel'e ve Almanya Main Nehri'ne kadar uzanmakta ve böylelikle ticaret trafiğinin büyük bir çoğunluğu üstlenmektedir.

Avrupa kıtasının en hareketli limanlarından olan Rotterdam limanı, bir yılda yaklaşık 30 bin gemiyi karşılarken; bu limandaki toplam trafiğin üçte biri transit ticaretten oluşmaktadır. Hollanda'nın ikinci büyük limanı olan Amsterdam yılda yaklaşık 9 bin gemi karşılamakta ve bu oran ile ülkenin sahip olduğu toplam tonaj oranının yalnızca %15'ini karşılayabilmektedir (Muzhdabayeva, 2006: 43). Transit ticaret açısından ise ticaret trafiğinin yaklaşık %45'ini karşılayacak kapasiteye sahiptir. İthal malların depolanması ve gerekli işlemlerin uygulanması için kullanılan antrepolar Hollanda'nın çeşitli bölgelerinde çok sayıda bulunmakla beraber Rotterdam, Amsterdam ve Schiphol limanlarındaki imkanlar daha fazladır.

1.8.6. Rusya

Rusya Federasyonu'nda serbest bölgeler için ayrıca bir mevzuat ya da yönetmelik bulunmamaktadır. 1991 yılında yürürlüğe giren Yabancı Sermaye Kanunu ile Serbest Ekonomi Bölgeleri de kurulmuştur. Ancak 1999 yılında değişiklik yapılan aynı adlı kanunda serbest bölgelere dair yeni bir ibare ve düzenleme yer almadığından, Serbest Ekonomik Bölgelerin hukuki kişilikleri ve geleceği netlik kazanamamıştır (Altay, 2016: 16). Ancak Rusya'da çok sayıda Özel Ekonomik Bölgesi ve Serbest Ticaret Limanı bulunmaktadır ve

⁵ <http://www.triest-ngo.org/the-free-territory-of-trieste/>, (erişim tarihi: 13.02.2022).

Rusya'nın hem uzak doğusunda hem de Sibiry'a'da özellikle Çin sınırlarına daha yakın olan bölgelerde daha fazla yatırım yapmaya devam etmektedirler.

Rusya'nın bu tür bölgelerdeki yakın tarihi, bu bölgeleri ihracat pazarlarından ziyade iç pazarlara hizmet etme olanağına kavuşturma eğilimindedir. Bu nedenle, listelenen bölgelerin çoğu, Rusya'nın kalbine erişmek için idealdir. Bununla birlikte, bunu yapmak aynı zamanda nakliye bilgisi gerektirir- Rusya, ulaşım için kullanılan birkaç büyük nehir ve ayrıca oldukça gelişmiş Trans-Sibiry'a demiryolu sistemi ve yan ürünleri tarafından ikiye bölünmüştür. Sonuç olarak, bu bölgelerin önemini anlamak, Rusya pazar dinamiklerini ve ulaşım modlarını anlamayı gerektirir. Doğuda bulunan Vladivostok gibi bölgeler, Moskova ve Batı Rusya çevresindeki bölgeler kümesi de Doğu Avrupa ve ötesindeki pazarlara hizmet vermektedir. Kabaca doğudan batıya uzanan bu bölgeler aşağıdaki haritada gösterilmiştir.⁶

1.8.7. ABD

Amerika'da serbest bölgeler genellikle dış ticaret bölgesi olarak kullanılmaktadırlar. Dış Ticaret Bölgeleri (FTZ), kurulduğu andan itibaren genellikle CBP bölgesi dışında kabul edilen ABD Gümrük ve Sınır Koruması (CBP) denetimi altındaki güvenli alanlardır. CBP giriş limanlarında veya yakınında bulunanlar, uluslararası bağlamda serbest ticaret bölgeleri olarak bilinenlerin Amerika Birleşik Devletleri versiyonudur. Bu tesisleri kurma yetkisi, 1934 tarihli Dış Ticaret Bölgeleri Yasası uyarınca Dış Ticaret Bölgeleri Kurulu tarafından verilmiştir.⁷

Bir STB'de yabancı malların perakende ticareti yapılamaz. Ancak yabancı ve yerli mallar bir bölgede depolanabilir, incelenebilir, numune alınabilir ve sergilenebilir.⁸ Amerika Birleşik Devletleri Ticaret Bakanlığı'nın Serbest ticaret bölgesi rehberine göre, 50 eyalette yaklaşık 298 ABD serbest ticaret bölgesi bulunmaktadır.⁹ Bu serbest bölgelerde yaklaşık 2700 firma faaliyet gösterirken, yaklaşık 45.000 kişi de bu alanlarda istihdam edilmektedir. Dolayısıyla ABD'de serbest bölgeler istihdam açısından önemli bir yere sahiptir (Varol, 2020: 53).

Bölgelerin etkinliği, ABD ticaretinin önemli bir bölümünü temsil etmektedir. STB Kurulunun Kongreye sunduğu 2018 Yıllık Raporuna göre, STB'ler aracılığıyla Amerika Birleşik Devletleri'ne giren yabancı mallar, toplam ABD ithalatının neredeyse %10'unu

⁶ <https://www.russia-briefing.com/news/russias-free-trade-special-economic-zones.html/>, (erişim tarihi: 20.02.2022).

⁷ <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/cargo-control/foreign-trade-zones/about>, (erişim tarihi: 20.02.2022).

⁸ <https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/cargo-control/foreign-trade-zones/about>, (erişim tarihi: 20.02.2022).

⁹ <https://www.tetraconsultants.com/jurisdictions/usa-free-trade-zones/>, (erişim tarihi: 20.02.2022).

oluşturmaktadır. Petrol/gaz (%25), araçlar ve ilgili parçalar (%17) ve elektronik ürünler (%16), STB'lere giren yabancı malların çoğunluğunu oluşturmaktadır. STB'lere giren malların büyük bir kısmı üretim faaliyetlerinde (%63), kalanı ise depo ve diğer lojistik faaliyetlerde (%37) kullanılmaktadır. STB'ler aracılığıyla gelen malların çoğu (%86) Amerika Birleşik Devletleri'nde tüketilmekte; geri kalanı ihraç edilmektedir. Bölge üretim faaliyetinin önemli bir bölümünü oluşturan endüstriler arasında petrol arıtma, otomotiv, elektronik ve ilaç sektörleri bulunmaktadır (Congressional Research Service Report, 2019: 1). 2000 ile 2018 arasında, STB'lerde alınan toplam malların değeri 238 milyar dolardan 794 milyar dolara (cari dolar cinsinden) yükselmiştir.



Şekil 1.2 Eyaletlere Göre Dış Ticaret Bölgeleri

Kaynak: Congressional Research Service Report, 2019: 8

1.9. Türkiye’de Serbest Bölgelerin Tarihsel Gelişimi

Serbest bölge kurma fikri Türkiye’de ilk kez Osmanlı döneminde gündeme gelmiş ancak o zamanda bu maliyetin altından kalkılamayacağı düşünülerek bu girişimden vazgeçilmiştir. Osmanlı döneminden sonraki ilk girişim 1927 yılında 1132 sayılı “Serbest Mıntıka Kanunu” nun kabul edilmesiyle yeniden başlamış ve Türkiye’de bu amaçla ilk adım atılmıştır. Bu kanun ile Ford firmasına 1928 yılında Türkiye’de otomobil, traktör gibi vasıtaların montajının yapılması için imzalanan sözleşme ile izin verilmiş ancak beklenen verim ve kâr elde edilemeyince bu girişimden vazgeçilmiştir (Altay, 2016: 17).

Bundan sonraki dönemde yaklaşık 20 yıl boyunca bir girişim olmamış ancak 1946 yılında 4893 sayılı yeni bir kanunun kabul edilmesiyle doğu bölgelerinde üretilen halı ve kilimlerin, hayvan derilerininin Türkiye’de doğrudan ithal edilebilmesi ya da gerek işlenmiş

gerekse işlenmemiş olarak ihraç edilebilmesinin önü açılmış ve bu amaçla kurulan bölgelere “Serbest Yer” adı verilmiştir. Ancak bu alanlar da uzun ömürlü olmamıştır (Altay, 2016: 17). 1953 yılında bir başka deneme hayata geçirilmiş ve “Serbest Bölgeler Kanunu” kabul edilmiştir. Ne yazık ki burada da beklenen ivme yakalanamamıştır. Bundan 4 yıl sonra 1957 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, İskenderun Limanı’nda bulunan 4.600 metrekarelik alan serbest bölge olarak yürürlüğe konulmuştur. Başlangıçta krom madeni ihraç edilmesi amacıyla bölgeye getirilmiş ancak kısa bir süre sonra bölge kapatılmıştır. 1965, 1969, 1973 ve 1976 yıllarında konu ile ilgili çeşitli girişimlerde bulunulmuş ancak meclise sunulan kanun tasarıları meclisten geçememiştir (Altay, 2016: 17).

1930-1980 yılları arasında Türkiye’de uygulanan ithal-ikameci politikalar sebebiyle zaman içerisinde ülke içi ekonomi yetersiz kalmış, ihracat için gerekli teşvikler sağlanamamış bu sebeple temeli ihracata dayanan serbest bölge girişimleri başarısız olmuştur. 1980’li yıllarda bu ithal-ikameci politikalar terk edilerek ekonomide serbestleşmeye gidilmiş; uygulanan politikalar ile ihracata yönelik üretim artmış, yabancı sermaye ve teknoloji artışı yaşanmıştır. Bu durum, ihracata dayalı üretimin de önünü açmış, 1983 yılında Serbest Bölgeler Müdürlüğü kurulmuş ve 1985 yılında 3218 sayılı “Serbest Bölgeler Kanunu” kabul edilmiştir (Karaduman ve Yıldız, 2002: 135). Böylece Türkiye’de ilk serbest bölge 3 Ocak 1987 tarihinde Mersin’de kurularak işletmeye açılmıştır.

1990’lı yıllarda gelişimi hız kazanan serbest bölgelerin sayısı, 2000 yılında Denizli, Bursa ve Kocaeli’nde kurulmasıyla birlikte artmaya başlamıştır (Bicil ve Uçak, 2018: 51). Mardin Serbest Bölgesi’nin 2016 yılında Resmi Gazete’de yayınlanan Bakanlar Kurulu Kararı ile kapatılmasından sonra Türkiye’de bugün itibarıyla 18 adet serbest bölge bulunmaktadır.

Tablo 1.7 Türkiye'deki Serbest Bölgeler

ÜLKEMİZ SERBEST BÖLGELERİ		KURULUŞ TARİHLERİ
1	MERSİN SERBEST BÖLGESİ	1985
2	ANTALYA SERBEST BÖLGESİ	1985
3	EGE SERBEST BÖLGESİ	1987
4	İST. AHL. SERBEST BÖLGESİ	1990
5	TRABZON SERBEST BÖLGESİ	1990
6	İST. TRAKYA SERBEST BÖLGESİ	1990
7	ADANA YUMURTALIK SERBEST BÖLGESİ	1992
8	İST ENDÜSTRİ VE TİCARET SERBEST BÖLGESİ	1992
9	SAMSUN SERBEST BÖLGESİ	1995
10	AVRUPA SERBEST BÖLGESİ	1996
11	RİZE SERBEST BÖLGESİ	1997
12	KAYSERİ SERBEST BÖLGESİ	1997
13	İZMİR SERBEST BÖLGESİ	1997
14	GAZİANTEP SERBEST BÖLGESİ	1998
15	TÜBİTAK-MAM SERBEST BÖLGESİ	1999
16	DENİZLİ SERBEST BÖLGESİ	2000
17	BURSA SERBEST BÖLGESİ	2000
18	KOCAELİ SERBEST BÖLGESİ	2000

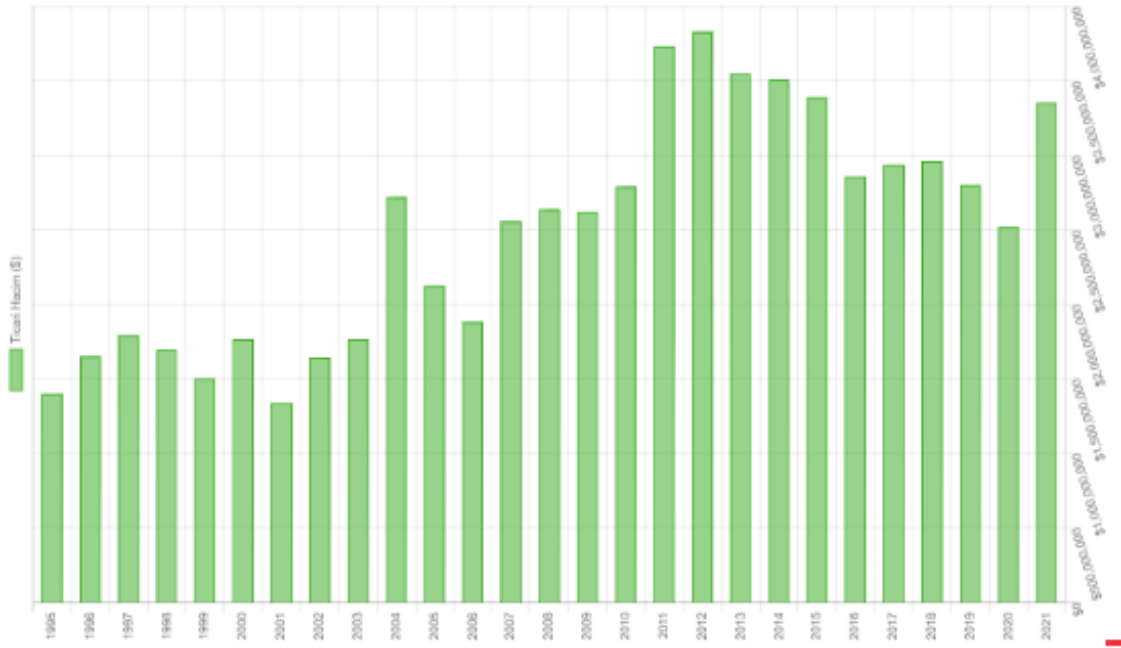
Kaynak: Ticaret Bakanlığı, 2022

1.10. Türkiye'deki Serbest Bölgeler

Mersin Serbest Bölgesi, 1985 yılında sınırları belirlenen ve 06.06.1985 tarihinde 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu'nun kabul edilmesiyle resmi açılışı 1987 yılında yapılan serbest bölgedir. 400'den fazla kayıtlı firma, 600 bin m² kapalı depolama alanı ve yıllık 3 milyon ton elleçleme imkânı bulunan bu bölge, Türkiye'nin ilk serbest bölgesi olma özelliğine sahiptir.¹⁰ 2019 yılında ortaya çıkan Covid-19 pandemisine rağmen ticaret hacmi açısından Türkiye'nin en büyük ikinci serbest bölgesi olan Mersin Serbest Bölgesi, 2021 yılında 3,3 milyar ticaret hacmi elde ederek büyük bir başarı elde etmiştir. (Şekil 5) Mersin Serbest Bölgesi'nin, ticaret hacminin ülkelere göre dağılımı incelendiğinde en büyük payı %34 ile Türkiye alırken, diğer Batı Avrupa ülkelerinin %1 ile en düşük paya sahip olduğu görülmektedir. Bölgede en çok alım-satım faaliyeti yürütülürken, onu sırasıyla üretim, iş yeri kiralama, depo işletmeciliği, bankacılık ve diğer faaliyetler izlemektedir.¹¹

¹⁰ <https://www.mesbas.com.tr/index.html>, (erişim tarihi: 24.02.2022)

¹¹ <https://www.mesbas.com.tr/index.html>, (erişim tarihi: 24.02.2022)



Şekil 1.3 Mersin Serbest Bölgesi Yıllar

Kaynak: <https://www.mesbas.com.tr/index.html>, erişim tarihi: 24.02.2022

Antalya Serbest Bölgesi, 1985 yılında kabul edilen serbest bölgeler kanunu ile Mersin'den sonra 1987'de kurulan Türkiye'nin ikinci serbest bölgesidir. Antalya limanının yanında şehir merkezine 12 km, havaalanına 25 km mesafede ve 782.482 metrekarelik bir alan üzerinde kurulmuş olan bölgenin işletilmesi, Bakanlar Kurulu'nun verdiği karar ile özel sektöre verilerek hisselerin %44'ü kamuya, %56'sı özel sektöre ait olmak üzere Antalya Serbest Bölgesi Kurucu ve İşletici (ASBAŞ) adı ile söz konusu kuruluşa verilmiştir.¹² Bölgede verilen başlıca hizmetler Yat Üretimi, Medikal, Tekstil, Tarım, Maden, İnşaat, Elektrik-Elektronik üzerinedir. Ticaret Bakanlığı 2022 verilerine göre Antalya Serbest Bölgesi'nin ticaret hacimleri oranlarında en yüksek payı yaklaşık 32 milyon dolar ile bölgeden yurtdışına çıkışlar almaktadır.¹³

Ege Serbest Bölgesi, 1987 yılında kurulmuş ve 1990 yılından bu yana özel sektör içinde yer alan Ege Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi (ESBAŞ) tarafından işletilmektedir. İzmir'in Gaziemir ilçesinde bulunan ve 2,5 milyon metrekarelik alan kurulmuş olan bölgede halihazırda 172 firma faaliyet göstermektedir. Bölgenin toplam ticaret hacmi 83 milyar dolar iken yıllık ticaret hacmi 4,7 milyar dolardır. Bölgede otomotiv, gıda, elektronik, tekstil, yazılım, makine ve diğer sektörlerde hizmet verilmektedir. Bölgenin ticaret hacimlerine

¹² https://www.asbas.com.tr/asbas_kurumsal-hizmetler-serbest-bolge.asp, (erişim tarihi: 26.02.2022).

¹³ https://www.asbas.com.tr/asbas_kurumsal-hizmetler-serbest-bolge.asp, (erişim tarihi: 26.02.2022).

bakıldığında bölgeden yurtdışına çıkışlar yaklaşık 179 milyon dolar ile en yüksek orana sahip olduğu görülmektedir.¹⁴

İst. AHL Serbest Bölgesi, eski adı ile İstanbul Atatürk Havalimanı Serbest Bölgesi, şimdiki adı ile İstanbul İhtisas Serbest Bölgesi 180.152 metrekarelik alana kurulmuş olan bölgedir. 8 Haziran 2020 tarihinde şimdiki adını alan serbest bölge, ileri teknoloji, bilişim, yazılım ve diğer döviz kazandırıcı faaliyetlerin gelişmesine ve kümelenmesine katkıda bulunmaktadır. Bölge 1996 yılından bu yana İstanbul Atatürk Havalimanı Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi (İSBİ) tarafından işletilmekte olup, bölgede 160'tan fazla firma faaliyet göstermektedir. 1996-2018 yılları arasında bölgenin toplam ticaret hacmi 52 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Bölgenin 2022 yılı ticaret hacimlerine bakıldığında, bölgeden yurtdışına çıkışların 15 milyon dolar civarında seyrettiği görülmektedir.¹⁵

Trabzon Serbest Bölgesi, 1991 yılında yayınlanan Bakanlar Kurulu kararı ile kurulmuş ve o günden bu yana Transbas Trabzon Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi tarafından işletilmektedir. Trabzon Serbest Bölgesi, Trabzon limanı içinde konuşlanmış ancak diğer serbest bölgelerde olduğu gibi gümrük bölgesi dışında yer almaktadır. Yoğunluklu olarak depolama hizmeti veren bölge, depolama tesislerini kullanıma sunar ve yurtdışından gelen mallar bölge içinde ithalat ya da gümrük vergisi ödemedi kolayca depolanabilir. Trabzon Serbest Bölgesi'nde gerçekleştirilen her türlü ticari faaliyet, yabancı ya da Türk firma ayırt etmeksizin eşit şartlar altında gerçekleştirilebilmektedir. Bölgede 2022 yılında gerçekleşen ticaret verilerine bakıldığında, bölgeden yurt içine çıkışlar ve yurt dışından bölgeye girişler sifıra yakın seyrederken, en yüksek veri yaklaşık 52 milyon dolar ile yurt içinden bölgeye girişler kategorisine aittir.¹⁶

İst. Trakya Serbest Bölgesi, Türkiye'nin tapu mülkiyeti uygulamasını gerçekleştiren ilk serbest bölgesi olup, 387.500 metrekarelik alana kurulmuştur. 350.000 m² kapalı alanı bulun İstanbul Trakya Serbest Bölgesi, kullandığı ileri seviye teknolojisi, depoları ve açık alanları ile Türkiye ekonomisinin gelişimine büyük katkıda bulunmaktadır. İstanbul Trakya Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi (İSBAŞ) tarafından işletilen bölgede 350'ye yakın firma faaliyet gösterirken, bölge 2022'den sonraki 5 yıllık süreçte 10 milyar dolarlık ticaret hacmine ulaşmayı ve yaklaşık 10 bin kişi istihdam etmeyi amaçlamaktadır.¹⁷

Adana Yumurtalık Serbest Bölgesi, 4,6 milyon metrekarelik alan üzerine kurulmuş olup; sahip olduğu 5 kilometrelik sahil şeridi ile Türkiye'nin en büyük serbest bölgelerinden

¹⁴ <https://www.esbas.com.tr/>, (erişim tarihi: 26.02.2022).

¹⁵ <https://isbi.com.tr/Default.aspx>, (erişim tarihi: 05.03.2022).

¹⁶ http://www.transbas.com/about_us_tr.asp, (erişim tarihi: 05.03.2022).

¹⁷ <https://www.isbas.com.tr/hakkimizda.html#1>, (erişim tarihi: 05.03.2022).

biri olma özelliği taşımaktadır. Bölge İskenderun Körfezi'nde, Adana ve Hatay illerinin birleşiminde bulunmakta, böylece Ortadoğu, Yakın Doğu, Avrupa ve Kuzey Afrika pazarlarına olan yakınlığı ile dikkat çekmektedir. Bölgede kimya, petro-kimya, tersane, çimento, demir-çelik, gıda ve yem üretimi alanlarında faaliyetler gerçekleştirilmektedir. Bölgenin 2012 yılında ticaret hacmi 296 milyon dolar civarlarında iken 2021 yılındaki ticaret hacmi yaklaşık 2 milyar dolar civarlarında seyretmiştir.¹⁸

İst. Endüstri ve Ticaret Serbest Bölgesi, Türkiye'de özel sektör alanı üzerine kurulan ilk serbest bölge özelliğini taşımakta olup, 1995 yılından bu yana gerçekleştirdiği toplam 90 milyar dolarlık ticaret hacmi ile Türkiye'nin önder gelen serbest bölgelerinden biri konumundadır. 540 bin metrekarelik alan üzerine kurulu olan ve bünyesinde 300'den fazla firma bulunduran bölge, 2018 yılında gerçekleştirdiği 2,5 milyar dolarlık ticaret hacmi ile Türkiye'de bütün serbest bölgelerin gerçekleştirdiği toplam 20 milyar dolarlık ticaret hacminin %13'ünü üstlenmiştir. Bölgede ağırlıklı olarak solar enerji, otomotiv yan sanayi, deniz taşıtları aksam ve parçaları, makine sanayi ve takım tezgâhları, elektrik elektronik, kimya, tekstil, kozmetik sektörlerinde faaliyetler gerçekleştirilmektedir.¹⁹

Samsun Serbest Bölgesi, 1995 yılı Bakanlar Kurulu kararı ile sınırları 73.150 m² olarak belirlenen serbest bölgenin açılışı 1998 yılında resmi olarak gerçekleştirilmiştir. Kara, hava, deniz ve demir yolu imkanlarından hepsine sahip olan serbest bölge, sahil şeridi, alt yapısı ve depolama alanları ile gerek Samsun'un zayıf ekonomisi gerekse Türkiye ekonomisi açısından önemli bir serbest bölge konumundadır.²⁰

Avrupa Serbest Bölgesi'nin temeli 1998'de atılmış, resmi açılışı ise 2003 yılında yapılmıştır. Açıldığı andan itibaren yapılan yatırımlar sayesinde oldukça gelişen bölge, yıllık 2 milyar dolarlık ticaret hacmini aşarak Türkiye'nin en büyük 4.serbest bölgesi olma imkanını elde etmiştir. Avrupa ve İstanbul'un ana ulaşım ağları üzerinde yer alan, Tekirdağ Çorlu'da 2 milyon metrekarelik alan üzerinde kurulan bu bölge, bünyesinde 200'den fazla firma bulundurmakta ve genel itibariyle tekstil, gıda, enerji, turizm, inşaat ve serbest bölge işletmeciliği sektörlerinde hizmet vermektedir. Avrupa Serbest Bölgesi Kurucusu ve İşleticisi (ASB) tarafından işletilen bölge, Türkiye'nin en büyük özel sektör sanayi projelerinden biridir.²¹

Kayseri Serbest Bölgesi, 1998 yılında resmi olarak açılmış, 1999 yılında da ticari faaliyete başlamıştır. 6,905.000 metrekarelik alan üzerine kurulu olan bölge, Türkiye'nin en

¹⁸ <http://tayseb.com/tr>, (erişim tarihi: 05.03.2022).

¹⁹ <https://desbas.com.tr/>, (erişim tarihi: 05.03.2022).

²⁰ <https://www.sasbas.com/index.html>, (erişim tarihi: 05.03.2022).

²¹ <http://www.asb.com.tr/Default.aspx>, (erişim tarihi: 06.03.2022).

geniş serbest bölgesi unvanına sahiptir. Bölgede yaklaşık 6 bin kişi istihdam edilirken temel olarak faaliyet gösteren firmalar ofis büro mobilyaları, saç boru ve profil, elektrostatik toz boya, yatak-baza, dayanıklı tüketim malları, alüminyum iletken tel tesisleri, beyaz eşya üretim fabrikası gibi üretim ağırlıklıdır. Bölgenin 2022 yılı ticaret hacimleri bakıldığında en yüksek oran 46 milyon dolar ile bölgeden yurtdışında yapılan çıkışlara ait iken en düşük oran 13 milyon dolar ile yurtdışından bölgeye yapılan girişlere aittir.²²

İzmir Serbest Bölgesi'nin temelleri 1984 yılında İzmir Deri Sanayicileri Yapı Kooperatifi ile atılmış, 1997 yılında ticari faaliyetine başlamıştır. İlk olarak İzmir Menemen Deri Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi (İDESBAŞ) tarafından işletilen bölge, ticaret hacminin artması ile Bakanlar Kurulu kararı üzerine 2011 yılında İzmir Serbest Bölgesi adını almış ve İzmir Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi (İZBAŞ) tarafından işletilmeye başlanmıştır. 1,6 milyon metrekarelik alan üzerine kurulu olan bu bölgede yatırım tahsis oranı %88 iken faaliyet gösteren toplam firma sayısı 184'tür. Başlıca faaliyet alanları deri imalatı ve alım satımı, kimyasal üretim ve ticaret, gıda, elektrik- elektronik, otomotiv, plastik boru profil ve plastikten mamuller, mermer ve doğal taş, asansör kaldırma ve taşıma ekipmanları, kompozit kanat, tıbbi malzeme üretimi üzerinedir.²³

Gaziantep Serbest Bölgesi, 1998 yılında faaliyete başlamış ve 1,3 milyon metrekarelik alan üzerine kurulmuş olmasıyla Türkiye'nin önemli serbest bölgelerinden biridir. Gaziantep Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi (GASBAŞ) tarafından işletilen bölgede 50 adet hazır ofis binası ve 20 adet hazır iş yeri bulunmaktadır. Başlıca faaliyet gösterdiği alanlar halı, gıda, kimya, tekstil, makine, elektrikli eşya iken Havaalanına 25, İskenderun limanına 200, Mersin limanına 300, Öncüpınar sınır kapısına 60, Cilvegözü sınır kapısına ise 200 km uzaklıkta yer alması ile coğrafi açıdan oldukça avantajlı bir konumdadır. 27 firmanın faaliyet gösterdiği ve yaklaşık 1200 kişinin istihdam edildiği bölgenin yıllık ticaret hacmi 650 milyon dolardır.²⁴

TÜBİTAK- MAM Serbest Bölgesi, Teknoloji Serbest Bölgesi olarak da bilinmektedir ve faaliyetlerine 2001 yılında başlamıştır. Diğer serbest bölgelerden farklı olarak ileri teknolojiden yararlanan firmaların, kullandıkları teknolojiye ek olarak yeni teknolojiler ürettiği veyahut geliştirdiği, teknolojik bir buluşu ticari bir ürün ya da hizmete dönüştürmek için gerekli ortamın sağlanması amacıyla çalışmalar yürütülmektedir. TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi (TÜBİTAK-MAM), Teknoloji Serbest Bölgesi (TEKSEB) ve Teknoloji Geliştirme Bölgesini (TEKGEB) yönetmek amacıyla kurulan Marmara Teknokent A.Ş., 2004

²² <https://www.kayser.com.tr/>, (erişim tarihi: 09.03.2022).

²³ <https://www.izbas.net/anasayfa>, (erişim tarihi: 09.03.2022).

²⁴ <https://www.gasbas.com.tr/index.html>, (erişim tarihi: 09.03.2022).

yılında TÜBİTAK Marmara Teknokent Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi adını almıştır. Bölgede halihazırda 161 firma faaliyet göstermekte ve 248 proje yürütülmektedir.²⁵

Bursa Serbest Bölgesi, 1998 yılında kurulmuş ve Bursa Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi (BUSEB) tarafından işletilmektedir. Altyapı çalışmaları bittikten sonra 2001 yılında ticari faaliyetine başlamıştır. Bursa Serbest Bölgesi, Türkiye’de kendi arazisine sahip olan serbest bölgelerdendir. 908 bin metrekarelik alan üzerine kurulu olan bölge, bünyesinde 90 firma bulundurmakta ve yaklaşık 10 bin kişi istihdam etmektedir. Bölgede yükleme-boşaltma, yemek, arıtma, çevre, depolama ve kiralama gibi alanlarda hizmet verilmektedir. Bölgenin 2022 yılı bölge-yurtdışı hareketliliği 467 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.²⁶

Kocaeli Serbest Bölgesi, konumu itibariyle Asya ve Avrupa’yı birbirine bağlaması ile tercih edilen bir serbest bölge konumundadır. 2001 yılında ticari faaliyetine başlayan bölge, Kocaeli Serbest Bölgesi Kurucu ve İşleticisi (KOSBAŞ) tarafından işletilmektedir. Toplamda 798 bin metrekarelik alan üzerine kurulu olan bölge, Autoport Limanına 300 m, Limaş İskelesi’ne 1 km, Köseköy Tren İstasyonu’na 7 km, kara yoluna 1,5 km, Kurtköy Sabiha Gökçen Hava Limanına 60 km, İstanbul’a 100 km mesafede bulunmaktadır. Bölgede hazır altyapı, catering, restaurant, Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimi (OSGB), kiralık arazi, gümrük işlemleri, yükleme-boşaltma gibi hizmetler verilmektedir. Bölgede 20’ye yakın firma faaliyet göstermektedir. Ticaret Bakanlığı verilerine göre yıllık toplam ticaret hacmi 260 milyon dolardır.²⁷

²⁵ <https://marmarateknokent.com.tr/>, (erişim tarihi: 09.03.2022).

²⁶ <http://www.buseb.com/>, (erişim tarihi: 12.03.2022).

²⁷ <https://www.kosbas.com.tr/>, (erişim tarihi: 12.03.2022).

İKİNCİ BÖLÜM

KORONAVİRÜS (COVID-19) PANDEMİSİ

2.1. Covid-19 Pandemisi ve Başlangıcı

Koronavirüs hastalığı (COVID-19), SARS-CoV-2 virüsünün neden olduğu bulaşıcı bir hastalıktır. Virüs bulaşmış çoğu insan hafif ya da orta derecede solunum yolu hastalığı yaşamakta ve özel tedavi gerektirmeden iyileşmektedir. Bununla birlikte, bazıları ciddi şekilde hastalanmakta ve tıbbi müdahale gerektirmektedir. Yaşlı insanlar ve kardiyovasküler hastalık, diyabet, kronik solunum yolu hastalığı veya kanser gibi altta yatan tıbbi durumları olanların ciddi hastalık geliştirme olasılığı daha yüksektir. Herkes COVID-19 hastalığına yakalanabilmekte ve herhangi bir yaşta ciddi şekilde hastalanmakta veya ölebilmektedir. 31 Aralık 2019'da DSÖ, Çin'in Wuhan şehrinde nedeni bilinmeyen pnömoni vakaları hakkında bilgilendirilmiştir. Çinli yetkililer tarafından 7 Ocak 2020'de yeni bir koronavirüs neden olarak tanımlanmış ve geçici olarak "2019-nCoV" olarak adlandırılmıştır (WHO, 2022).

Koronavirüsler (CoV), soğuk algınlığından daha şiddetli hastalıklara kadar çeşitli hastalıklara neden olan geniş bir virüs ailesidir. Yeni koronavirüs (nCoV), daha önce insanlarda tanımlanmamış yeni bir türdür. Yeni virüs daha sonra "COVID-19 virüsü" olarak adlandırılmıştır. 30 Ocak 2020'de DSÖ Genel Direktörü Dr. Tedros Adhanom Ghebreyesus, yeni koronavirüs salgını DSÖ'nün en yüksek alarm seviyesi olan uluslararası endişe verici bir halk sağlığı acil durumu (PHEIC) ilan etmiştir. O zaman Çin dışındaki 18 ülkede 98 vaka vardı ve ölüm yoktu. 11 Mart 2020'de Çin dışındaki vaka sayısındaki hızlı artış, DSÖ Genel Direktörü'nün salgının bir pandemi olarak nitelendirilebileceğini duyurmasına neden olmuştur. O zamana kadar 114 ülkede 118.000'den fazla vaka rapor edilmiş ve 4291 ölüm kaydedilmiştir. Mart 2020 ortasına kadar, DSÖ Avrupa Bölgesi, küresel olarak doğrulanmış vakaların %40'ından fazlasını bildirerek salgının merkez üssü haline gelmiştir. 28 Nisan 2020 itibarıyla, virüsten kaynaklanan küresel ölümlerin %63'ü bölgeden olmuştur (Euro WHO, 2022).

2.2. Covid-19 Pandemisinin Dünya Ekonomisine Etkileri

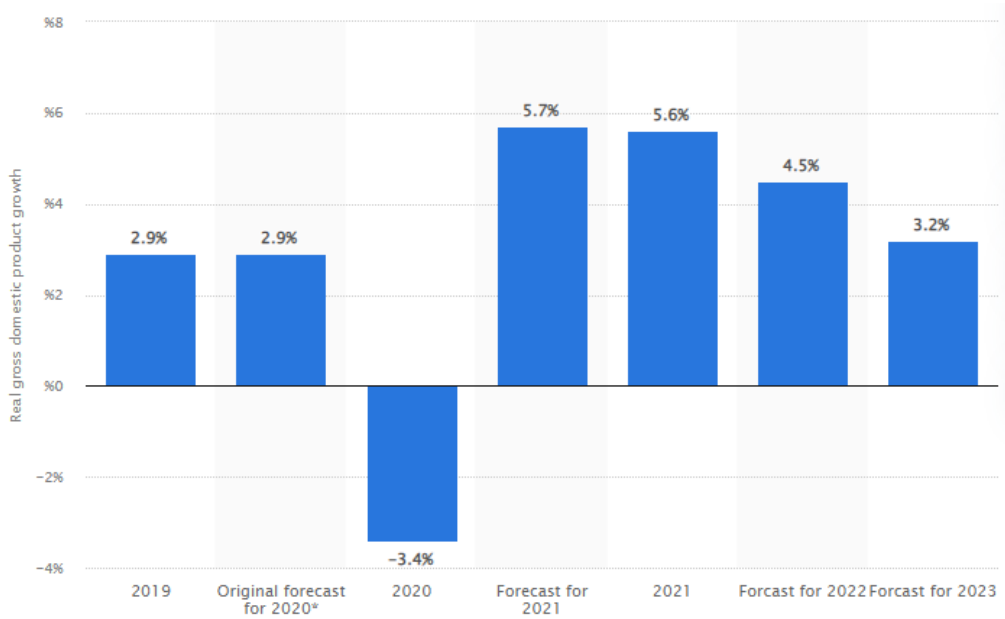
İnsanlık tarihinde birçok salgın yaşanmış ve bu durum dünya ekonomilerini olumsuz yönde etkilemiştir. Salgınların gerek insan hayatına etkileri gerekse bulaşmayı azaltmak için tedbirler almayı gerektirmesi, ekonomilere negatif olarak yansımıştır. İlk olarak 2019 yılı aralık ayında Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan Covid-19, birçok ölüme sebep olmuştur ve bu durum günümüzde halen devam etmektedir. İnsanlık tarihinde yaşanan salgın hastalıkların

ortak özelliği din, dil, ırk, cinsiyet, yaş vb. ayrımlar gözetmeksizin birçok insanı hasta edebilmesi ve ölümüne sebep olabilmesidir. Covid-19 da Çin'de ilk kez görüldükten sonra çok kısa bir süre içinde bütün dünya ülkelerine yayılmış ve bu virüsün sebep olduğu hastalık dünya genelinde pandemi olarak ilan edilmiştir. Gerek tıbbi gerekse ekonomik açıdan bulaşıcı özelliği olan Covid-19 pandemisi döneminde birçok firmanın faaliyetlerini durdurması, dünya genelinde ticaret hacminde daralmalar yaşanması, borsada yaşanan çöküş ve faiz oranlarının düşmesi gibi birçok ekonomik problemle karşı karşıya kalınmıştır (Köse, 2020: 47).

Covid-19 pandemisi kapsamında alınan tedbirler -ülkeler arası uçuşların durdurulması, sınırların kapatılması, giriş-çıkışların yasaklanması vs.- uluslararası ticareti durma noktasına getirmiş, bu da dünya ekonomilerinin zor dönemlerden geçmesine sebep olmuştur. Özellikle maske, eldiven, dezenfektan gibi hijyen-kozmetik ürünlerine olan talep artarken kısıtlama ve karantinalar sebebiyle seyahatlerin yasaklanması hizmet, turizm, konaklama gibi sektörlerin neredeyse dibi görmesine neden olmuştur. Bu dönemde, dünya Gayrisafi Yurt içi Hasılasının %57'sini, üretiminin %63'ünü ve ihracatının %38'ini oluşturan Çin, Fransa, Birleşik Krallık, Japonya, Amerika Birleşik Devletleri ve Almanya, Covid-19'un en çok görüldüğü ülkeler arasında yer almış, dolayısıyla uluslararası ticaret de büyük bir darbe almıştır (Çatuk ve Aydın, 2021: 428).

21.yüzyıla giriş ile birbirlerine bağımlı hale gelen dünya ekonomilerinin, bir ülkede meydana gelen olumsuz bir durumdan etkilenmemeleri mümkün olmamaktadır. Ticaret açısından birbirlerine kaynak ve gelir sağlayan ülkeler, böyle beklenmedik bir salgına karşı hazırlıksız yakalanmış ve dünya geneline kademeli olarak yayılan hastalık bütün ekonomilere darbe vurmuştur. Ülkeleri bu şekilde ekonomik olarak etkileyen pandemi, aynı zamanda psikolojik olarak da etkilemektedir. Özellikle üretim ve tüketim alanları olumsuz olarak etkilenmekte, bu da dünyada arz-talep şoku yaratmaktadır. Küresel Covid-19 pandemisinin ekonomik zararının tam olarak ne olacağını söylemenin bir yolu olmasa da ekonomistler arasında küresel ekonomi üzerinde ciddi olumsuz etkileri olacağı konusunda yaygın bir fikir birliği bulunmaktadır. Erken tahminler, virüsün küresel bir pandemi haline gelmesi durumunda, çoğu büyük ekonominin 2020'de gayri safi yurtiçi hasıllarının (GSYİH) en az yüzde 2,9'unu kaybedeceğini öngörmekteydi. Bu tahmin zaten yüzde 3,4'lük bir GSYİH kaybı olarak yeniden ifade edilmişti. Bu sayıyı bir perspektife oturtmak gerekirse, küresel GSYİH'nın 2020'de yaklaşık 84,54 trilyon ABD doları olduğu tahmin edilmekteydi, bu da ekonomik büyümedeki yüzde 4,5'lik bir düşüşün neredeyse 2,96 trilyon ABD doları tutarında ekonomik çıktı kaybına neden olduğu anlamına gelmektedir. Şekil 10'a bakıldığında, 2020 yılında küresel Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) yüzde 3,4 azalırken, bu yıl için tahmin

yüzde 2,9 GSYİH büyümesiydi. Dünya hükümetleri hızlı bir ekonomik toparlanma için çalışırken, GSYİH 2021'de tekrar yüzde 5,6 artmıştır (Szmigiera, 2022)

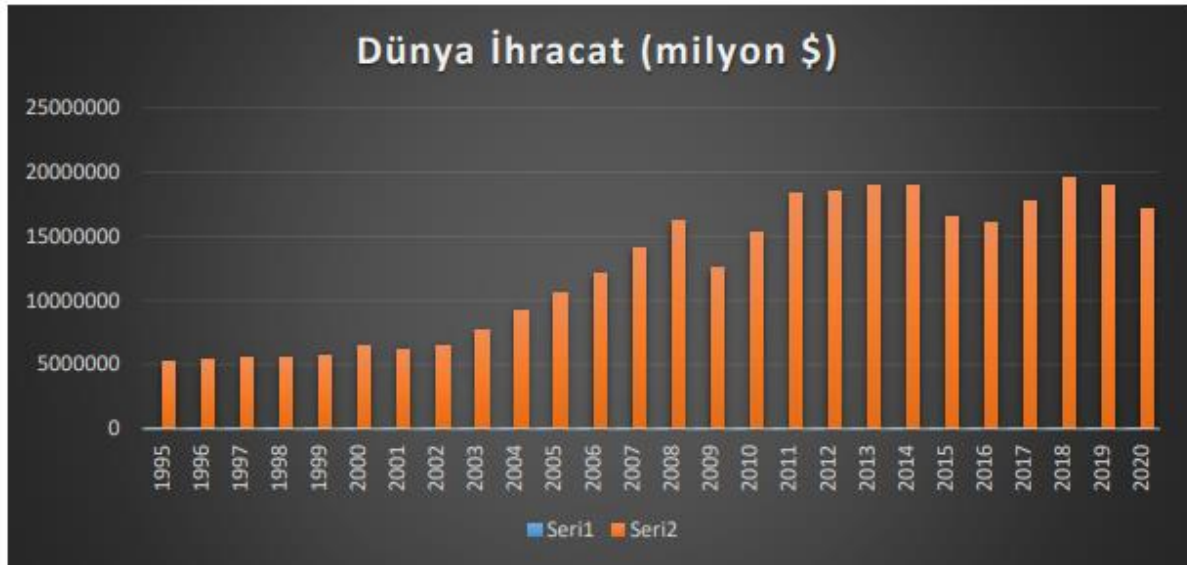


Şekil 2.1 COVID-19 nedeniyle öngörülen küresel reel Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) büyümesi (2019-2023)

Kaynak: Szmigiera, 2022

2.2.1. Dünya İhracatına Etkisi

Covid-19 pandemisi dünya ticaretini olumsuz etkilemiştir. İhracat açısından incelendiğinde pandemi kapsamında uygulanan kısıtlamalar, arzın ve talebin daralması dünya genelinde gerçekleştirilen ihracatı olumsuz yönde etkilemiştir. Türkiye’de ise rekabetçi kur politikası sebebiyle Türk lirasının büyük değer kaybetmesi sonucu ithalatın azalıp, ihracatın artması beklenmiş ancak gerçekte bu beklenti karşılık bulamamıştır (Yıldırım, 2021: 283). Pandeminin dünya ticaretinin merkezi konumunda olan Çin’de başlaması ve sırasıyla bütün ülkelere sıçraması, ihracatın giderek azalmasına neden olmuştur.



Şekil 2.2 Dünya İhracat 1995-2020

Kaynak: Yıldırım, 2021: 283

Şekil 10'a bakıldığında dünya ihracatının 1995-2000 yılları arasında düzenli olarak arttığı görülmektedir. Ancak 2001 kriziyle beraber bu durum tersine dönmüş, 2003 yılında yaşanan toparlanma ile yeniden ivme kazanmıştır. 2009 yılında dünya genelinde yaşanan resesyon ile ekonomiler yine çöküş dönemine girmiş, bu noktada ihracattaki düşüş çok daha fazla olmuştur. 2009 yılından önceki 6 yıllık dönemde ihracat %16 hız ile büyürken, 2009 yılından sonraki 2014'e kadar olan dönemde %2,5 seviyelerinde bir hız oranı ile büyüme göstermiştir (Yıldırım, 2021: 284). Ancak kriz sonra bir miktar toparlanan ekonomi düşük oranda da olsa artış gösterebilmeyi başarmıştır. 2014 yılına gelindiğinde ise bu artış durmaya başlamış, 2015 ve 2016 yıllarında azalmaya başlamıştır. 2017 döneminden itibaren tekrar artış gösterse de 2014 dönemindeki düzeye ulaşamamıştır. 2018 yılı itibariyle 2014 dönemini geçen bir orana ulaşmış olsa da 2019 yılında pandeminin ortaya çıkması ile tekrardan azalmaya başlamıştır (Yıldırım, 2021: 284).

2.2.2. Dünya İthalatına Etkisi

Dünya ithalatında da ihracatla benzer etkiler görülmüştür. Ancak Covid-19 pandemisinin ihracat üzerinde yarattığı daralma etkisi, ithalat üzerinde yaratmış olduğu etkiden daha fazladır. 2019 ve 2020 yıllarının ilk üç çeyreğinde ihracatta %6,5 oranında daralma olurken ithalattaki daralma oranı %5,2 olmuştur. İkinci ve üçüncü çeyreklerde ise daralma oranı neredeyse aynı seviyelerde seyretmiştir. Covid-19 dönemi özellikle mart ayında patlak verdiği için ilk çeyrekte etkisi pek fazla hissedilmemiş, gerçek etki özellikle 2.çeyrekte itibaren görülmeye başlanmıştır (Şekil 12). 3.çeyrekte insanların bunalması ve

kısıtlamaların gevşetilmesi ile dünya ithalatı ihtiyacı olan fırsatı yakalamış ve yeniden artma eğilimi göstermeye başlamıştır. Ancak bu artma eğilimi pozitif yönde bir artma olamamış, yalnızca daralma oranının azalması olarak karşılık bulabilmiştir. Bu canlanma yine de 2020 yılı üçüncü çeyrekte gerçekleşen ithalatın, 2019 yılı üçüncü çeyrekte gerçekleşmiş olan ithalatın %5 gerisinde kalmasına engel olamamıştır (Yıldırım, 2021: 290).



Şekil 2.3 Dünya İthalatı (3 Aylık Dönemler milyon \$)

Kaynak: Yıldırım, 2021: 290

2.3. Covid-19 Pandemisinin Türkiye Ekonomisine Etkileri

Aralık 2109 tarihinde Çin’de ilk vaka görüldükten sonra, Türkiye 10 Mart 2020’ye kadar kendini koruyabilmeyi başarmıştır. 10 Mart’ta ilk vaka görüldüğü andan itibaren toplumsal tedbirler alınması için sıkı çalışmalar başlamış ve 12 Mart 2020 tarihinde eğitim-öğretime ara verilmiştir. Sonrasında özellikle Avrupa ülkeleri başta olmak üzere ülkeler arası seyahat kısıtlamaları uygulanmaya başlamış, bu noktadan itibaren pandeminin ekonomik etkileri hissedilmeye başlanmıştır. Diğer ülkeler gibi Türkiye ekonomisi de Covid-19 döneminde daralmalar yaşamıştır. Özellikle bu dönemde çok fazla değer kaybeden Türk lirası ile ihracatın artıp, ithalatın azalması beklentileri oluşmuş ancak gerçek bu yönde olmamıştır.

Uzmanlara göre Çin ekonomisinde yaşanan yavaşlamanın, 2020-2021 yılları döneminde Türkiye, Meksika gibi gelişmekte olan ülkelerin ekonomileri için tutarlı ve planlı olarak uygulanacak ekonomi politikaları ile bir fırsat oluşturması beklenmekteydi. Aynı şekilde pandemi başlamadan önce Türkiye’de tekstil, mobilya, demir çelik ve gıda gibi sektörlerde talep artışına bağlı olarak patlama yaşanması öngörülmekteydi. Ancak hastalığın başlaması ile tüm bu beklentilerin kısa vadede gerçekleşme ihtimali neredeyse sıfıra inmiştir

(Çatuk ve Aydın, 2021: 436). Pandemiden kaynaklanan bu belirsizlik, Türkiye'nin yabancı yatırımcıları kendine çekmesinin önünde de büyük bir engel oluşturmaktadır. 2020 yılı şubat ayında Türkiye'nin ekonomik güven endeksi %97,1 olarak gerçekleşirken mart ayında bu oran %91,8 seviyelerine gerilemiş, Nisan ayında ise %51,3 olarak gerçekleşmiştir (TÜİK, 2020).

Türkiye'nin 1960 yılından itibaren artarak devam eden GSYİH oranı 2019 yılında yaklaşık %60 oran ile 754 milyar dolar olarak kaydedilmiş ve bu meblağ ile Türkiye dünyanın en büyük 19.ekonomisi konumuna yerleşmiştir. Ancak pandeminin başlaması ile 2020 yılının ikinci çeyreğinde GSYİH %9,9 oranında daralma yaşamıştır (Tekoğlu, 2020: 40). Yine aynı yılın ikinci çeyreğinden itibaren özel tüketim oranı %8,5 daralırken kamu tüketimi %0,8 daralmıştır. Buna göre genel anlamda toplam tüketim oranında %7'lik bir düşüş olduğu görülmektedir. Aynı zamanda bu dönemde gerçekleştirilen toplam sabit sermaye yatırım oranlarında da %6,1 oranında azalma kaydedilmiştir (Eroğlu, 2020: 221). İşsizlik oranı 2018 yılında %11 seviyelerinde iken 2019 yılında %13,6 olarak gerçekleşmiştir (TÜİK, 2019).

2.3.1. Türkiye İhracatına Etkisi

Dünya genelinde olduğu gibi Türkiye'de de pandemi döneminde ihracat ve ithalat oranları olumsuz etkilenmiş, dış ticaret açığı ise artış göstermiştir. Ancak pandeminin Türkiye'ye geç gelmesinden kaynaklı olarak ilk çeyrekte AB ve dünyanın diğer ülkelerine kıyasla Türkiye ihracatı pandemiden daha az seviyede etkilenmiştir. Bu dönemde ihracatta daralma %4,5 seviyelerinde gerçekleşirken ikinci çeyrekte %26,27'lik bir oranla Rusya'dan sonra ihracı en çok daralan ülke Türkiye olmuştur. Üçüncü çeyrekte dünya genelinde yaşanan toparlanma Türkiye'yi de nispeten olumlu etkilemiştir. Dünyada ihracat oranında %5'lik bir daralma gerçekleşirken Türkiye'de bu oran %8 seviyelerinde seyretmiştir (Yıldırım, 2021: 288).



Şekil 2.4 Türkiye İhracatı (3 Aylık Dönemler milyon \$)

Kaynak: TCMB, 2020

Türkiye'nin 2019 yılında en çok ihracat yaptığı 10 ülke sırasıyla aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. (Tablo 14) Buna göre Türkiye'nin en çok ihracat yaptığı ilk ülke 16 milyar dolar ile Almanya'dır (%9,3). Bunu 11 milyar dolar ile İngiltere (%6,3), 10 milyar dolar ile Irak (%5,7), 9 milyar dolar ile İtalya (%5,4), 8,9 milyar dolar ile ABD (%5), 8,1 milyar dolar ile İspanya (4,5), 7 milyar dolar ile Fransa (%4,4), 5 milyar dolar ile Hollanda (%3,2), 4,4 milyar dolar ile İsrail (%2,5) ve son olarak 4,1 milyar dolar ile Rusya Federasyonu (%2,3) takip etmektedir (TÜİK, 2020).

Tablo 2.1 Türkiye'nin En Çok İhracat Yaptığı 10 Ülke, 2019

	Ülkeler	2019 yılı verileri	Toplam İhracata yüzdelik oranı
1	Almanya	16.618	%9,3
2	İngiltere	11.279	%6,3
3	Irak	10.224	%5,7
4	İtalya	9.753	%5,4
5	ABD	8.971	%5
6	İspanya	8.139	%4,5
7	Fransa	7.946	%4,4
8	Hollanda	5.762	%3,2
9	İsrail	4.464	%2,5
10	Rusya Federasyonu	4.152	%2,3

Kaynak: TÜİK, 2020

2019 Aralık ayı ile Covid-19 pandemisinin patlak vermesi sonucu ülkelerin getirmiş olduğu kısıtlamalar, dünya ülkelerinin ve doğal olarak Türkiye'nin de ticaret ve ihracat

oranlarını olumsuz olarak etkilemiştir. 2020 yılı ocak-mart dönemi ihracat oranlarında, 2019 yılının aynı dönemine kıyasla daralma söz konusudur. Tablo 15'e göre, İspanya 2020 yılında %-23 oran ile ihracat ilişkisinde en çok daralma yaşanan ülke olmuştur. Bunu sırasıyla %-15 ile İtalya, %-8,9 ile İngiltere takip etmiştir. Bu dönemde ülkelerin sıkı tedbirler alması, sınırlarını kapatması, uçuşların durdurulması gibi etkenler, ihracat ve dış ticaret oranlarının düşmesine neden olmuştur.

Tablo 2.2 2019-2020 Ocak-Mart İhracat Rakamları Değişimi

	Ülke Adı	OCAK -MART		
		2019	2020	Değişim
1	Almanya	4.235	4.036	-5%
2	İngiltere	2.745	2.525	-8,90%
3	İtalya	2.552	2.191	-15%
4	Irak	2.357	2.211	-7%
5	İspanya	2.251	1.778	-23%
6	A.B.D.	2.137	2.366	10%
7	Fransa	1.893	1.784	-6%
8	Hollanda	1.314	1.412	7%
9	İsrail	1.118	1.173	4%
10	Rusya Federasyonu	919	1.088	18%
	Toplam	21.521	20.564	-5%

Kaynak: TÜİK, 2020

2.3.2. Türkiye İthalatına Etkisi

İhracat oranlarında olduğu gibi ithalat oranları da Covid-19 pandemisinden olumsuz etkilenmiştir. Üretimde yaşanan sıkıntılar, hammadde tedariki sorunları gibi etkenler gerek dünya gerekse Türkiye ithalatında daralmalara sebep olmuştur. Pandemi, Türkiye'ye Avrupa ülkelerine göre yaklaşık 4 ay daha geç geldiğinden ilk aylarda hastalığın etkileri yoğun olarak hissedilmemiştir. Hatta 2020 yılı ilk çeyreğinde 2019 yılının aynı dönemine kıyasla %10'luk bir artış kaydedilmiş, ikinci çeyrekte ise bir önceki yılın aynı dönemine göre %16 oranında daralma yaşanmıştır. Toparlanma dönemi olarak bilinen üçüncü çeyrekte ise ülkenin ithalatında önemli bir artış gözlemlenmiştir. Bu dönemde AB ülkelerinin ithalatı bir önceki bir önceki dönemin aynı çeyreğine %1 daralırken, dünya genelinde %5'lik bir artış yaşanmış; Türkiye'de ise bu artış oranı %10 seviyelerine ulaşmıştır (Yıldırım, 2021: 292).

Tablo 2.3 Türkiye İthalat (3 Aylık Dönemler milyon \$)

Kaynak: TÜİK, 2021

2019 yılında Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülke 23 milyar dolar ile Rusya Federasyonu olmuştur (%11). Rusya Federasyonu'nu sırasıyla 19,2 milyar dolar ile Almanya (%10), 19,1 milyar dolar ile Çin (%9), 11 milyar dolar ile ABD (%5,6), 9 milyar dolar ile İtalya (%4,4), 6,7 milyar dolar ile Fransa (%3,2), 6,6 milyar dolar ile Hindistan (%3,1), 5,7 milyar dolar ile Güney Kore (%2,7), 5 milyar dolar ile İngiltere (%2,6) ve son olarak 4 milyar dolar ile İspanya (%2,1) izlemektedir (TÜİK, 2020).

Tablo 2.4 Türkiye'nin En Çok İthalat Yaptığı 10 Ülke, 2019

	Ülkeler	2019 yılı verileri	Toplam İthalata Yüzdeler oranı
1	Rusya Federasyonu	23.115	11%
2	Almanya	19.279	10%
3	Çin	19.128	9%
4	ABD	11.847	5,60%
5	İtalya	9.350	4,40%
6	Fransa	6.760	3,20%
7	Hindistan	6.635	3,10%
8	Güney Kore	5.777	2,70%
9	İngiltere	5.638	2,60%
10	İspanya	4.446	2,10%

Kaynak: TÜİK, 2020

Türkiye'nin ithalat rakamları 2020 ilk çeyrekte, hastalığın Türkiye'ye geç gelmesi sebebiyle pek etkilenmemiştir. Ancak Avrupa ülkelerinde yaşanan kaos ve getirilen kısıtlamalar, Türkiye ithalatının bazı ülkeler bazında daralmasına sebep olmuştur ancak genel itibariyle artış olduğu görülmektedir. 2020 yılı ocak-mart dönemi ithalat oranlarında yaşanan değişimler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir (Tablo 18). Buna göre Türkiye'nin 2020 yılı ocak-mart döneminde 2019 yılının aynı dönemine kıyasla en büyük artış Irak ile yapılan ithalatta görülmüştür. İkinci sırada en büyük artış ise ABD ile yapılan ithalatta kaydedilmiştir.

Tablo 2.5 2019-2020 Ocak-Mart İthalat Rakamları Değişimi

	Ülke Adı	OCAK-MART		Değişim Oranı
		2019	2020	
1	Rusya Federasyonu	5.419	5.176	-5%
2	Çin	4.331	5.019	15%
3	Almanya	4.396	4.921	12%
4	ABD	2.630	3.773	43%
5	İtalya	2.020	2.264	12%
6	Irak	154	1.836	110%
7	Fransa	1.520	1.647	8%
8	İsviçre	892	1.596	7,80%
9	Güney Kore	1.557	1.510	9,70%
10	İngiltere	1.260	1.509	19%
11	Hindistan	1.692	1.360	-20%
12	İspanya	1.013	1.171	15%
	GENEL TOPLAM	26.885	31.781	18%

Kaynak: TÜİK, 2020

2.4. Covid-19 Pandemisinin Sektörlere Olan Etkisi

Özellikle turizm ve hizmet sektörünün ekonomik açıdan önemli bir geçim kaynağı olduğu Türkiye'de, getirilen kısıtlamalar sonrası söz konusu sektörler büyük darbeler almıştır. Özellikle 2020 yılına girildiği andan itibaren diğer ülkelerin seyahat kısıtlamalarını uygulamaya başlaması ve Türkiye'nin de 10 Mart itibariyle söz konusu seyahat yasaklarını getirmesinin etkisi diğer sektörlerle kıyasla turizm sektöründe ilk çeyrekte itibaren hissedilmiştir. 2020 yılı Ocak-Mart ayları arası TÜİK istatistiklerine bakıldığında, turizm gelirinin önceki yılın aynı çeyreğine göre %11,4 oranında azaldığı görülmektedir. Aynı

şekilde yılın ilk çeyreğinde Türkiye’den çıkış yapan ziyaretçilerin oranı da geçen yılın ilk çeyreğine göre yaklaşık %15 oranında azalmıştır. Bu dönemde turizm giderlerinin de 2019 yılının ilk çeyreğine göre %25,6 oranında azaldığı kaydedilmiştir (TÜİK,2020).

Yıl	Çeyrek	Çıkış yapan ziyaretçiler				Kişi başı ortalama harcama (\$)	Gecelik ortalama harcama (\$)
		Turizm geliri (Bin \$)	Değişim oranı* (%)	Kişi sayısı	Değişim oranı* (%)		
2019	Yıllık	34 520 332	17,0	51 860 042	13,7	666	68
	I	4 629 679	4,6	6 644 391	8,5	697	67
	II	7 973 963	13,2	12 762 346	15,3	625	68
	III	14 031 122	22,0	21 611 964	15,0	649	73
	IV	7 885 568	20,6	10 841 340	12,3	727	62
2020	I	4 101 206	-11,4	5 639 413	-15,1	727	70

Tablodaki rakamlar, yuvarlamadan dolayı toplamı vermeyebilir.

(*) Değişim oranı: Bir önceki yılın aynı dönemine göre hesaplanmaktadır.

Şekil 2.5 Turizm geliri ve ziyaretçi sayısı, I. Çeyrek: Ocak-Mart, 2020

Kaynak: TÜİK, 2020

Covid-19 döneminde alınan tedbirler kapsamında birçok sektör de zarar görmüş, iş yerlerinin kapatılması ile birçok kişi işsiz kalmıştır. 2020 yılında kaydedilen sektörlere göre istihdam oranları incelendiğinde en yüksek istihdam oranının %58,3 ile hizmet sektöründe olduğu görülmektedir. Bunu sırasıyla %20,9 ile sanayi sektörü, %15,5 ile tarım sektörü ve %5,2 ile inşaat sektörü takip etmektedir. 2019 yılının aynı dönemine istihdam göre oranlarında tarım sektöründe %11,3, inşaat sektöründe %6,3, hizmet sektöründe ise %12 oranında daralma söz konusudur. Bunların tersine sanayi sektöründeki istihdam oranlarında %3,8 artış yaşanmıştır (Soylu, 2020: 179).

Sektörel güven endeksi, TÜİK’in 2011 yılından beri hesaplayarak kamuoyuna sunduğu, perakende ticaret, hizmet ve inşaat sektörlerini kapsayan ve aylık olarak hesaplanan endekstir. Sektörel güven endeksleri 0’dan 200’e kadar değer alabilmektedir. Bu değer 100’den büyükse bu durum sektörün geleceğe dönük iyimserliğine, 100’den küçükse bu durum sektörün kötümserliğine işaret etmektedir. Nisan 2020 dönemi sektörel güven endeksleri incelendiğinde, Türkiye’ye hastalığın geldiği mart ayı olan bir önceki aya göre hizmet sektörü güven endeksi %50,1, perakende ticaret sektörü güven endeksi %26, ve inşaat sektörü güven endeksi %42,2 oranında azalmıştır (TÜİK, 2020). Hizmet sektörü sektörel güven endeksi mart ayında %92,5 seviyelerinde iken Nisan ayında büyük bir düşüş yaşamış ve %46,1’e gerilemiştir. Perakende ticaret sektörüne ait sektörel güven endeksi Nisan ayında bir önceki aya göre %26 oranında azalarak %75,2 seviyelerinde kaydedilmiştir. Son olarak

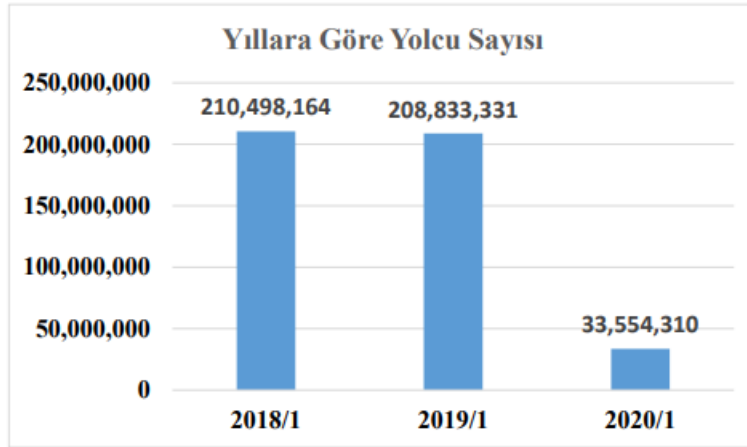
inşaat sektörü güven endeksi nisan ayında mart ayına göre %42,2 azalarak %44,7 değerini almıştır (TÜİK, 2020).

2.5. Covid-19 Pandemisinin Lojistik ve Tedarik Zincirine Etkisi

Ortaya çıktığı günden itibaren yarattığı etkilerle gündemden düşmeyen Covid-19 pandemisi, alınan tedbirler kapsamında lojistik ve ulaşım sektörüne dolayısıyla da ekonomi ve ticarete büyük darbe vurmuştur. Ülkelerin hastalıktan korunmak amacıyla aldığı tedbirler - sınırların kapatılması, giriş-çıkışların yasaklanması, uçuşların durdurulması vb.- yük ve yolcu taşımacılığını da olumsuz yönde etkilemiştir. Buna ek olarak ülke sınırlarında giriş ve çıkışlarda yapılan kontrollerin artırılması sınırlarda oluşan kuyrukların artmasına sebep olmuş, bu da kişi ve yüklerin varış noktasına zamanında ulaşmasını geciktirmiştir. Bu gecikmeler ile paralel olarak navlun fiyatlarında artışlar meydana gelmiştir. Navlun sevkiyat pazarı da 2020 yılında 2019 yılında doğal olarak küçülmüştür.

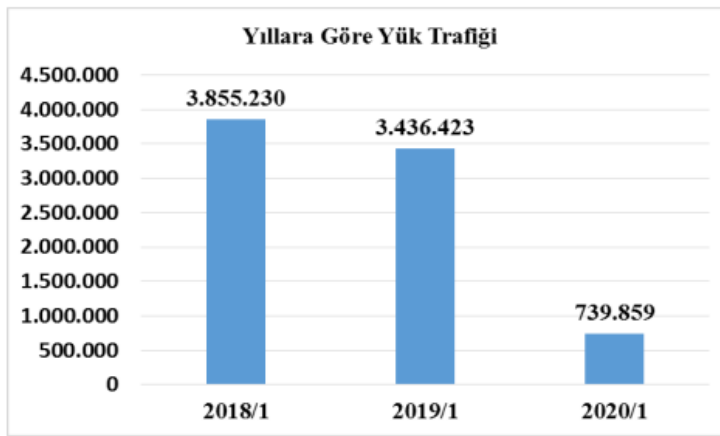
Virüsün etkileri karayolunda olduğu gibi deniz yolu üzerinde de etkilerini göstermiştir. Virüs Türkiye'ye geç gelmiş olsa da Asya ve Avrupa üzerinde yarattığı sarsıcı etkilerinden dolayı 2020 yılının ilk çeyreğinde Asya-Avrupa arası sefer yapan ticaret gemilerinin %50'si iptal edilmiştir. Virüsün ilk olarak Çin'de patlak vermesi sebebiyle Çin'den ürün getiren yük gemilerinin limanlardan geç ayrılması, yüklerinin tahliyesinin uzun sürmesi ya da tahliye edilememesi, Çin'den ithal edilen mallarda gecikme yaşanması gibi etkenler, ticaret ve lojistiği olumsuz etkilemiş ve navlun fiyatlarının artmasına neden olmuştur (Akçacı ve Çınaroğlu, 2020: 451). Halihazırda çok fazla rağbet görmeyen demir yolu taşımacılığında Covid-19 döneminden oldukça kötü etkilenmiştir. Diğer taşıma türlerinde olduğu gibi demir yolu yük ve yolcu taşımacılığına olan talep de azalma eğilimi göstermektedir (Akçacı ve Çınaroğlu, 2020: 451).

Dünyada ve Türkiye'de virüsten en çok etkilenen taşıma türü ise hava yolu taşımacılığı olmuştur. Dünya çapında iptal edilen yolcu uçuşları, sınırların kapatılması ile yük taşımacılığında yalnızca belirli güzergahların kullanılması hava yolu taşımacılığına vurulan büyük bir darbe olmuştur. Türkiye'ye henüz virüsün gelmediği şubat ayında tedbir amaçlı, Türkiye'den Çin, İran, Irak, İtalya ve Güney Kore'ye; mart ayında ise 9 Avrupa ülkesine böylece toplamda 68 ülkeye uçuş yasağı getirilmiştir. Böylece virüsün Türkiye'ye ulaşması mart ayına kadar ötelenebilmiştir. Haziran ayında ise vakaların azalması ile yasaklar yavaş yavaş kaldırılmaya başlanmıştır (Akçacı ve Çınaroğlu, 2020: 452). Aşağıdaki grafiklerde hava yolu yük ve yolcu taşımacılığının yıllara göre değişimine yer verilmiştir.



Şekil 2.6 Yıllara Göre Havayolu Toplam Yolcu Sayısı

Kaynak: <https://www.dhmi.gov.tr/>, erişim tarihi: 26.03.2022



Şekil 2.7 Hava Yolu Yük Trafiğinin Yıllara Göre Dağılımı

Kaynak: <https://www.dhmi.gov.tr/>, erişim tarihi: 26.03.2022

Buna göre 2018 yılı ilk çeyrek verilerine bakıldığında toplam yolcu sayısı 210 milyon kişi civarındadır. 2019 toplam yolcu sayısı bir önceki yıla göre düşüş göstermiş olsa 208 milyon kişi civarlarında seyretmiştir. Ancak 2019 sonunda patlak veren Covid-19 pandemisiyle birlikte 2020 yılı ilk çeyrekte yolcu sayısı 33 milyonlara kadar düşerek büyük değer kaybetmiştir. Aynı şekilde, Şekil 17’de yer verilen hava yolu yük trafiğine bakıldığında 2018 yılı ilk çeyrekte 3,8 milyon yük taşınırken; 2019 yılı aynı dönemde bu sayı 3,4 milyon olarak kaydedilmiştir. 2020 yılı 1.çeyrekte ise bu sayı 740 bin tona kadar gerilemiştir. 2021 yılında salgının etkisinin bir miktar azalması ve yasakların yavaş yavaş kalkmaya başlaması ile gerek yolcu gerekse yük sayısı artmaya başlasa da yaşanan düşüşler, ekonomik açıdan sektöre büyük kayıplar yaşatmıştır.

Tedarik zinciri bakımından incelendiğinde özellikle pandemi öncesindeki yükselişle Çin’in bütün küresel ticaret ve üretim ağlarının merkezinde olduğu bilinen bir gerçektir.

Bölgesel açıdan bakıldığında İtalya tekstil sektöründe Avrupa'nın, Çin Asya'nın, Amerika ise Kuzey Amerika'nın merkezi konumundadır. Türkiye'nin en çok tekstil ihracatı yaptığı ülkeler ise sırasıyla Almanya, İtalya, Bulgaristan ve ABD'dir. Türkiye bu ihracatını, Çin'den tekstil hammaddelerini tedarik ederek gerçekleştirmektedir. Pandeminin başlaması ile Çin'de hammadde ve ara mal tedarikinde yaşanan sıkıntılar ve dünya talebinin daralması ile Türkiye'deki tekstil imalatının kapasitesi düşmüş; bunun sonucunda ihracat oranları azalmış ve işsizlik artmıştır (Çatuk ve Aydın, 2021: 441). Pandeminin etkisini yitirmesi ile bu ekonomik kayıpların uzun vadede de olsa telafi edilebileceği öngörülmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SERBEST BÖLGELERDE KORONAVİRÜS (COVID-19) ETKİSİ

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Serbest bölgeler bilinenin aksine başlangıcı oldukça eskiye dayanan, önemli ekonomik ve serbestleştirici etkileri bulunan büyük ticaret alanlarıdır. Bu alanlar, gümrük bölgelerinin dışında sayılması sebebiyle ülkelerin ihracat hacmini arttırırken; yurtdışından ithal edilen ürünler ise bazı basit gümrük kurallarına tabi tutularak malın millileştirilmesine ihtiyaç duyulmadan bölgelere rahatça girebilmektedir. Ancak 2019 yılında ilk olarak Çin'in Vuhan kentinde ortaya çıkan Covid-19 salgını ülkelerin ekonomisine darbe vurmuş ve dünya geneline yayılarak birçok ölüme sebep olmuştur. Sağlık, ulaşım, tekstil gibi birçok alanı derinden sarsan Covid-19 pandemisinin serbest bölgeler üzerinde de önemli etkileri olmuştur. Üretim yapan alanlar olması sebebiyle daha avantajlı durumda olsalar da maliyet, işgücü kaybı, hammadde sıkıntısı, lojistikte ve tedarik zincirinde yaşanan gecikmeler gibi birçok sorunla karşı karşıya kalmışlardır. Yaşanan bu sıkıntılar üretimde birtakım aksamalara sebep olmuştur. Ülkelerin pandemi ile giriş-çıkışlarını kapatmaları ve ek kontroller yapmaları, araç kuyruklarını arttırmış; bu da serbest bölgelerin zaman ve hammadde tedariki açısından zarar görmesine sebep olmuştur (Akçacı ve Çınaroğlu, 2020: 451).

Koronavirüsten en çok etkilenen ülkelerden olan Çin, Fransa, Birleşik Krallık, Japonya, Amerika Birleşik Devletleri ve Almanya; aynı zamanda dünya genelinde gayri safi yurtiçi hasılanın %57'sini, üretimin %63'ünü, ihracatın %38'ini gerçekleştirmektedir (Çatuk ve Aydın, 2021: 430). Dolayısıyla bu ülkelerin pandemiden etkilenmesi gerek kendi aralarındaki gerekse diğer ülkelerle olan ticari ilişkileri olumsuz yönde etkilemiş; üretim ve ihracat öncelikli amacı olan serbest bölgeleri de zarara uğratmıştır. Bu noktada araştırmanın kapsamı, dış ticaret ve üretimde meydana gelen değişimlerin serbest bölgeler üzerindeki ekonomik ve operasyonel etkileri olmuştur.

Üretim ve ihracat yaparak bulunduğu ülkenin dış ticaret dengesini sağlaması ve ihracatın ithalatı karşılama oranını arttırması beklenen serbest bölgeler, Covid-19 döneminde ülkelerin sınırlarını kapatması, birtakım kısıtlamalar uygulaması ve şartlar getirmesi, talebin azalması ve arzın daralması gibi sıkıntılardan etkilenmiş ve bu durum dünya genelinde ihracatı -aynı zamanda da ithalatı- olumsuz etkilemiştir. 2021 yılına bakıldığında Türkiye özelinde kurda yaşanan dalgalanmaların ve Türk lirasının sürekli olarak değer kaybetmesinin ithalatı azaltarak ihracatı arttırması beklenirken, istatistikler göz önüne alındığında durumun beklenenin tam aksi yönde olduğu görülmektedir (Yıldırım, 2021: 283).

Covid-19 salgını 2019 yılının aralık ayında ortaya çıkmasına rağmen bu dönemde virüsün ticarete olan etkisi yok denecek kadar azdır. 2020 yılının mart ayına gelindiğinde ise bu virüsün dünya genelinde bir pandemi olarak ilan edilmesiyle sıkı tedbirler ve kısıtlamalar uygulamaya konmaya başlanmıştır. 2019 yılı ile kıyaslandığında yılın ilk çeyreğinde ihracat %2,4 daralırken; 2020 yılının ilk çeyreğinde ise %6,4 daraldığı görülmektedir. 2.çeyrekte yaşanan %21,28'lik daralma, bu gerilemenin pandemiden kaynaklandığını ortaya koymaktadır. Türkiye ihracat istatistikleri incelendiğinde aynı dönemde %4,54'lük bir daralma olduğu görülmektedir. Türkiye için yüksek bir oran iken Avrupa istatistiklerine göre daha düşük olmasının nedeni salgının Türkiye'ye Avrupa'dan daha sonra gelmesidir. 2020 yılının ikinci çeyreğinde asıl etkisini göstererek Türkiye ihracatı %26,27 daralmış, böylece Rusya'dan sonra en büyük ihracat daralması yaşayan ülke olmuştur. (Yıldırım, 2021: 288).

Bu noktada Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir yeri olan serbest bölgelerin bu dönemde uygulanan kısıtlamalar ve yaşanan sorunlardan ne şekilde etkilendiğini kavramak önem arz etmektedir. Araştırma, serbest bölgelerin pandemi döneminde gerek hammadde sıkıntısı, maliyet artışı, işgücü kaybı gerekse gümrüklerde yaşanan sorunlardan nasıl etkilendiğinin ortaya konulması açısından önemlidir. Bu nedenle araştırmanın amacı, Covid-19 süresince meydana gelen değişikliklerin serbest bölgeler üzerindeki etkisini irdelemektir. Araştırma ile araç kuyruklarından ve gümrüklerden kaynaklanan gecikmeler, hammadde temininde yaşanan sorunlar, buna bağlı olarak yaşanan maliyet artışı, hastalıktan kaynaklı işgücü kaybı, sağlık malzemesi giderleri ve taşıma fiyatlarında yaşanan artışlar durumunda karşılaşılan zorluklar Antalya serbest bölgesinde faaliyet gösteren firmaların uzman yöneticileriyle yapılan derinlemesine görüşme ile değerlendirilmiştir.

3.2. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada, nitel araştırma yöntemlerinden biri olan derinlemesine görüşme tekniği kullanılmıştır. Derinlemesine görüşme tekniği, ilgili konunun tüm boyutları ile araştırılarak, açık uçlu sorular yardımı ile detaylı cevaplar alınmasına imkân tanıyan nitel bir veri toplama yöntemidir (Tekin, 2006: 101). Derinlemesine görüşmeler, yaygın olarak uzun süreli ve yüz yüze olarak gerçekleştirilen; hedeflenen sonuçlara ulaşmak üzere yapılan görüşmelerdir. Birebir görüşme olarak da bilinen bu yöntem, belirlenen konu ile ilgili daha detaylı ve adı gibi derinlemesine bilgi edinme ve anlama yöntemidir (Showkat ve Parveen, 2017: 3). Nitel yöntemlerin en özel ve en önemli tekniklerinden biri olan derinlemesine görüşme bireylerin duygu, düşünce ve deneyimlerini açıkça ifade edebilmelerine olanak tanıırken araştırmacının da konu ile ilgili yerinde ve gözlemleyerek sonuçlara ulaşmasına olanak sağlar.

Derinlemesine görüşme yönteminde araştırmacı; duyarlılık, konsantrasyon, karşısındakini anlama, ie bakış ve disiplin gibi birtakım özelliklere sahip olmalıdır. Bunun sebebi hem karşıdaki kişiye rahat ettirmek hem de araştırmacının resmiyet ile samimiyet arasındaki ince ayrımı yapmasına olanak sağlamaktır. Bu noktada da derinlemesine görüşme yöntemi için büyük önem arz eden “etik” kavramı devreye girmektedir (Kümbetoğlu, 2012: 202).

Sosyal bilimlerde derinlemesine bir görüşme, çeşitli nedenlerle kendine özgü bir olgudur. Görüşülen kişinin, hemen hemen her durumda yabancı olduğu ve kendileri hakkında çok fazla açıklama yapması beklenmediği gerçeğine rağmen, görüşülen kişinin görüşmeciye "açık olması" ve bilgi vermesi beklenir. Görüşme genellikle kişisel olan ve görüşülen kişinin hiç kimseyle tartışmamış olabileceği veya hiç düşünmemiş olabileceği soruların sorulmasını içerir. Ayrıca, görüşmeci muhtemelen görüşülen kişiye bir daha asla göremeyecektir. Günlük konuşmanın aksine, görüşmeci genellikle etkileşimi kontrol eder ve sorunun tatmin edici bir şekilde yanıtlanıp yanıtlanmadığına ve görüşmenin ne zaman biteceğine karar verir. Sıra dışı bir başka özellik de görüşülen kişiden önemli miktarda zaman ayırmasının beklenmesidir. Sosyal araştırmalarda görüşmenin önemli bir özelliği, verilen bilgilerin gizli ve kimliksiz olmasıdır, oysa günlük konuşmalarda bu nadiren olur (Morris, 2015: 4).

Derinlemesine görüşmede, görüşülen kişilerde çıplak gözle görülen özelliklerin ardına geçilir. Sadece gözle görülen görüntüler ile yetinilmez, aynı zamanda derinine inilir. Böylece görüşme yapılan kişilerin tutum ve görüşlerinden faydalanılır. Birden fazla görüşmeci ile görüşülerek elde edilen bütün veriler harmanlanarak, karşılaştırılarak ve yorumlanarak genel bir sonuca varılır. Sorulan sorular ile gözlemlenemeyen, davranışsal ve yüzeysel olarak kendini açık etmeyen düşünce ve görüşlere ulaşılarak kişilerin i dünyası ile dış dünyayı nasıl bağdaştırdıkları öğrenilebilir (Tokmak, 2016: 90). Esnek ve keşfedici bir veri toplama tekniği olan bu yöntemde araştırmacı, derinlemesine görüşme yaptığı kişiye hazırladığı soruları yöneltir ve aldığı cevaplardan yola çıkarak yeni sorular ile araştırma konusunu mümkün olan en derin şekilde incelemeye çalışır. Görüşme belirli bir kalıba oturtulmamış, yüz yüze olarak gerçekleştirilir. Hazırlanan sorular açık uçlu olduğundan bireysel tecrübelerle dayalı cevaplara ulaşılır. Bu yöntemde yüzde yüz objektif sonuçlara ulaşmak veya bir hipotezi test etmek amacı güdülmez, araştırmacının çalışması için gereken sonuçlara ulaşmasına yardımcı olur (Tekin, 2006: 103).

Esnek ve keşfedici yapıdaki bir derinlemesine görüşmede araştırmacı, görüşme yapılan kişiye sorularını sözlü olarak sorar ve cevapları kaydeder. Cevaplardan yola çıkarak elde ettiği sonuçları, literatür taramasından da yararlanarak raporlaştırmalı ve bir değerlendirme yapmalıdır. Derinlemesine görüşme yapısı gereği anketler ve diğer veri

toplama yöntemlerine göre daha ayrıntılı ve derinlemesine bilgi edilmesine yardımcı olur (Showkat ve Parveen, 2017: 4). Çalışmada da bu bağlamda, koronavirüs döneminde ülkelerin getirdiği kısıtlamalardan dolayı ticaretin nasıl etkilendiği üçüncü bölümde dünya ve Türkiye özelinde derinlemesine görüşme yöntemiyle incelenmiştir. Böylelikle derinlemesine görüşme yönteminin ayrıntılı ve derinlemesine fayda sağlayan özelliği ile bu dönemde serbest bölgelerin üretimde ve ihracatta ne gibi sıkıntılar yaşadığı Antalya Serbest Bölgesi özelinde incelenmiştir. Çalışmaya katılan firmalar, harf usulü ile “A, B, C, D, E, F, G, H, I, K, L, M” adlandırılmıştır. Ses kaydı ve not alma yöntemi ile toplanan veriler önce deşifre edilmiş, sonrasında kategorilere ayrılmıştır. Elde edilen veriler literatür taraması yardımı ile incelenerek bulgular ortaya konmuştur. Sonuç kısmında ortaya konan bulgular özetlenerek yeni çıkarımlar değerlendirilmiş ve öneriler sunulmuştur.

3.3. Bulgular

3.3.1. Maliyet Artışı ile İlgili Bulgular

Muhasebe uzmanlarına göre maliyetin tanımı, belirlenen amaca ulaşma yolunda feda edilen ya da vazgeçilen kaynaklardır. Bu kaynaklar firmaların iş tanımlarında yer alan faaliyetlerini gerçekleştirmek amacıyla kullandıkları ürünleri satın almaya yarayan paranın ta kendisidir. Her işletme, kâr oranını belirleyebilmek için artısıyla eksisiyle ortaya koydukları ürünün, hizmetin ya da yaptıkları işin toplam maliyetlerini bilmek ister. Bunu doğru bir şekilde tespit edebilmek amacıyla muhasebede “maliyet taşıyıcısı” olarak adlandırılan bir birim vardır. Maliyet taşıyıcısı, gerçekleştirilen her faaliyet için harcanan kaynakların maliyetini hesaplamaktadırlar. Bu da işletmelere doğru yönetim politikası belirlemede yardımcı olmaktadır (Küçük, 2005: 2).

İşletmeler faaliyet gösterdikleri alanlara göre çeşitli başlıklar altında sınıflandırılabilirler. Hangi alanda faaliyet gösterirse gösterecek her işletmenin bir kuruluş ve varoluş amacı vardır. İşletmeler alanları gereği farklı farklı amaçlara sahip olsa da her birinin nihai amacı girdi maliyetleri en düşük seviyede tutarak kâr elde etmektir. Bu amaca hizmet etmek için her firmanın uygulamaya koyduğu çeşitli yönetim stratejileri vardır. Özellikle pandemi döneminde yaşanan kontrolsüz fiyat artışları firmaları yeni yöntem arayışlarına itmiştir. Bu dönemde maliyet artışından en çok etkilenen kesim üretim yapan işletmeler olmuştur.

Covid-19 döneminde yaşanan en büyük sorunlardan biri de maliyetlerin artması olmuştur. Karayolu ile taşınan mallarda gümrük kapılarında oluşan kuyruklar, üretim için gerekli hammaddelerin gecikmesi, hava yolunda sınırların kapatılması ile uçuşların

durdurulması, deniz yolunda gemilerin limandan zamanında ayrılamaması, limana yanaşamaması, yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin uzun sürmesi gibi birçok etken malların gecikmesine, bulunamamasına ya da zor bulunmasına neden olmuş ve bu da fiyatların artmasına sebep olmuştur. Talep artarken arzın olmaması sonucu piyasadaki malların pahalılaşması kaçınılmaz olmuştur.

McKibbin and Fernando'nun (2020) çalışmalarında ortaya koydukları gibi farklı ülkelerin çeşitli sektörlerinde üretim maliyetlerinde ortaya çıkan sonuçlar farklı olmuştur. Pandeminin ortaya çıkardığı krizden sonra iş gücü maliyetlerine ek olarak ticaret, hava, kara ve deniz taşımacılığı gibi diğer girdiler de Covid-19'dan büyük ölçüde etkilenmişlerdir. Birçok ülkenin Çin'den ara mal ve hammadde tedarik etmesi sebebiyle söz konusu çalışmada her sektörün Çin ekonomisindeki payı hesaplanmış ve GSYİH üzerinde yarattığı etkileri hesaplanmıştır. Buna göre aşağıda oluşturulan tabloda ülkelerin üretim maliyetlerinde oluşan şokları ortaya koymuşlardır.

ÜLKELER	ENERJİ	MADENCİLİK	TARIM	DAYANIKLI İMALAT	DAYANIKSIZ İMALAT	HİZMET
Arjantin	0.37	0.24	0.37	0.35	0.40	0.38
Avustralya	0.43	0.43	0.42	0.39	0.41	0.45
Brezilya	0.44	0.46	0.44	0.42	0.45	0.44
Kanada	0.44	0.37	0.42	0.40	0.41	0.44
Çin	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
Fransa	0.38	0.31	0.36	0.40	0.42	0.46
Almanya	0.43	0.37	0.40	0.45	0.45	0.47
Hindistan	0.47	0.33	0.47	0.42	0.45	0.43
Endonezya	0.37	0.33	0.31	0.36	0.40	0.38
İtalya	0.36	0.33	0.38	0.42	0.44	0.46
Japonya	0.45	0.40	0.45	0.47	0.47	0.49
Meksika	0.41	0.38	0.39	0.42	0.42	0.41
Kore	0.39	0.30	0.37	0.43	0.42	0.43
Rusya	0.54	0.37	0.43	0.41	0.42	0.45
Suudi Arabistan	0.32	0.25	0.29	0.29	0.25	0.35
Güney Afrika	0.40	0.35	0.39	0.41	0.43	0.38
Türkiye	0.37	0.36	0.39	0.39	0.42	0.42
Birleşik Krallık	0.39	0.37	0.39	0.39	0.42	0.46
Amerika	0.53	0.40	0.51	0.50	0.51	0.53

Şekil 3.1 Seçilmiş Ülkelerde Üretim Maliyetlerinde Ortaya Çıkan Şoklar

Kaynak: McKibbin and Fernando, 2020: 16

Özellikle üretime dayalı firmaların faaliyet gösterdiği serbest bölgelerde de maliyet artışlarının etkisi başlangıçta yoğun bir şekilde hissedilmiştir. Örneğin; kendi imalatını yapmak için hammadde ya da ara mala ihtiyaç duyan bir serbest bölge firması, Covid-19 döneminde düzenli olarak tedarik ettiği malları bulmakta zorlanabilmekte ya da uzun teslim süreleri ile karşılaşmaktadır. Dolayısıyla bu durum alım maliyetini arttırdığı gibi firmanın kâr marjını yükseltebilmesi için doğrudan üretim maliyetlerine de etki etmektedir. Ancak gümrük usulleri ve vergilere tabi olmadan yurtdışından kolayca alım yapabilme avantajını kullanan serbest bölge firmaları, yurtdışı alımlarına ağırlık vermişlerdir. Bu noktada çalışmada derinlemesine görüşme yöntemi ile yapılan görüşmeler sonucunda Antalya Serbest Bölgesi'nde denizcilik sektöründe elektrik, elektronik ve otomasyon alanında faaliyet gösteren A firması, pandemi döneminde maliyet artışlarını aşağıdaki şekilde değerlendirmiştir:

Düzenli olarak tedarik ettiğimiz malların fiyatlarında Euro bazında yaklaşık %10 ila %13 seviyelerinde bir artış oldu, Türk lirası birimi ile aldığımız ürünler ise yine dolar ya da Euro bazlı olduğu için direkt bir yansıma ile karşılaştık. Türk lirası ile çalışan bazı firmalar, yüksek fiyat artışlarından dolayı döviz ile çalışmaya başladı, dolayısıyla girdi maliyetlerinin bu denli artması üretim ve çıktı maliyetlerinin artmasına sebep oldu.

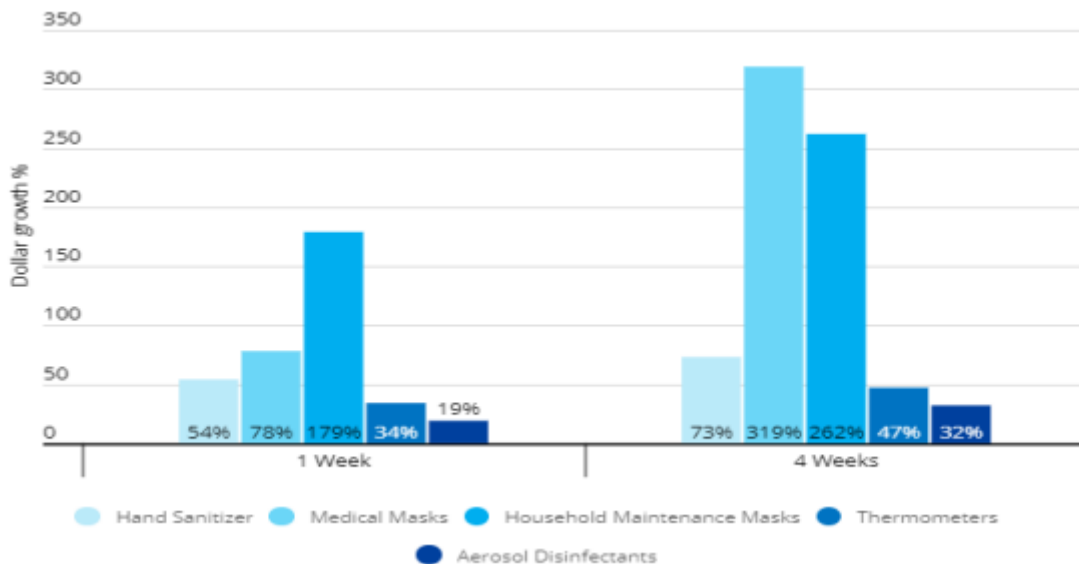
Tekne ve yelkenli yat imalatı yapan D firması ise maliyet artışlarından büyük oranda etkilenmediklerini belirtmiştir:

Ağırlıklı olarak döviz ile işlem yaptığımız için Avrupa genelinde yaşanan zamlar ve sınırların kapatılması ile paralel olarak geciken ürünlerde yaşanan fiyat artışları bizi olumsuz yönde etkiledi. Türkiye standartlarında ise, halihazırda dövizle işlem yaptığımız için bu artış satış kısmında işimize geldi diyebiliriz. Ancak yurtdışından Euro bazlı alımını yaptığımız hammaddelerde ortalama %5 ila %10 arasında bir artışla karşılaştık.

Covid-19 pandemisi döneminde firmaların maliyetini arttıran bir diğer etken de sağlık malzemesi giderlerindeki artış olmuştur. Pandemi döneminde sosyal mesafe önem kazanırken; maske, eldiven, dezenfektan, sabun gibi hijyen ürünler olan talep de artmıştır. Bir süre sonra bu durum ticarete dönüşmüş, sahip olduğu hammaddeler ile söz konusu hijyen ürünlerini üretebilen ülkeler, bu ürünleri diğer ülkelere yüksek meblağlarda satarak kazanç elde etmişlerdir. Birdenbire yaşanan talep patlamasına karşın arzın yetersiz olması, piyasadaki ürünlerin yetersiz kalmasına ve var olan ürünlerin de fiyatlarının kontrolsüzce artmasına neden olmuştur. Erişen ve Yılmaz (2020), çalışmalarında Covid-19 pandemisi döneminde

bireylerin ceplerinden yaptıkları sağlık harcamaları ve diğer harcamaları incelemiştir. Araştırma kapsamında bireylerin yaptıkları harcamaları sağlık harcamaları ve sağlık dışı harcamalar olarak ikiye ayırmışlar ve pandemi dönemindeki hane bazlı harcamaları inceleyerek araştırma neticesinde sağlık amaçlı 436,1 TL, diğer amaçlı 1011,9 TL ve toplamda 1163,3 TL ortalama harcama yapıldığını tespit etmişlerdir. Kendisine ya da bir yakınına Covid-19 tanısı konulan bireylerin, kendisi ve yakınına Covid-19 tespiti konmayan bireylere göre sağlık alanında harcama yapmaya daha meyilli olduklarını ortaya koymuşlardır.

Covid-19 pandemisinin neden olduğu ölümler ve yayılma hızı ile ülkeleri sevk ettiği korku, hijyen ve kozmetik ürünlere olan talebi ve dolayısıyla da bu ürünlerin ticaretini arttırmıştır. Örneğin, Türkiye’de 9-16 Mart tarihleri arasında kolonya, steril eldiven, el dezenfektanı, sabun, medikal maske ve tuvalet kâğıdı satışları bir önceki haftaya göre sırasıyla 34 kat,19 kat,10 kat,4 kat, 4 kat ve 3,5 kat artmıştır. Aynı şekilde Nielsen Araştırma Şirketi’nin ABD’ye yönelik yaptığı araştırma neticesinde, 30 Ocak’ta ABD’de ilk Covid-19 vakasının duyurulmasından sadece iki hafta sonra (8 Şubat 2020) el dezenfektanı, tıbbi maske ve ev bakım maskesi satışları önceki haftaya göre sırasıyla %4, %47 ve %53 oranlarında artış görülmüştür (Güven, 2020: 260) (Şekil 19). Donald Trump’ın 26 Şubat 2020’de yaptığı basın toplantısının ardından ise halk sağlık giderlerinden kiler hazırlığına yönelerek raf ömrü uzun gıdaları stoklamaya başlamış ve satışlarını arttırmıştır.²⁸



Şekil 3.2 ABD' de Sağlık Ürünlerine İlişkin E-Ticaret Verileri

Kaynak: <https://nielseniq.com/global/en/insights/analysis/2020/key-consumer-behavior-thresholds-identified-as-the-coronavirus-outbreak-evolves-2/>, erişim tarihi: 07.04.2022

²⁸ <https://nielseniq.com/global/en/insights/analysis/2020/key-consumer-behavior-thresholds-identified-as-the-coronavirus-outbreak-evolves-2/>, (erişim tarihi: 07.04.2022).

Sağlık giderlerinin önceki dönemlere göre artış göstermesini yat üretimi, bakım ve onarımı yapan B firması aşağıdaki gibi ifade etmiştir:

Maske, dezenfektan, eldiven alımı ve ilaçlama faaliyetlerini düzenli olarak gerçekleştirdik. Öncesinde yalnızca yemekhane bölümünde yemek dağıtan personelimiz için alınan maske ve eldivenleri, kullanımı zorunlu kılınması ve bulaşın azaltılması amacıyla daha sık ve yüksek miktarlarda almaya başladık. Bu durumun genel maliyetimize etkisi önceki senelerde %2 ila %3 seviyelerinde iken bu dönemde %10'lara kadar yükselmiştir.

Bu yorumdan hareketle özellikle serbest bölgeler gibi üretimin yoğun olarak yapıldığı alanlarda, firmaların çıkan yönetmelikler ile pandemi döneminde de çalışmaya devam etmesi yayılma hızını arttırabileceğinden sağlık malzemeleri için ayrılan bütçenin arttırıldığı sonucuna varılabilmektedir.

Bölgedeki firmalara yemek hizmeti veren H firması Covid-19'un maliyetlerine olan etkisini "Gıda işletmesi olduğumuz için maske, eldiven kullanımımız hep çok fazlaydı. Ancak pandeminin ortaya çıkması ve artması ile bu malzemelerin hem tedariki zorlaştı hem de fiyatları arttı. Bu da ister istemez üretim maliyetlerimizi arttırdı." şeklinde belirtmiştir. Dolayısıyla Covid-19 pandemisinin üretim sektörüne olduğu gibi gıda sektörüne de olumsuz etki ettiği söylenebilmektedir. Özellikle son dönemde yağ fiyatlarında yaşanan artış firmaların, işletmelerin, yerel marketlerin stok tutmasına, ürünleri müşteriye çıkarmamasına ve dolayısıyla rafların boş kalmasına neden olmuş; bu durum gerek H firması gibi yemek hizmeti sağlayan firmaları gerekse vatandaşı olumsuz yönde etkilemiştir. Hali hazırda var olan malların raflardan kaldırılması tekelleşmeye neden olmuş, söz konusu ürün hangi firmada var ise o firmaya, ürünü adaletsiz bir şekilde dilediği fiyattan satışa sunma fırsatı doğurmuştur.

Bu dönemde sıklıkla kullandıkları malzemelerin fiyatlarındaki artışın maliyetlerine etkisini motor yat imalatı, kompozit tekne üretimi yapan C firması aşağıdaki şekilde ifade etmiştir:

Sıklıkla kullandığımız MDF plakanın fiyatı, Mart 2020 döneminde 250 lira civarında iken şimdi ise 520 liraya dayanmış durumda. Cıvatanadan başlayarak teknede kullandığımız her malzeme belli bir standarda ve sertifikaya sahip olmak zorunda olduğundan her ürünün fiyatı neredeyse 2 kat artış gösterdi. Piyasadaki malzemelerin kısıtlı olması sebebiyle tedarikçinin, döviz kurlarının artmasını da fırsat bilerek, döviz kurunu kendi belirlediği durumlarla bile karşılaştık.

Yukarıda da bahsedildiği gibi bu durum, piyasada tekelleşmeye neden olmuş ve C firmasının karşılaştığı durum gibi firmaların piyasada kıt olarak bulunan malları kendi belirlediği fiyattan satışa koymasına olanak tanımıştır.

Aşırı fiyatlama, satıcıların içinde buldukları durumu (salgın hastalık, doğal afet, ekonomik kriz vb.) kötüye kullanarak ihtiyaç duydukları ve tedarik etmek durumunda oldukları malzemelerin fiyatlarını fahiş düzeyde arttırarak haksız kazanç elde etmek olarak tanımlanabilir (Cavlak ve Selvi, 2021: 72). Covid-19 pandemisi dönemi, söz konusu aşırı fiyatlandırmanın bariz bir şekilde yaşandığı dönem olmuştur. Salgın hastalıklar, insanları panik ve korkuya yönlendirmektedir. Buna ek olarak bu dönemde uygulanan sokağa çıkma yasakları, insanların panik satın alma eğilimini arttırarak gündelik hayatta kullandıkları gıda ve hijyen malzemelerinin tükenebileceği korkusu ile stok yapmaya itmiştir. Bu eğilim, işletmeleri fahiş fiyatlandırma yapmaya teşvik etmektedir. Talep bu kadar fazla iken arz sıkıntısı olmasının yanı sıra temizlik, kişisel bakım, tuvalet kâğıdı stoklarının yapılması ile bu ürünlerin fiyatlarında da büyük artışlar görülmüştür. Örneğin, pandeminin ilk dönemlerinde maske ve dezenfektanda yaşanan talep patlaması bu ürünlerde fahiş fiyat artışı olmasına neden olmuştur. Cavlak ve Selvi (2021), çalışmasında aşırı fiyatlandırma ile Covid-19 ilişkisini ele almış, çalışma sonucunda kriz dönemlerinde yaşanan talep patlamalarına karşın arzın yetersiz kalması ile işletmelerin bu durumdan yararlandığı ve özellikle pandemi döneminde krizi fırsata çevirme eğiliminin oldukça yüksek olduğunu ortaya koymuştur.

Pandemi döneminde krizi fırsata çevirmeye çalışan tedarikçilerle sık sık karşılaştıklarını G firması aşağıdaki gibi vurgulamıştır:

Fiyatlar ciddi şekilde arttı. Bunu ana sebeplerinden biri talebin artmasıyla birlikte hammadde fiyatlarının artması ve üretimin daralması. Önceki dönemlerde sene başında bir kez eskalasyon gelen ürünlere senede iki-üç kez zam geldiğini gördük. Hollanda firmasıyız ve anlaşmalarımızın çoğunu global olarak yapıyoruz. Dolayısıyla bu dönemde çok zorlandığımız oldu.

Literatürde bu bağlamda sektörel ve genel bazda ekonomik belirsizlik endeksleri oluşturmayı amaçlayan ve daha sonra bu belirsizlik endeksleriyle Covid-19 salgınının oluşturduğu ekonomik etkiyi analiz etmeyi amaçlayan çalışmalarında Polat ve diğ. (2021), Covid-19'un oluşturduğu belirsizliğin tüm zamanlar içinde en yüksek ve ani belirsizlik artışına sebep olduğu ve reel aktivite üzerinde şiddetli bir negatif etkisi olduğu sonucuna varmışlardır.

Birçok hammaddenin maliyetini neyin artırdığını daha iyi anlamak için, pandeminin başlangıcından bugüne kadar hammadde fiyatlarında genel bir artıştan sorumlu olan küresel pazardaki arz ve talepteki önemli değişiklikleri aşağıda incelemekte fayda vardır:²⁹

- **Verimlilikte azalma:** Bazı fabrikalar, hammadde arzında düşüşe yol açan karantina politikalarıyla başa çıkmak için iş gücünü kapatmak veya azaltmak zorundadır.
- **Nakliye konteyneri sıkıntısı:** Birçok konteyner, onları işleyecek işgücü olmadan limanlarda mahsur kalmakta ve bu da konteyner için yer ayırmayı zorlaştırmaktadır. Bu, yüklenebilecek hacimlerde sınırlamalara, nakliye maliyetlerinde artışa ve aylarca süren sevkiyat gecikmelerine yol açmıştır. Konteyner kıtlığını kötüleştiren ve nakliye gecikmelerini yoğunlaştıran başka bir olay daha var. Mart 2021'de Mısır'ın Süveyş Kanalı, devasa bir konteyner gemisi olan Ever Given tarafından altı gün boyunca bloke edilmiştir. Kanalin bloke edilmesi, küresel denizcilik endüstrisi için büyük aksamalara yol açmıştır. Kanalda mahsur kalan gemi serbest bırakılsa da Association for Supply Chain Management'tan uzmanlar, dünyanın en yoğun su yollarından birinin kapatılmasının etkilerinin aylarca sürebileceği konusunda uyarmıştır.
- **Tekساس, ABD'de beklenmedik doğal afetler:** Teksas'taki plastik fabrikaları, dünyanın en yaygın kullanılan 3 plastik polimerinin (PE, PP ve PVC) ABD'nin üretim kapasitesinin %85'e varan kısmının geçici olarak kesintiye uğramasına neden olan son kış fırtınası nedeniyle üretimine ara vermek zorunda kalmıştır.
- **Her ülkedeki yeni hükümet politikaları:** OPEC, petrol üretim kesintilerini Nisan 2021'e kadar uzatmış ve mayıs ayından itibaren üretim kesintilerini kademeli olarak hafifletmeye başlamıştır. Bu, ham petrolden elde edilen plastik malzemelerin fiyatlarını artırmıştır. Çin'de çevre yasalarının uygulanmasının ardından, Çin'in PVC üretim kapasitesinin %80'ini oluşturan kalsiyum karbür bazlı PVC fabrikaları, Çin hükümeti tarafından kademeli olarak kapatılmaya başlanmıştır. Çin, 1 Ocak 2021'de atık kâğıt ithalatını yasaklamıştır. Geçiş döneminde fabrikalar yeni atık kâğıt kaynaklarına alıştıkça ambalaj malzemesi fiyatları ve karton kutuların fiyatları da artacaktır.
- **Medikal plastik talebinde hızlı artış:** Pandemi, dünya çapında yüz maskeleri, eldivenler, baş örtüleri, galoşlar ve koruyucu önlükler dahil olmak üzere kişisel koruyucu ekipman talebinde çarpıcı bir artışa neden olmuştur.³⁰

²⁹ <http://www.cticable.com.tw/index.php/global-supply-demand-shocks-for-raw-materials-during-covid-19/>, (erişim tarihi: 23.04.2022).

³⁰ <http://www.cticable.com.tw/index.php/global-supply-demand-shocks-for-raw-materials-during-covid-19/>, (erişim tarihi: 23.04.2022).

3.3.2. Hammadde Sıkıntısı ile İlgili Bulgular

Özellikle ekonomisi üretime dayalı ülkeler ve firmalar için hammadde tedariki oldukça önemlidir. Vergi ve gümrük muafiyeti sebebiyle yurtdışından kolayca ihtiyaç duydukları hammaddeleri tedarik edebilen serbest bölge firmaları, Covid-19 döneminde bu noktada çok fazla sorunla karşılaşmışlardır. Pandeminin ilk olarak günümüzde dünyanın en büyük ihracatçısı ve ithalatçısı konumunda olan Çin'de ortaya çıkması ve birçok farklı endüstride üretimde ihtiyaç duyulan parçaların ana tedarikçisi olması, Covid-19 döneminde diğer ekonomileri zor durumda bırakmıştır. Ülkeler ve sektörler üzerindeki etkisini net bir şekilde hissettiren Covid-19 döneminde Volkswagen ve Ferrari gibi büyük otomobil üretici firmalar, hammadde eksikliği ve tedariki sorunları nedeniyle üretimlerini bir süre askıya almışlardır.

Literatürde Cinel (2021) bu konuya, Covid-19 krizinin endüstriler ve ülkeler üzerindeki ekonomik etkilerine odaklanarak ve ekonomik faaliyetlerin etkilenebileceği ekonomik kanalları tartışarak değinmiştir. Çalışma sonucunda, Covid-19 dönemi sırasında ve sonrasında küresel tedarik zincirinin işleyişinin bozulduğu ve bu durumun tedarikçi ağlarında farklı boyutlarda etkiler yarattığı sonuca varmıştır. Buna ek olarak otomotiv sektörünün diğer sektörlerde olduğu gibi parça eksikliğinden dolayı üretimlerini durdurduğunu, söz konusu aksamın imalat şirketleri için iş maliyetini arttırdığını, ihtiyaç duyduğunu hammaddelerin büyük çoğunluğu Çin'den tedarik eden firmaların iflasın eşiğine geldiğini, Çin'de bulunan fabrikalar kapandıkça ulaşımın çöktüğünü ve ürünlerin pazara ulaştırılmasının neredeyse imkansız duruma geldiğini ve son olarak ABD'de üretim yapan firmaların yaklaşık %75'inin tedarik zincirinde aksamalar olduğunu bildirdiğini ifade etmiştir.

Bu konuda tekne ve gemi imalatı yapan M firması, bu dönemde sıklıkla ve kolayca tedarik ettikleri hammaddelerde dahi sorun yaşadıklarını aşağıdaki şekilde dile getirmiştir:

Kompozit teknelerimizde genellikle kimyasal hammaddeler kullanıyoruz. Bu ürünler de az da olsa sıkıntılar yaşadık. Çünkü o firmaların da hammadde tedarik ettikleri yerlerde de problemler yaşandı. Bizim için en önemli ve düzenli olarak alımını yaptığımız hammaddelerden biri olan alüminyum sac fabrikalarında gerek kişi sayısının azlığı gerekse alüminyum kıtlığı dolayısıyla çok ciddi gecikmeler ve üretimde aksamalar olduğunu gördük.

Küresel üretim ve tedarik zinciri sistemi, Covid-19 pandemisinin yaygınlaşması nedeniyle büyük ölçüde kesintiye uğramıştır. Endüstriyel yöneticilerin ve politika yapıcıların çoğu, üretim modellerini yenilemek ve tüketici talebini karşılamak için yeterli strateji ve politika arayışına girmiştir. Küresel tedarik zinciri perspektifleri oluştururken, hammaddelerin

çoğu Çin'den ve diğer gelişmekte olan Asya ülkelerinden ithal edilmektedir. Covid-19 salgını, tedarikçiler, üretim tesisleri ve müşteriler arasındaki ulaşım bağlantılarının ve dağıtım mekanizmalarının çoğunu koparmıştır. Bu nedenle, Covid-19 pandemisi sonrası dönemde sürdürülebilir üretim ve tüketim modelini tartışmak zorunludur. Dünyanın önde gelen ekonomilerinin çoğu tam bir sokağa çıkma yasağı uygulamış ve o zamandan beri odak, temel ürün ve hizmetlere olan talepteki artışa kaymıştır. Bu durum, bazı temel olmayan ürün ve hizmetlere olan talebin azalmasına neden olmuştur. Kumar ve diğ. (2021) çalışmalarında, pandemi dönemlerinde üretim ve operasyon yönetiminin zorluklarını tartışmış ve sistemin esnekliğini ve sürdürülebilirliğini geliştirmek için yeterli politika stratejileri önermiştir. Çalışma ayrıca gelecekte bu tür aksaklıkların üstesinden gelmek için farklı operasyonları ve tedarik zinciri perspektiflerini tartışmaktadır.

Tablo 3.1 Pandemi öncesi ve pandemi sırasında İmalat Sanayileri

No	Şirketler	Alan adı	Covid-19 Döneminden Önce Üretim	Covid-19 Dönemi Boyunca Üretim
1	Ford	Otomotiv	Araçlar	Modifiye solunum cihazı ve vantilatörler
2	Tesla	Otomotiv	PV hücreleri	Vantilatörler
3	Airbus	Uçak İmalatı	Uçak Ürünleri	Vantilatörler
4	Mercedes	Otomotiv	Formula 1 motorları	Pozitif hava yolu basıncı makineleri
5	Dyson	Teknoloji	Elektrikli süpürgeler ve el kurutma makineleri	Vantilatörler
6	Ineos	Kimyasal	Petrol, gaz, plastik kimyasallar ve diğer ürünler	El dezenfektanı ve diğer sağlık ürünleri
7	Gucci	Moda	Lüks giyim	Maskeler

Kaynak: Elavarasan ve Pugazhendhi, 2020: 5

Endüstri açısından bakıldığında, fabrikalar enfeksiyonun yayılmasını azaltmak için kapatılmış, ancak bazı endüstriler ve şirketler, sıkı sosyal mesafeye uyarak sağlık sistemi için gerekli ürünleri üretmeye başlamıştır. Otomotiv endüstrileri, vantilatörler, plastik yüz siperleri, 3D baskılı ürünler vb. üretmek için üretim hatlarını değiştirmiştir. Moda markaları, üretimlerini giyim ve moda ürünlerinden maske ve üretebilecekleri diğer ürünleri hazırlamak için ve alkol bazlı şirketler, damıtıcılar, dezenfektanlar, el dezenfektanları, plastik ürünler vb. üretmek üzere üretim alanlarını değiştirmişlerdir. Tablo 19'da büyük firmaların pandemiden önce ve pandemi sırasında üretim odaklarının nasıl değiştiği gösterilmektedir.

Bu konuda bakım onarım ve gemi inşa alanında faaliyet gösteren K firmasının yorumu aşağıdaki gibi olmuştur:

Hem zaman hem de maddiyat açısından olumsuz etkileri oldu yaşanan hammadde tedarik probleminin. Fiyatlar arttı. Buna paralel olarak stokunda ürün bulunan tedarikçiler kendi belirlediği fiyatlardan satışlarını gerçekleştirdi. Bunu özellikle metal, çelik ve alüminyum fiyatlarında çok ciddi şekilde hissettik. Stokta bulunan mal değerli mal haline geldi ve 'işine gelen alsın' yaklaşımıyla pazardan bağımsız olarak firmalar fiyatları kendi istekleri doğrultusunda yukarıya çektiler.

Aynı konuda I firmasının yorumu "Hammaddelere ulaşımında özellikle nakliye kısmında büyük sıkıntılar yaşadık. Ancak daha önce çalıştığımız firmalarla irtibat halinde kalarak karşılıklı destek ile sorunlarımızı çözmeye çalıştık." şeklinde olmuştur. Mevcut Covid-19 pandemisi küresel makroekonomik ölçekte derin etkilere neden olmuştur. Örneğin otomotiv sektöründe, otomobil üreticileri son haftalarda üretimi durdurduğunu açıklamış, şimdilerde ise yavaş yavaş hızlanmaya başlamışlardır. Daha ileri düzeydeki diğer piyasa aktörleri, bu talep yönlü şoktan benzer şekilde etkilenmiş ve sonuç olarak üretimlerini de düşürmüşlerdir. Bu talep yönlü şoklara ek olarak, virüsten güçlü bir şekilde etkilenen ülkelerde bulunan tedarik zinciri adımları da engellenmekte ve tüm uluslararası tedarik zincirlerinin kırılmasına yol açmaktadır. Bu durum, kilit endüstrilerin uzun vadeli rekabet gücü ve iş güvenliği için ihtiyaç duyulan stratejik hammaddelerin arz güvenliğinin Avrupa Birliği için birinci derecede önemli olduğunu her zamankinden daha net bir şekilde ortaya koymaktadır.³¹

Cai ve Luo'nun (2020) yapmış olduğu çalışma, tedarik zinciri perspektifinden etkisini analiz ederek ve ilgili karşı önlemleri keşfederek imalat sanayinin Covid-19'a karşı toparlanması için kritik öneme sahiptir. Çalışma, hammadde ve yedek parça üretim kesintisi, lojistikteki aksaklıklar nedeniyle pazar talebinin karşılanamaması, küçük ve orta ölçekli işletmeler (KOBİ'ler) için artan iflas riski ve talep gibi koronavirüsün dünya çapında yayılmasının neden olduğu ilk etkileri incelemekte ve Covid-19'un artçı şokunu analiz etmektedir. Bölgeselleşme ve dijitalleşme eğilimiyle birlikte, imalat sanayisinin pandemi içinde toparlanmasına yardımcı olmak ve tedarik zinciri perspektifinden Covid-19 sonrası dünyaya daha iyi hazırlanmak için iki aşamalı karşı önlemler önermektedir.

Hammadde tedarikinin yarattığı sıkıntılar konusunda mobilya üretim faaliyetinde bulunan E firmasının tecrübeleri "Ülkeden ülkeye geçişlerde uygulanan yasaklar girişleri geciktirdi. Hammaddelerin tedarikinin belirsiz ve uzun sürelerle sahip olması, üretimimiz aksadı ve yavaşladı." şeklinde olmuştur. Aynı konu üzerinde F firmasının yorumunu "Şu ana

³¹ <https://eitrawmaterials.eu/wp-content/uploads/2020/04/EIT-RawMaterials-Position-Paper-on-COVID-19.pdf>, (erişim tarihi: 09.04.2022).

kadar pek bir yansıması olmadı, etkilerini yeni yeni hissediyoruz. Belirli markalarda hammaddeden dolayı üretimle ilgili sıkıntılar daha yeni yeni ortaya çıkmaya başladı. Teslim süreleri ile ilgili gecikmeler elbette oluyor ancak direkt hammadde ile ilgili şu ana kadar bir kez sorun yaşadık.” olarak ifade etmiştir.

3.3.3. İşgücü Kaybı ile İlgili Bulgular

Covid-19 pandemisinin işgücü üzerindeki etkisi iki açıdan incelenmelidir. Birincisi sokağa çıkma yasağı nedeniyle çalışmaya ara veren firmaların çalışanlarını ücretsiz izne çıkarması ya da tamamen işten çıkarması ile işsizlik oranlarının artması. İkincisi ise sokağa çıkma yasağı döneminde çalışmaya devam eden ve genellikle üretim-imalat, sağlık gibi sektörlerde faaliyet gösteren iş yerlerinde, personellerin virüse yakalanarak işten kalması ve bu sebeple iş yerinde hala çalışan personellerin iş yükünün artması, işgücü kaybı yaşanması. Çalışmada bu konu ikinci açıdan ele alınmış ve görüşmeler buna göre yapılmıştır. Ancak bu dönemde işsiz kalan birçok kişi olduğu dikkate alınır, birinci boyuta değinmekte fayda vardır.

Covid-19’un başladığı andan itibaren hızlı bir şekilde yayılması, dünya genelinde çok sayıda ölüme neden olmuştur. Bu yayılmayı ve ölümleri durdurmak için ülkeler çeşitli tedbirler uygulamaya başlamışlar. Bunlar arasında sokağa çıkma kısıtlamaları ve iş yerlerinin kapanması gibi tedbirler yer almıştır. Dolayısıyla iş yerlerinin kapanması ile birçok kişi işsiz kalmış, dünyada genelinde işsizlik oranlarında büyük artışlar yaşanmıştır. Aynı şekilde Türkiye’de de sosyal mesafenin korunamadığı sektörler ve iş yerleri çalışmayı durdurmuştur. Ancak özel sektör ve kamu sektöründe bu tedbirler eşit şekilde uygulanmamıştır. Bu dönemde özel sektörde çalışanlar gelir kaybı yaşamazken, kamu sektöründe çalışanlar belirgin kayıplara uğramıştır. Aynı şekilde kamu sektöründe üretimde yaşanan kayba bakılmaksızın işte çıkarma yapılmazken, özel sektörde atılan ilk adım işten çıkarmaları arttırmak yönünde olmuştur. Yalman ve diğ. (2021), bu çerçevede çalışmalarında Covid-19 süresince işgücü piyasalarında ortaya çıkan eğilimleri belirlemek adına bir anket çalışması yapmış ve çalışmanın sonucunda salgının yol açtığı arz şokunun, işgücü talep ve arzına ek olarak işgücü piyasasının işleyişini de etkilediği sonuca varmıştır.



Şekil 3.3 2020 yılında COVID-19'un çalışma saatleri üzerindeki etkisi, gruplar ve kaynaklara göre

Kaynak: ILO, 2021

Çalışan grupları incelendiğinde Covid-19'un her grubu eşit şekilde etkilemediği görülmektedir. Kayıt dışı çalışanlar, gençler, mülteciler ve ağırlama sektöründe çalışanlar bu dönemde işsizlikten en çok etkilenen gruplar olmuştur. On yıl önceki mali krizde gerçekleşen uzun süreli işsizlik döneminde de en çok işsiz kalan grup gençler olduğundan, bu dönemdeki krizden de oldukça fazla etkilenmelerine şaşırılmamalıdır. Şekil 2'de çalışanların Covid-19'un etkilerine karşı verdikleri farklı tepkiler yer almaktadır (ILO, 2021).

En son küresel tahminler ve ülke düzeyindeki veriler, 2020'deki Covid-19 krizinin istihdamdaki eşit olmayan etkisinin yanı sıra 2021'in ilk yarısındaki kırılma ve genellikle birbirinden farklı toparlanma eğilimlerini doğrulamaktadır. İşgücü tam olarak toparlanamamıştır ve birçok ülkede "işgücü piyasasındaki durgunluk" önemini korumaktadır. Gençler ve özellikle genç kadınlar, daha büyük istihdam açıklarıyla karşı karşıya kalmaya devam ederken, orta gelirli ülkelerde durum kötüleşmeye devam etmektedir.³²

³² https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/briefingnote/wcms_824092.pdf, (erişim tarihi: 23.04.2022).

Covid-19 krizinden işgücü piyasası açısından en çok etkilenen ülkelerden biri de ABD olmuştur. Aralık 2019'da başlayan Covid-19 salgını, ABD işgücü piyasasında şok dalgalanmalar yaratarak işsizlik oranını rekor seviyelere yaklaştırmış ve milyonların işgücünü terk etmesine neden olmuştur. Bir yıl sonra, işgücü piyasası için tam bir toparlanma uzak görünmektedir. Şubat 2021'de istihdam, Şubat 2020'ye göre 8,5 milyon daha az kaydedilmiştir ve bu durum telafi edilmesi üç yıldan fazla sürebilecek bir kayıp olarak görülmektedir. Covid-19 ekonomiyi dalgalandırırken, bazı Amerikalıları diğerlerinden daha fazla etkilemiştir. İşsizlik, Büyük Buhran'daki eğilimin tersine, kadınlar arasında erkeklerden daha keskin bir şekilde tırmanmıştır. Genç yetişkinler, daha az eğitilmiş olanlar, kadınlar ve göçmenlerde daha büyük iş kayıpları yaşanmıştır. Eşi olmayan anneler, diğer ebeveynlere göre işyerindeki payında daha büyük bir düşüş görmüş ve düşük ücretli işçiler istihdamda özellikle keskin bir düşüş yaşamıştır.³³

Webster ve diğ. (2022), çalışmalarında Covid-19'un dört Orta Amerika ülkesindeki (El Salvador, Guatemala, Honduras ve Nikaragua) işletmeler üzerindeki ekonomik etkisini ele almışlardır. Çalışmanın odak noktası, işgücü piyasaları üzerindeki ilk etkidir. Çalışmanın sonucu ayakta kalan firmaların önemli bir bölümünün kalıcı olarak kapanmaya karşı savunmasız olduğunu göstermektedir. Firmaların işgücünü elinde tutma yeteneği hem pandeminin kendisinden hem de hükümet sınırlama önlemlerinden etkilenen satışlara bağlıdır. Firmaların sadece küçük bir kısmı devlet desteği almıştır ve bunun hem firmanın hayatta kalmasına hem de emeğin elde tutulmasına yardımcı olabileceğine dair kanıtlar bulunmaktadır. Dört ülkenin etkili destek sağlamak için kurumsal kapasiteye sahip olup olmadığı konusunda bazı şüpheler bulunduğunu belirtmişlerdir.

Bu dönemde işgücü konusunda değinilmesi gereken bir diğer husus, pandemi döneminde çalışmaya devam eden üretim, sağlık, gıda gibi sektörlerde personellerin enfekte olması sonucu yaşanan işgücü kaybıdır. Yapılan görüşmelerde bu konu üzerinde durularak, pandemi döneminde çalışmaya devam eden ve üretim sektöründe faaliyet gösteren serbest bölge firmalarının nasıl etkilendiğini tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu konuda işgücü kaybının kendilerini olumsuz etkilediğinden D firması aşağıdaki gibi bahsetmiştir:

Personellerin enfekte olması işgücünden kalmamıza sebep oldu ve olumsuz yönde etkilendik. Bizim bünyemizde 2 kişi hastalandı ancak taşeron firmalarla çalıştığımız için kendi bünyemizde çok fazla personel yok. Dolayısıyla onların hastalanması işgücü kaybına ve üretimimizin yavaşlamasına sebep

³³ <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2021/04/14/u-s-labor-market-inches-back-from-the-covid-19-shock-but-recovery-is-far-from-complete/>, (erişim tarihi: 23.04.2022).

oldu. Örneğin; 5 kişinin 10 günde yapacağı işi 2 kişi ile daha uzun sürelerde yapmak zorunda kaldığımız dönemler oldu.

Covid-19'un yaş aralıklarına göre yayılım ve ölüm oranları incelendiğinden bu durumun işgücü piyasasını doğrudan etkilediği görülmektedir. Covid-19 döneminde hastalığa yakalananların yaş aralığı çalışma çağındadır. Hastalığın çalışma çağında olan kişilerde yoğunlaşması; halihazırda işi olanların işe devamlılığı, iş arayanların bu durumu sürdürüp sürdürmemesi ve işgücüne katılmayı düşünenlerin karar verme süreci gibi parametreler üzerinde etkili olmaktadır. Erdem (2020) yayınladığı çalışmada, Covid-19 pandemisinin işgücü piyasası üzerindeki etkilerini belirleme amacı gütmüştür. Çalışmada Covid-19'un işgücü piyasası üzerindeki etkisi nüfusun büyüklüğü, çalışma çağı ve çalışma çağında olmayan nüfus, bağımlılık oranı, işgücüne katılma oranı, işgücünün kompozisyonu, işgücü mobilitesi, çalışma ortamı, çalışma saatleri, çalışma biçimleri, iş bölümü, iş sağlığı ve güvenliği, izin süreleri, işe devamsızlık gibi parametreler çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Bu konu ile ilgili L firması, personellerini farklı alanlarda çalıştırmak zorunda kaldıklarını aşağıdaki şekilde ifade etmiştir:

2020 yılı aralık ayı sonu ve 2021 yılı ocak ayı başında yaklaşık 10-15 personelimiz bir anda Covid-19'a yakalandı. O dönemde montajdaki personellerimiz üretim bölümüne geçirerek üretime devam ettik. Üretimde belirgin bir gecikme yaşamadık ancak bunu sağlamak için personellerimizi uzmanlık alanları dışında çalıştırmak zorunda kaldığımız oldu.

Aynı konu ile ilgili F firması, işgücü kaybını önlemek için personel sayısını arttırmaya devam ettiklerini belirtmiştir:

Covid-19 başladığı zaman 54 kişiydik. Şu anda yeni başlayacak olanlar ile 92 kişi olacağız. Yani bu dönemde üretimden kalmamak için personel artırımına devam ettik. İlk 1 sene sadece 8 personelimiz enfekte oldu ama şirket içinde herhangi bir yayılma olmadı. O dönemde iş kaybımız olduğunu söyleyebilirim. Bir de 2021 eylül ayı gibi toplam 14 kişi karantinaya girdi. Bu dönemde işgücü kaybını bir miktar daha fazla hissettik.

Aşılamadaki ilerleme, işgücü piyasasının toparlanması için kritik bir faktör olarak ortaya çıkmıştır. Ekim ayının başlarında, tam aşılı kişilerin oranı küresel olarak yüzde 34,5'e ulaşmıştır. Ancak, yüksek gelirli (yüzde 59,8) ve düşük gelirli ülkeler (yüzde 1,6) arasında önemli farklar bulunmaktadır. Genel olarak, işyeri kapanışları giderek belirli alanları ve sektörleri hedef almaktadır. Küresel olarak, işgücü piyasasının pandemi şokundan

toparlanması 2021'de durmuş ve 2020'nin dördüncü çeyreğinden bu yana çok az ilerleme kaydedilmiştir. 2021'de küresel çalışma saatlerinin, 2019'un son çeyreğinde ulaşılan seviyenin önemli ölçüde altında kalacağı tahmin edilmektedir. Ancak, bu tablo, ülkeler arasındaki büyük farklılıkları yeterince açığa çıkaramamaktadır. Yüksek ve üst orta gelirli ülkelerde çalışma saatleri 2021'de toparlanma eğilimi gösterirken hem alt orta hem de düşük gelirli ülkeler büyük kayıplar yaşamaya devam etmiştir. Daha düşük üretkenliğe sahip işletmeler ve düşük ücretli işçiler pandemi tarafından orantısız bir şekilde zarar gördüğünden, küresel işgücü verimliliği uzun vadeli ortalamanın iki katından fazla artmıştır. 2021'de küresel işgücü verimliliği büyümesi, düşük ve düşük orta gelirli ülkelerdeki negatif büyüme ile önemli ölçüde yavaşlamıştır. Sonuç olarak, gelişmekte olan ve gelişmiş ekonomiler arasındaki “verimlilik farkı” büyümüştür. 2020'de, yüksek gelirli bir ülkedeki ortalama işçi, düşük gelirli bir ülkedeki ortalama işçiden saatte 17,5 kat daha fazla çıktı üretmiştir. Bu fark, 2021'de 18 katına yükselerek 2005'ten bu yana en büyük fark olmuştur.³⁴

Yapılan görüşmelerin ortaya koyduğu gibi Covid-19 pandemisi hem işvereni hem de personeli olumsuz yönde etkilemiştir. Özel sektör çalışanları büyük mağduriyet yaşarken kamu sektöründe çalışanlar bu durumdan çok fazla etkilenmemiştir. Sonraları yaşanan mağduriyeti gidermek adına uygulanan işten çıkarma yasağı, kısa çalışma ödeneği ve esnek çalışma modeli gibi uygulamalar kısa vadede etkili olmuş gibi görünse de uzun vadede sorunların çözülmediği görülmüştür. Buna ek olarak özellikle özel sektörde yaygın olarak görülen uzun çalışma saatleri-düşük ücret uygulamasına karşın bu dönemde işlerini kaybetmek istemeyen çalışanlar, zor şartlar altında çalışmayı kabul etmek durumunda kalmıştır. İşveren açısından bakıldığında ise Covid-19 döneminde personellerin enfekte olması ile işgücü kaybı yaşayan işverenler bir kısmı üretimlerinden kalırken, bir kısmı ise farklı taktikler uygulamaya çalışarak bu dönemi en az hasarla atlattırmaya çalışmışlardır.

3.3.4. Tedarikçi Sıkıntısı ile İlgili Bulgular

Hastalığın başlaması ile dünya üzerinde tedarik zincirinin de olumsuz yönde etkilendiği görülmüştür. Ürünleri tedarik edilememesi, tedarik edildiği düşünülenlerin ise gecikmesi, tedarikçilerin ürünleri bulmakta sıkıntı yaşaması dolayısıyla bir tedarikçi kıtlığı ortaya çıkması gibi birtakım zincirleme problem ile karşı karşıya kalınmıştır. Virüsün ilk olarak Çin'de patlak vermesi ve Çin'in son yıllarda küresel tedarik zinciri ağlarının lideri konumunda olması, söz konusu tedarik zincirinin Batı'nın taleplerini karşılayamayacak duruma gelmesine neden olmuştur. Birçok farklı alanda faaliyet gösteren şirketler, sürekli

³⁴ https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/briefingnote/wcms_824092.pdf, (erişim tarihi: 23.04.2022).

çalıştıkları tedarikçilerinden uzaklaşarak yeni tedarikçi arayışlarına girmişlerdir. Türkiye'nin tekstil alanındaki kapasitesi düşünüldüğünde Batı'nın arayış içinde olduğu alternatif tedarikçi ülkeler arasına girmesi durumunda artan işsizlik, ekonominin küçülmesi, ticarete yaşanan sıkıntılar gibi birçok soruna çözüm bulunabileceği düşünülmektedir (Yurdakul vd., 2020: 223).

Tedarikçi arayışında genel olarak iletişim ile ilgili sorunlar yaşadıklarını A firması, "Tedarikçi arayışımızda Covid-19 ile alakalı direkt bir bağlantı olduğunu düşünmüyorum ama yeni bir tedarikçi edinmeye çalıştığımızda Covid-19 döneminde ofislerin esnek çalışması gibi etkenlerden dolayı iletişimle ilgili sıkıntılar yaşadık yeni çalışmaya başlarken." şeklinde ifade etmiştir. Karagöz (2020), çalışmasında Covid-19 pandemisinin dünya ekonomisine etkilerini, küresel üretim ve tedarik zinciri açısından değerlendirmeyi amaçlamıştır. Çalışmada, küresel tedarik zincirinin üretim, taşımacılık, gümrükleme, tedarik yönetimi gibi süreçlerinde ortaya çıkan sorunları ve bu sorunların üstesinden gelebilmek için alınacak önlemlerin tedarik zincirinin işleyişini nasıl etkileyeceğini değerlendirmiştir.

Yeni tedarikçi bulmada yaşadıkları esas sorunun tedarikçi bulamamak olduğunu K firması aşağıdaki gibi ifade etmiştir:

Yeni tedarikçi bulamadık. Bu konudaki en büyük sıkıntımız bu oldu açıkçası. Çünkü geçtiğimiz yılın bahar döneminden itibaren işlerin açılmaya başlaması ile ciddi miktarda siparişler yığılmaya başladı. Dolayısıyla tedarikçilerin uzun olan tedarik süresi daha da uzamaya başladı. Bunun üzerine alternatif/muadil ürün arayışına gittik ancak onlarda da aynı durum söz konusuydu.

Aynı konu ile ilgili G firmasının yorumu aşağıdaki şekilde olmuştur:

Yeni tedarikçiyi çok fazla ihtiyaç duymadık. Sadece kişisel koruyucu malzemelerde yeni tedarikçi arayışına gittik. Onun haricinde zaten standart tekne yaptığımız için bu konuda biraz rahattık. Ama tabii dezavantajları da oldu. Sadece tek bir tedarikçinin imal ettiği birtakım ürünler vardı. Örneğin, firma zaten 10 kişi ama 8 personeli enfekte olmuş. Doğal olarak firmanın üretimi bir ay göçtü.

Harapko (2021) çalışmasında, Ernst & Young LLP (EY US) firmasının 2020'nin sonlarında 200 üst düzey tedarik zinciri yöneticisiyle gerçekleştirdiği anketi analiz etmeyi amaçlamıştır. Anket, Covid-19'un tedarik zincirleri üzerindeki etkisi, önümüzdeki 1-3 yıl için öncelikler ve dijital/özerk tedarik zincirlerine giden yol gibi konuları incelemiştir. Çalışma, araştırmadan elde edilen 3 önemli bulguyu incelemektedir. Çalışmanın sonucunda EY araştırmasının, Covid-19 pandemisinin tedarik zincirinde önceden var olan sorunları

hızlandırdığı ve görünürlük, dayanıklılık ve dijitalleşme gibi öncelikleri ön plana çıkardığı sonucuna varmıştır.

Covid-19 salgını, küresel olarak tedarik zincirleri için önemli zorluklar yaratmıştır. Birden fazla ulusal karantina, hammadde ve bitmiş ürün akışını yavaşlatmaya ve hatta geçici olarak durdurmaya devam ederek üretimi kesintiye uğratmıştır. Ancak pandemi, tedarik zincirleri için yeni zorluklar yaratmamış; bazı alanlarda daha önce görülmemiş güvenlik açıklarını gün ışığına çıkarmış ve elbette birçok kuruluş Covid-19 nedeniyle personel sıkıntısı ve kayıpları yaşamıştır. Ancak genel olarak, tedarik zincirinde zaten var olan sorunları hızlandırmış ve büyümüştür.³⁵

Yeni Sedex verileri, COVID-19'un 2020'deki tedarikçiler üzerindeki etkilerini ortaya koymaktadır. Birçok risk ve zorluğun karmaşık bir resmi ortaya çıkmakta ve tedarikçilerin bu durumla nasıl başa çıktığını; alıcılardan sürekli desteğin önemini vurgulamaktadır. Sedex'in Covid-19 Öz-Değerlendirme Anketi (SAQ) verilerine dayanarak, 2020'de 1000'den fazla tedarikçi işletmesinden alınan yanıtlar, küresel pandeminin bugüne kadarki etkilerinin anlaşılmasına yardımcı olmaktadır. Bu tedarikçiler başlıca dört sektörden olup – Tarım, Gıda ve İçecek İmalatı, Konfeksiyon İmalatı, Ambalaj – tedarik zincirinde yaklaşık 600.000 işçi istihdam etmektedir. Önemli rapor verileri incelendiğinde tüm tedarikçilerin bekledikleri kadar kötü etkilenmedikleri görülmüştür. Tedarikçiler, ürünlerini %20 çeşitlendirerek ürün karışımlarını ve satış modellerini uyarlamaktadır. Konfeksiyon İmalatı sektörü en ciddi şekilde etkilenmekte ve sektörün %86'sı bir gerileme yaşamaktadır. Kadınlar, geçici işçiler ve göçmenler gibi belirli gruplar, ciddi gelir düşüşlerine karşı daha savunmasızdır (Sedex, 2021).

Bu dönemde yaşadıkları tedarikçi sıkıntısını C firması, “Zaman zaman iletişim sıkıntısı yaşadık. Kimi firmalar kapanmaya gitti. Ama evden çalışma dönemi başladığında bu konuyu da nispeten çözdük. Herkes bu dönemde iletişim teknolojileriyle daha içli dışlı oldu.” şeklinde ifade etmiştir. Literatürde Guan ve diğ. (2020), en son küresel ticaret modelleme çerçevesini kullanarak bir dizi idealize edilmiş karantina senaryosunun tedarik zinciri etkilerini analiz etmiştir. İlk Covid-19 karantinalarıyla ilgili tedarik zinciri kayıplarının büyük ölçüde kısıtlama uygulayan ülke sayısına bağlı olduğunu ve kayıpların karantinanın katılığından ziyade süresine daha duyarlı olduğunu tespit etmişlerdir. Bununla birlikte, hastalığı ortadan kaldıracak daha uzun süreli tedbirler, daha kısa olanlardan daha küçük bir kayıp getirmektedir. Kısıtlamaları kaldırmaya yönelik 'yavaş' bir yaklaşım, genel zararları azaltabilir. Strateji ne olursa olsun, küresel tedarik zincirlerinin karmaşıklığı, kayıpları Covid-19'un doğrudan etkilerinin ötesinde büyüyecektir. Bu nedenle pandemi kontrolünün, düşük

³⁵ https://www.ey.com/en_gl/supply-chain/how-covid-19-impacted-supply-chains-and-what-comes-next, (erişim tarihi: 17.04.2022).

kapasiteli ülkelere toplu çaba ve destek gerektiren bir kamu malı olduğu sonucuna varmışlardır.

Yeni tedarikçi arayışında bu dönemde yaşadıkları sorunları B firması aşağıdaki gibi aktarmıştır:

Tedarikçinin güvenilirliği, ulaşılabilirliği ve fiyatlandırma politikası konularında büyük sorunlar yaşadık. Önceden çalıştığımız tedarikçilerde aradığımız malları bulamayınca yeni tedarikçilere güvenmekte zorlandık. Aynı şekilde çalışmayı düşündüğümüz yeni tedarikçilere ulaşmakta da zorluklar yaşadık. Eski tedarikçilerimizden ayrılmak durumunda kalınca yeni tedarikçilerin yüksek fiyatlandırma politikalarına maruz kaldık.

Bu konuyla ilgili H firmasının tecrübeleri aşağıdaki gibi olmuştur:

Çok eski çok bilinen firmalardan gıda sektöründe kapananlar oldu. Biraz daha şehir dışına yöneldik. Süt grubunu değiştirmedik çünkü bozulabilen ürünler olduğundan en iyi süt grubu, üretim hanesi size en yakın olan yerdir. O yüzden Antalya markasıyla devam ediyoruz. Tedarikçilerimizde ürün olmadığı dönemler oldu. Çok yeni ve değişik markalar ortaya çıktı. Paramızlar dahi ürün alamadığımız bir döneme girdik.

3.3.5. Lojistik Engeller ile İlgili Bulgular

Lojistik kavramı ile ilgili hayata geçirildiği andan bugüne denk birçok farklı tanımlamalar yapılmıştır. Bu tanımlamalardan yola çıkarak lojistik terimini en sade ve anlaşılır şekilde “mal ve hizmetlerin elleçleme, depolama, ambalajlama, dağıtım gibi çeşitli süreçlerden geçirilerek birbiri arasındaki bilgi transferini de içerecek şekilde kaynak noktasından nihai kullanıcıya kadar olan ileri ve geri yönlü faaliyetler” şeklinde tanımlamak mümkündür (Erturgut, 2016: 3). Lojistik, firmalar arasındaki akışı sağlayan hareket unsurudur. Bu açıdan ticaretin yapılabilmesi için gerekli olan ana koşuldur. Lojistik faaliyetler birbirinden zaman ve mekân olarak ayrılmış olan üretim ve tüketim arasında bağ kurmaktadır (Erturgut, 2016: 3). Talep edilen mal ve hizmetin başlangıç noktasından talep noktasına ulaştırılmasını sağlaması açısından uluslararası ticaret için oldukça önemli bir aktördür.

Covid-19 döneminde dünya genelinde lojistik ve tedarik zinciri açısından büyük sorunlar yaşanmıştır. Ülkelerin pandemi kapsamında aldığı tedbirler, birçok şeyi olduğu gibi lojistiği de olumsuz yönde etkilemiştir. Alınan tedbirler, yeni uygulamaya konulan kurallar kapsamında gümrüklerde gecikmeler olmuş, gümrük kapılarında uzun kuyruklar oluşmuştur. Örneğin, karayolu ile yük taşıyan şoförlerin girdikleri her ülkede 15 gün karantinaya alınması,

ürünlerin teslim sürelerinde gecikmelere neden olmuştur. Aynı şekilde sınırların kapatılması, uçuşların durdurulması, sınırlarda ekstra belge kontrolü yapılması gibi tedbirler, başta son dönemlerde dünyanın ana tedarikçisi olan Çin olmak üzere dünya ülkelerini negatif etkilemiştir.

Covid-19'un etkisi, küresel imalatta oynadığı rol nedeniyle ve 200'den fazla Fortune Global 500 Firması Wuhan'da bulunduğu ilk olarak Çin'de hissedilmiştir. Çin aynı zamanda küresel emtiaların ve tarım ürünlerinin önemli bir tüketicisidir. Çin'de üretime yönelik kesintiler, küresel tedarik zincirleri aracılığıyla dalgalanmıştır. Çin'in büyük konteyner limanlarında biriken kargolar, seyahat kısıtlamaları, konteynerleri alacak kamyon şoförlerini sıkıntıya sokmuş ve gemiler seferlerini iptal etmiştir. Çin'den kaynaklanan parça sıkıntısı, denizaşırı üretim operasyonlarını etkilemiştir. Otomotiv, elektronik, ilaç, tıbbi ekipman ve sarf malzemelerinin yanı sıra tüketim malları da dahil olmak üzere dünyanın dört bir yanındaki büyük endüstriler etkilenmiştir. İmalat yeniden toparlansa da (Şubat ayı sonuna kadar büyük endüstrinin yaklaşık yüzde 70'i yeniden faaliyete geçmiştir) pandeminin Çin'in ticaret ortaklarına yayılması nedeniyle kısa vadede tam üretim kapasitesine dönülmesi mümkün görünmemektedir. Ülke mallarının yüzde 80'inden fazlasını taşıyan uzun yol taşımacılığı sektörü, karantinanın Çin lojistiği üzerindeki etkilerini gözler önüne sermektedir.³⁶

Deniz Taşımacılığı: Çin limanlarında elleçlenen toplam konteyner hacimleri 2020'nin ilk aylarında yüzde 10,1 düşmüştür. Agility Logistics, dünya çapında deniz taşımacılığında önemli kısıtlamalar olduğunu ve bu durumun Brezilya, Çin, Hindistan ve Meksika gibi önemli ihracatçı ülkeleri etkilediğini belirtmiştir. Global taşıma firmalarından olan DHL'e göre zayıf talep, Asya ile Avrupa, Amerika Birleşik Devletleri ve Latin Amerika arasındaki rotaları etkilemeye devam edecektir.³⁷

Kara Taşımacılığı: Agility Logistics'in raporuna göre, okyanus ve hava taşımacılığının aksine, kara taşımacılığı, ciddi kısıtlama altındaki ülkeler dışında genel olarak kısmen kullanılabilir durumdadır. Kamyon taşımacılığı kapasitesi, kilitlenme altındaki hizmetlerine- özellikle gıda ve tıbbi malzeme taşımacılığına- yönelik ek talep ve çalışan mevcudiyetinin azalması nedeniyle yetersiz kalmaktadır. İmalat gibi kara taşımacılığı gerektiren diğer ekonomik sektörler, karantinalar nedeniyle genellikle tam kapasitede değildir. Sonuç olarak, bazı pazarlarda spot karayolu navlun oranları düşmüştür. Bu dönemde yüksek

³⁶ https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5, (erişim tarihi: 22.04.2022).

³⁷ https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5, (erişim tarihi: 22.04.2022).

hava kargo navlun oranları, boş seferler ve kamyonlar için daha uzun geçiş süreleri nedeniyle demiryolu hizmetlerine olan talep artmıştır.³⁸

Hava taşımacılığı: Hacimler, Mart 2020'de yolcu uçuşlarındaki azalma ve Çin'de üretimdeki düşüş nedeniyle yüzde 19 düşmüştür. Ancak, nakliyeciler ve hükümetler temel mallar için hava kargoya yöneldikçe, hava kargo ücretleri artış yaşanmıştır. Her ne kadar yıllık bazda hala düşüşte olsalar da nisan ortasında, kapasitede bir artış ve taşınan hacimlerde bir toparlanma meydana gelmiştir.³⁹

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkan Emre Erdenel, 2020 yılında yaptığı açıklamasında Covid-19'un lojistik sektöründeki etkisini aşağıdaki şekilde açıklamıştır:

Türkiye'nin lojistik sektörü açısından bağlantısı olan iki önemli bölge var. Bunlardan biri AB, diğeri Ortadoğu ve Orta Asya. 2019 yılı aralık ayından beri vakaların hızla artması tedbirleri de beraberinde getirdi. 14 ülke sınır kapılarını kapatmış durumda. Türkiye'den Avrupa yönüne ve tersi yönde karayolu yük taşımaları şu an için devam etmekte. Ancak şoförler uçakla taşınmadığı için Ro-Ro seferlerinde de problemler yaşanıyor. Türkiye'ye dönen TIR şoförlerinin ise 14 gün boyunca evlerinde izlem süresi geçirmeleri gerekiyor.⁴⁰

Erdenel Ortadoğu ve Orta Asya ülkelerindeki durum ile ilgili ise şöyle devam etmiştir:

Ülkemizin Ortadoğu'ya açılan iki önemli noktası Irak ve İran'da da virüs salgını etkisini göstermiş durumda. Bu noktalarda da gerek İran ve Irak'tan kaynaklanan gerekse ülkemizin aldığı tedbirlerden kaynaklanan aksamlar yaşıyoruz. Bu aksamların çoğunluğu şu an için karayolu ve demiryolu taşımacılığında etkisini gösteriyor. Güncel bilgilendirmeler burada çok büyük önem taşıyor çünkü hemen her dakika yeni bir ülkenin sınır kapısını kapattığı bilgisi gelebiliyor.⁴¹

Bu konu ile ilgili A firmasının yorumu aşağıdaki şekilde olmuştur:

2020 yılı ortalarında birçok lojistik engelle karşılaştık. Gümrük kapılarındaki kuyruklar, hava taşımacılığı açısından uçuşların durdurulması gibi problemler, malı zamanında tedarik etmemizi zorlaştırdı. Kendimiz doğrudan gümrükleme işlemi yapmıyoruz ancak birlikte çalıştığımız bayilerin, düzenli olarak alımını yaptığımız malları gümrükten çekemediği oldu.

³⁸ https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5, (erişim tarihi: 22.04.2022).

³⁹ https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5, (erişim tarihi: 22.04.2022).

⁴⁰ <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/28822/koronavirus-un-lojistik-faaliyetlere-etkisi-suruyor>, (erişim tarihi: 19.04.2022).

⁴¹ <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/28822/koronavirus-un-lojistik-faaliyetlere-etkisi-suruyor>, (erişim tarihi: 19.04.2022).

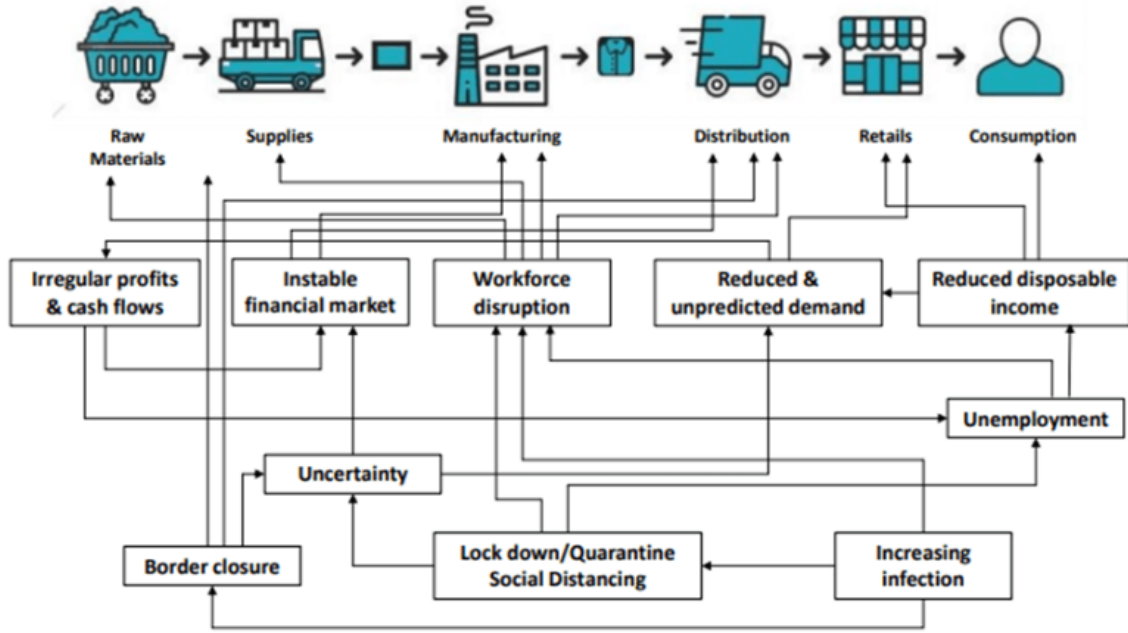
Literatürde Nakıboğlu (2020), salgının lojistik ve tedarik zinciri süreçlerini nasıl ve neden etkilediğini değerlendirmiştir. Bunun sonucunda lojistik ve tedarik zincirinin gelecekteki kırılganlığını azaltmak için ne gibi önlemler alınması ve çalışmalar yapılması gerektiğini açıklamıştır. Aynı şekilde literatürde taşıma türlerine göre yük ve yolcu sayısında yaşanan değişimlere de yer verilmiştir. 2019 yılı birinci çeyrekte kaydedilen yük ve yolcu taşımacılığı oranlarında 2020 yılı aynı dönemine göre düşüşler olduğu görülmektedir. Bu konu ile ilgili B firması deneyimlerini “Gümrüklerde oluşan kuyruklar, uçuşların durdurulması, ülkeler arası aktarmaların yapılamaması bize zaman kaybı olarak yansdı. Büyük bir kaybımız olmadı ama üretimimizin gecikmesine neden oldu.” şeklinde paylaşmıştır.

G firmasının bu konudaki yorumu aşağıdaki şekildedir:

Gümrük kapılarındaki personel yetersizliği, enfekte olmaları, eksik istihdam ve sosyal mesafe gereği az kişi çalışmaları sonucu gümrüklerde kuyruklar yaşandı maalesef. Uçuşların durduğu zamanlar oldu. Özellikle bazı yüklerimiz sadece havayolu ile taşıyor. Bu yüklerde tabi biraz sıkıntı yaşadık. Özellikle farklı alternatif yollara gitmeye çalıştık fakat bir şekilde beklemek zorunda kaldık.

Bununla birlikte, virüs bazıları için fırsatlar ve bazıları için ise zorluklar yaratmaktadır. Bir yandan, e-perakende lojistik, isteğe bağlı ve son mil teslimat sektörleri, Covid-19 krizinin bir sonucu olarak en yüksek büyüme gösteren sektörler arasında yer almaktadır. Öte yandan, otomotiv, petrol ve petrol dağıtım, inşaat ve çelik üretim sektörlerinde ciddi bir talep düşüşü yaşanmıştır. Bu ağır sanayiler, toparlanmayı yavaşlatan ve sancılı hale getiren hem arz hem de talep şoklarından etkilenmektedir. Karayla çevrili ve küçük ada devletlerindeki şirketler de üretimde ciddi kesintilerle karşı karşıya kalmakta, üretime devam etmek için gerekli girdileri ve hammaddeyi alamamaktadırlar.⁴²

⁴² https://www.tradeeconomics.com/iec_publication/impact-covid19-transport-logistics/, (erişim tarihi: 23.04.2022).



Şekil 3.4 Tedarik zinciri kesintilerinin geniş kapsamlı etkileri

Kaynak: International Economics Consulting, 2022

Ulaştırma ve lojistik sektörü, ekonomik şoklara karşı özellikle savunmasızdır. Küresel ticaret hacminin yaklaşık %80'inin ticari nakliye ile taşınmasıyla şirketler, talebi karşılamak ve portföylerini yeniden dengelemek için ellerinden geleni yapmaktadırlar. Yine de bu yeniden dengelemeye ve lojistik talebinde beklenen toparlanmaya rağmen Covid-19 krizleri azalmaya başladığında, denizcilik endüstrisinin hacimlerinin %20-25 arasında azalması beklenmektedir. Bazı havayolları, iş kesintilerini önlemek için uçaklarını uyarlayarak yolcu uçaklarının kargo uçağı olarak çalışmasını sağlamaktadır. Afrika'da, Covid-19'un ekonomik etkisi üzerine yakın zamanda yapılan bir ankete göre, ulaştırma ve ticaret sektörü gelirlerinde %41-50'lik bir azalma beklenmektedir.⁴³

Antalya Serbest Bölgesi'nde yemek hizmeti veren H firması yurtdışı alımları olmadığı için lojistik engellerden etkilenmediklerini "Yurtdışı alımımız olmadığı ve yalnızca bölge girişinde kapı gümrük olduğu için bu konuda bir sıkıntı yaşamadık. Çünkü gıda sektöründe kullanılan malzemeler genellikle yurtdışı gibi uzun süreli taşımalara elverişli olmuyor." şeklinde ifade etmiştir.

Covid-19 döneminde her ülkede yoğun bir şekilde yapılan aşı çalışmalarına ile aşının üretilmesi sonucu, bunun dünya geneline dağıtılması önemli bir konu olarak gündeme gelmiştir. Bu noktada lojistiğin önemi bir kez daha anlaşılmıştır. Aşının bozulmaması ve etkili olabilmesi için belirli bir soğukta muhafaza edilerek taşınması gerekmektedir. Bunu olası hale

⁴³ https://www.tradeconomics.com/iec_publication/impact-covid19-transport-logistics/, (erişim tarihi: 23.04.2022).

getiren ise “Soğuk Zincir Lojistiği”dir. Soğuk zincir lojistiği bu zamana kadar genellikle gıdaların bozulmadan muhafaza edilmesi ve taşınması amacı ile kullanılmıştır. İnsanlık tarihinden beri gıdalarından bozulmadan muhafaza edilmesinin önemi, yapılan çalışmalar sonucu soğuk zincir lojistiğinin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Gelişen teknoloji ile bir süre sonra bu uygulama yalnızca gıdaların bozulmadan muhafaza edilmesini değil, yaşam ortamlarının soğutulması amacı ile de kullanılmaya başlanmıştır. Aynı şekilde tıpta yaşanan gelişmeler ile günümüzde ilaçlarından bozulmadan muhafaza edilmesi ve taşınması amaçlarına hizmet etmektedir. Literatürde Covid-19 aşısının lojistiğinde yaşanan sıkıntıları ortaya koyduğu çalışmada Çevik (2021), Dünya Sağlık Örgütü’nün aşılardan taşınmasında öncelik verdiği konuları esas alarak aşılardan üretim, tahsis, dağıtım ve uygulanma süreçlerinde ortaya çıkabilecek olası zorlukları araştırmıştır. Çalışma sonucunda ulusal sağlık güvenliğinin dünya genelinde zayıf olduğu, ülkelerin salgına tam olarak hazırlıklı olmadığı ve her ülkenin el alması gereken önemli boşlukları olduğu sonucuna varılmış, bu noktada alınması gereken önlemler ortaya konulmuştur.

C firması bu dönemde yaşadıklarını “Gümrük kapılarında mallarımızın beklediği, uçuşlarımızın iptal edildiği zamanlar oldu. Yükleme-boşaltma yerlerimizin değişmesi ürünlerin geç gelmesine neden oldu. Bu da üretim yapan firmalar açısından kötü bir durum.” olarak paylaşmıştır.

D firması ise bu dönemde lojistik engellerden etkilenmediklerini “Herhangi bir lojistik engelle karşılaşmadık. Önceden nasılsa lojistiğimiz o şekilde devam etti. Uzun teslim süreleri dışında mallarımızın lojistik sebebiyle geç kaldığı olmadı.” şeklinde ifade etmiştir.

UNICEF’in Küresel Lojistik ve Tedarik Üzerine COVID-19 Etki Değerlendirmesi isimli Eylül 2021 raporuna göre, Covid-19 pandemisinin uzun vadeli lojistik sonuçları, sağlık teknolojisi, ilaçlar, su, sanitasyon ve hijyen malzemeleri de dahil olmak üzere kritik malzemelerin ülkelere ulaştırılmasında benzeri görülmemiş büyük zorluklarla birlikte denizcilik endüstrisi üzerinde olumsuz bir etki yaratmaya devam etmektedir. Deniz taşıyıcıları, Asya-Avrupa ve Asya-ABD arasındaki daha yüksek karlı deniz yollarında mümkün olduğunca çok sayıda mevcut konteyner ve ekipmanı konumlandırmayı tercih ettiğinden, mevcut nakliye kapasitesi son derece dardır. Aktarma merkezlerindeki tıkanıklık nedeniyle transit sürelerinde herhangi bir taahhütte bulunulmadan gemi iptalleri devam etmektedir. Sıkı konteyner filoları ve ticaret dengesizliklerindeki kayma ile birleşmesini araştıran bazı analistler, nakliye kapasitesinin normalleşmesinin önümüzdeki 6-12 ay içinde çözülmesini beklememektedir. Nakliye konteyner kiralama oranları, UNICEF’in tedarikçileri aracılığıyla tedarik ettiği pek çok nihai ürün üzerinde doğrudan enflasyonist baskı yaratan

birçok emtia ve hammaddedeki küresel fiyat artışlarıyla birleştiğinde, son altı aylık dönemde +300 ve daha yüksek oranlarda artmıştır. Büyük limanlarda deniz taşımacılığı kapasitesindeki artan tıkanıklığın ardından UNICEF, 2021'in ikinci yarısında hava taşımacılığına yönelik talebin arttığını gözlemlemiştir. Azalan nakliye kapasitesinin etkisini azaltmak için UNICEF, alternatif çözümler belirlemeye devam ederken, bazı zorlukların üstesinden gelmek için esnek ve çevik bir strateji uygulamaktadır (UNICEF, 2021).

Lojistik engeller konusuna farklı bir bakış açısıyla yaklaşan K firması ise pandemi döneminde yaşadıkları zorlukları aşağıdaki gibi aktarmıştır:

“Firma olarak çok sık müşteri ziyareti yapıyoruz. Dolayısıyla bu da yolcu taşıma olduğundan bu dönemde lojistik açıdan en büyük sorunumuz müşteri ziyaretleri oldu. Vize sorunları yaşadık. Hiçbir yere gidip gelemedik. Gittiğimiz dönemler ise çok kısa süreli oldu. Ziyaretlerimizi, işlerimizi tamamlamak için yeterli vakit bulamadık açıkçası.”

Singh ve diğ. (2020), bu konu ile ilgili hazırladıkları çalışmalarında gıda tedarik zincirindeki aksaklıkları göstermek için üç farklı senaryo ile bir kamu dağıtım sistemi (PDS) ağı simülasyon modeli geliştirmiştir. Enfekte vakaların büyümesi ve iyileşme ile ilgili değişen senaryolar nedeniyle, geniş bir PDS ağına arz ve talebi eşleştirmede zorluklar artmıştır. Çalışma ayrıca bir pandemi sırasında esnek bir tedarik zincirinin önemini vurgulamaktadır. Önerilen simülasyon modelinin, değişen talebi karşılamak için esnek ve duyarlı bir gıda tedarik zinciri geliştirmeye yardımcı olabileceğini ve ardından, bölgelerdeki seyahat kısıtlamalarına göre araçların yeniden yönlendirilmesi için karar verme desteği sağlamaya daha fazla yardımcı olabileceğini ortaya koymuşlardır.

Bu konuda E firması ise aşağıdaki yorumda bulunmuştur:

Genel olarak herkesin yaşadığı gümrüklerde takılma, sınırların kapatılması gibi benzer sorunlar yaşadık. Sonrasında genellikle yurtiçi çalışmaya çalıştık dolayısıyla çok fazla sorun yaşamadık. Ama bu kez de yurtiçi çalıştığımız firmaların yurtdışından tedarik ettikleri ürünlerin gümrükte takıldığı oldu. Bekliyoruz, ürünü çekemedik gibi cevaplar aldığımız oldu.

Genel itibariyle pandemi döneminde firmalar benzer lojistik engellerle karşılaşmıştır. Bunu önlemek için kendilerince önlemler almaya, stratejiler geliştirmeye çalışsalar da üretime yansması olumsuz yönde olmuştur. Bir malın lojistiği, onu tedarik etmek kadar önemlidir. Bu yüzden literatürde bu iki kavram ayrılmaz bir bütün olarak görülmektedir. Bir ürünü tedarik etmek ve zamanında teslim alınmasını sağlamak için, ürünün lojistiğinin de paralel şekilde organize edilmesi ve bu konuda sorun yaşanmaması gerekir. Bu dönemde nadiren de olsa kısa

teslim süresine sahip olan ürünlerin, taşınmasında yaşanan problemler dolayısıyla zamanında teslim edilemedikleri de gözlemlenmiştir.

3.3.6. Sağlık Giderleri ile İlgili Bulgular

Covid-19 döneminde dünya genelinde sağlık ve hijyen ürünleri giderlerinde artışlar gözlenmiştir. 2019 yılı aralık ayında hastalığın ortaya ilk çıkışı ile gerek firmalar gerekse insanlar bir anda market raflarındaki temizlik ürünlerine akın etmiş, yaşanan talep patlaması ile arz yetersiz kalmış ve bununla paralel olarak ürün fiyatlarında artışlar yaşanmıştır.

Pandemiye bölgesel ve ulusal tepkiler farklı olmuştur. Güney Kore erken davranmış, Aralık ayında Wuhan'dan Kore'ye giren insanları izleyerek bilinen vakaları yoğun olarak takip etmiş ve temashılarının test edilmesini sağlamıştır. Avrupa, COVID-19'un merkez üssü olarak ilan edildiğinde, Avrupa Hastalık Önleme ve Kontrol Merkezi, koordineli bir yönetim kılavuzu uygulamaya çalışmış ve ikincil enfeksiyonu önlemek için Avrupa Birliği ülkeleri genelinde temas izleme teknolojisini uygulamaya koymuştur. AB ülkelerinin çoğu, bitişik ülkelerle sınırlarını kapatarak, seyahat yasağı getirerek ve koruyucu ve tıbbi ekipman ihracatını kısıtlayarak karşılık vermiş ancak bazı üye devletlerdeki yetkililer açıkça "sürü bağışıklığı"ni dikkate almıştır. Dünya nominal GSYİH'sında dördüncü sırada yer alan ve Avrupa'ya dayalı ekonominin %28'ine katkıda bulunan gelişmiş bir AB ülkesi olan Almanya, yoğun bakım ünitesi kapasitesini 28.000'den 40.000 yatağa çıkarmış ve sınırları içinde sosyal temas konusunda sıkı kontroller başlatmıştır. ABD, Avrupa gibi, kısmen federal tepkiler ile bireysel eyalet yönetimlerinin tepkileri arasındaki çatışmanın bir sonucu olarak, kriz karşısında nispeten parçalanmış bir tepki yaşamıştır. Bununla birlikte, ABD'nin tıbbi bakıma diğer yüksek gelirli ülkelere göre neredeyse iki kat daha fazla harcama yapmasıyla, ülke "günde mümkün olan maksimum test" stratejisini uygulamış ve 96.596 yoğun bakım yataklarının kullanımını arttırmıştır (Rahman vd., 2020: 2).

Gelişmekte olan ülkelerde, resim önemli ölçüde daha az net olmuştur. Gelişmişlik seviyesinin düşüklüğü sebebiyle uluslararası hava yolculuğuna kısıtlamalar getiren, ülke çapında sokağa çıkma yasakları uygulayan, işyerlerinde ve eğitim kurumlarında genel tatil ilan eden çoğu Güney Asya ülkesi, enfekte sayısının artmasını bir an önce engellemek için genellikle bunu gelişmiş dünyadan daha erken yapmaya başlamıştır. Halk sağlığı, tıbbi müdahalelerin aksine vurgulanmıştır. Kişi başına düşen sağlık harcamalarının daha düşük olması ve altta yatan daha yüksek hastalık yükü ve daha yüksek nüfus yoğunluğu ile gelişmekte olan ülkelerin sağlık sistemleri, artan tehdit ve yanıt vermede azaltılmış sağlık hizmeti kapasitesinin bir kombinasyonu ile karşı karşıyadır. Nüfus başına düşen yoğun bakım

yatağı sayısı, gelişmiş ekipman oranları ve tıbbi personel sayısı çok daha düşüktür. Örneğin, yaklaşık 165 milyon nüfuslu Bangladeş, izolasyon ünitelerinde yedi binden az yatağa ve COVID-19 hastalarını tedavi etmek için sadece 595 doktordan oluşan yaklaşık 1622 sağlık çalışanına sahiptir (Rahman vd., 2020: 2).

Şubat 2020'de pandemi Asya'da çok az yerle sınırlıyken birkaç hafta içinde virüs dünyadaki hemen hemen her ülkeye ulaşmıştır. Ancak bazı ülkeler istisnadır. Örneğin Güney Asya'daki hükümetlerin bazıları bu konuda başarısız olurken, Asya'daki hükümetlerin bazıları ise virüsü püskürtmede oldukça başarılı oldular. Krizin başlangıcında en büyük pandemi sıcak noktalarından biri olan Çin, bugüne kadar tüm salgınları bastırmayı başarmıştır. 1 milyon kişi başına aylık ortalama enfeksiyon oranı her zaman %5'in altına düşmüştür. Karşılaştırıldığında, Avrupa, Güney ve Kuzey Amerika'daki ülkeler, 1 milyon kişi başına 1000'den fazla yeni vakaya ulaşan son derece yüksek bulaşma oranları bildirmişlerdir. Bu hızlı gelişme ve aşı eksikliği, hükümetleri okul ve işyeri kapatma, evde kalma emirleri, toplanma kısıtlamaları ve koruyucu giysiler giymeye ilişkin özel kurallar gibi İlaç Dışı Müdahalelere (NPI'ler) güvenmeye zorlamış ve bu müdahalelerin neden olduğu ekonomik ve sosyal maliyetler çok büyük olmuştur (Hansen vd., 2021: 2).

Eissa (2020) çalışmasında, küresel kamu sağlık harcamaları ile pandemi hazırlığı arasındaki ilişkideki eksiklikleri analiz ederek, COVID-19 salgını gibi krizleri kontrol altına almada ülke farklılıklarının arkasındaki nedenleri araştırmaktadır. Sonuçlar, pandemi hazırlığındaki boşlukların COVID-19 öncesinde zaten mevcut olduğunu ve kamu sağlık harcamalarının yapılandırılma biçiminde yeni bir zihniyet gerektirdiğini göstermektedir. Salgına hazırlığın kolaylaştırıcısı olan kamu sağlık harcamaları, dayanıklılıkla birleştiğinde, hem reel gayri safi yurtiçi hasıla (GSYİH) büyüme oranları, sağlık harcamaları ve sağlık geliri gibi geleneksel ölçüler hem de zamana duyarlılık gibi yeni farkındalık göstergeleri kullanılarak değerlendirilmelidir.

Bu konuda A firmasının yorumu “Biklorür kullandığımız ve ucuz bir madde olduğu için finansman açısından pek etkilemedi. Ancak ekstra olarak maske, dezenfektan ve temizlik malzemesi kullanımındaki artış genel giderler arasında %10 civarında bir artışa neden oldu.” şeklinde olmuştur. Böylece genel itibarıyla dünya genelinde birey bazında artış gösteren sağlık malzemesi giderlerinin firmalar bazında da artış gösterdiği sonucuna ulaşmak mümkündür.

Aynı şekilde konuyla ilgili M firması deneyimlerini “Genel olarak maske ve temizlik malzemesi kullanımımız arttı. Personellerin yakın temasını önlemek için servis sayımızı da

arttırdık. Ancak yapmış olduğumuz ciroya bakıldığında bu giderlerin çok fazla etkilemediğini söyleyebilirim.” olarak paylaşmıştır.

Pandemi nedeniyle, sağlık ve sağlık hizmetleriyle ilişkili kişiler, artan sağlık harcamalarına ek olarak büyük baskı ve iş yükü altındadır. DSÖ tahminine göre, COVID-19'a yanıt olarak Aralık 2020'ye kadar sağlık giderleri için yaklaşık 1,7 milyar ABD Doları gerekmiştir. Sağlık sektörünün iyileştirilmesi, bugünlerde çok önemli bir sosyal hedefdir ve doğrudan getirileri vardır. Ayrıca, sağlığı iyileştirmenin ekonomik büyümeyi artırma yoluyla eşit derecede önemli dolaylı getirilere sahip olabileceği fikri giderek gelişmektedir. Örneğin; bir çalışmada Sahra altı Afrika'yı sıtmadan kurtarmak, kişi başına yıllık büyümeyi o kıtanın %2,6'sına kadar yükseltebileceği ortaya konmuştur. Bir başka çalışmada ise ekonomik büyümenin belki de sağlık giderlerindeki artışın bir sonucu olarak görülebileceğine değinilmiştir. Avrupa'da sağlık hizmetleri oldukça gelişmiş olmasına rağmen, Avrupa halkı COVID-19 pandemisini sağlık sistemi ve Avrupa'nın belirli bölgelerindeki ekonomiler üzerinde güçlü bir etkisi olması beklenen bir sağlık krizi olarak görmektedir (Qin vd., 2021: 2).

Halk sağlığı; sosyal bilimleri, kamu politikasını, halk eğitimini, ekonomiyi ve yönetimi içeren disiplinler arası bir konudur. Bu nedenle, uygun bir halk sağlığı politikasına sahip olunmaması sonucu, yalnızca büyük bir insan kitlesi hayatını kaybetmekle kalmaz; ayrıca ekonomiyi sarsabilir, hükümetler ve siyasi liderler de dahil olmak üzere kamu kurumlarının yetersizliğini ortaya çıkarabilir ve kamuoyunun güvenini zayıflatabilir. Leung ve diğ. (2020) çalışmalarında, devam eden Covid-19 pandemisini kullanarak ve halk sağlığı sonuçları üzerindeki etkisini keşfederek, toplumsal cinsiyet eşitliğinin etkisine ilişkin artan araştırmayı genişletmektedir. Yazarlar, toplumsal cinsiyet eşitliğinin ve insani gelişimin kadınların yasama organlarındaki temsili ve kamu sağlığı harcamaları üzerindeki etkisi ve kamu sağlık harcamalarının insan çevresi ile birleşik etkisi hakkında kavramsal bir model ve spesifik hipotezler geliştirmek için ilgili literatürün kapsamlı bir incelemesiyle işe başlamışlardır. Yazarlar, birçok hipoteze destek bulmak için 210 ülkeden verileri kullanmıştır. Sonuçlar, kadınların dünyadaki siyasi sistemlerdeki temsilini etkileyen faktörler ve bunun halk sağlığı sonuçları üzerindeki etkisi hakkında faydalı bilgiler sağlamaktadır. Yazarlar ayrıca gelecekte halk sağlığı hizmetlerinin verimli ve etkili bir şekilde sunulmasını sağlamak için halk sağlığı politika yapımcılarının etkilerini tartışmaktadırlar.

Covid-19 döneminde yaptıkları sağlık harcamaları için G firması “Ciddi anlamda bir artış oldu. Zaten kullandığımız N95 maskelerin sayısını arttırdık ve kullanım sürelerini

düşürdük. Kişisel koruyucu donanım malzemelerinin kullanım miktar ciddi derecede arttı. Finansal olarak şirket finansmanına ekstra bir yük getirdi.” yorumunda bulunmuştur.

Konuyla ilgili K firması farklı bir yorum yaparak “Çok ufak ve ciddiye alınmayacak rakamlarda etkisi oldu. Tabi ki daha fazla tüketim olduğu doğru. %10-15 civarı bir artış olmuştur ancak bizim için çok ufak bir gider kalemi.” demiştir.

Demografik değişimin gelecekteki sağlık harcamaları üzerindeki etkisine ilişkin sağlam temellere dayanan tahminler elde etmek, tüm gelişmiş ülkelerde acil bir konudur. Şimdiye kadar, harcama projeksiyonları, yaşın sağlık hizmetleri maliyetleri üzerindeki etkisini incelemiş, ancak kalan yaşam beklentisinin maliyetler üzerindeki etkisini hesaba katmamıştır. Zaman içinde yaşa özel ölüm oranlarındaki düşüş, ölümü daha sonraki yaşlara erteleyerek ölümle ilgili maliyetleri geriye itmektedir. Harcama tahminlerinde bunun hesaba katılması, geleneksel yöntemle tahmin edilen oranın yarısı olan %0,40'lık bir tahmini yıllık büyüme oranı vermektedir. Nüfus artışının ve yaşlanan demografik yapının hastane harcamaları üzerindeki baskısının, ölüme bağlı hastane maliyetlerinin yaşamın daha sonraki dönemlerine ertelenmesiyle kısmen karşılanacağını ortaya koymaktadır (Seshamani ve Gray, 2004: 556). Dolayısıyla Covid-19 döneminde yaşlı nüfusta enfekte oranının fazlalığı ve dayanıklılık oranının daha düşük olması sebebiyle ölüm oranların fazla olması, hastaneler ve sağlık sektörü üzerindeki baskıyı arttırmış ve yoğun bakım ünitelerindeki doluluk oranlarında patlama yaşanmasına sebep olmuştur.

Pandemi krizinde pek açıklanmayan sorunlardan biri, toplumda gelecekteki pandemilerle başa çıkmak için stratejiler tasarlamak için ülkeler arasında daha düşük COVID-19 ölüm oranıyla ilişkili faktörleri belirlemektir. Coccia (2021) çalışmasında, 160'tan fazla ülkeye dayalı küresel bir analiz geliştirerek bu sorunla yüzleşmektedir. Çalışma, kişi başına düşen GSYİH sağlık harcamaları ve ulusların hava kirliliğinin COVID-19'un ölüm oranı ile ilişkili kritik faktörler olduğunu önermektedir. İstatistiksel kanıtlar genel olarak, ortalama COVID-19 ölüm oranı düşük olan ülkelerin sağlık sektöründe GSYİH'nın %7,5'inden fazla harcama yaptığını, kişi başına düşen sağlık harcamasının 2,300 ABD doları olduğunu ve nüfusun güvenli seviyeleri aşan havaya maruz kalma oranının daha düşük olduğunu desteklemektedir. Buradaki bir diğer ilgili bulgu, 65 yaşın üzerindeki nüfus yüzdesinin daha yüksek olmasına bakılmaksızın, bu ülkelerde COVID-19 vaka ölüm oranlarının daha düşük olmasıdır. Genel olarak çalışma, gelecekteki pandemilerin olumsuz etkisini azaltmak için etkili ve proaktif bir stratejinin, ölüm oranını azaltabilecek sağlık sektörünün ve çevresel sürdürülebilirliğin iyileştirilmesine yönelik bir planlamaya dayanması gerektiği sonucuna varmıştır.

Sağlık harcamalarında yaşanan artışı C firması aşağıdaki şekilde ifade etmiştir:

Önceden maske kullanmak gibi bir alışkanlığımız yoktu. Bu dönemde bütün dünyanın maske alımına yönelmesiyle hem fiyatlar arttı hem de stoklar tükendi. Piyasada kalan maskelerin fiyatları da oldukça yükseldi. Dolayısıyla sadece maske alımı bile şirket finansmanımıza büyük ölçüde yansdı.

D firması Covid-19 döneminde sağlık malzemesi harcamalarının şirket giderlerine büyük bir etkisi olmadığı ifade ederek “Yaptığımız iş gereği sürekli toz ve kimyasal malzemelere maruz kaldığımız için sürekli maske kullanmak zorunda kalıyorduk. Ek olarak ofis personellerinin de kullanmaya başlaması tabii ki gideri arttırdı ancak son dönemlerde maske fiyatlarının düşmesiyle çok etkilenmedik.” yorumunda bulunmuştur.

Toplam sağlık harcamaları, mevcut pandemi gibi acil sağlık durumları ile başa çıkmak için ulusal bir sağlık sektörünü hazırlamak için gerekli kaynakları sağlar. Zengin ülkeler, kamu ve özel sağlık hizmetlerinin sunumuna daha fazla harcama yapma rahatlığına sahiptir. Bu basit mantık mevcut pandemi için geçerli olmamıştır. Zengin ülkelerde fakir ülkelere göre daha fazla ölüm ve vaka görülmüştür. Aşağıdaki tablo, 27 AB ülkesinin ham verilerini ve özet istatistiklerini vermektedir. Toplam sağlık harcamaları, nüfus, toplam ölüm sayısı ve 1 milyon kişi başına düşen ölüm sayısı, toplam enfekte kişi sayısı ve 1 milyon kişi başına düşen vaka sayısı gibi veriler rapor edilmektedir. Ancak buradaki amaç, en önemli değişken Sütun (4)'te rapor edilen toplam sağlık harcamalarının GSYİH'ye oranıdır. AB ülkelerinde GSYİH'nin yüzdesi olarak ortalama toplam sağlık harcamaları %8,2'dir ve %8'lik bir medyan, %1,9'luk bir standart sapma ve %6,2'lik bir aralıkla normal bir dağılım ortaya koymaktadır. Minimum harcama %5,2, Romanya tarafından maksimum harcama ise Almanya tarafından %11,4 olarak rapor edilmiştir. AB ülkeleri burada hemen hemen tüm ilgili değişkenlerde büyük farklılıklar göstermektedir. COVID-19'dan ölümler büyük farklılıklar göstermiştir. Gerçek bir bulmaca, AB'nin en kalabalık iki ülkesinin tam tersi sonuçlar göstermesidir. Almanya 82 milyon, Fransa 67 milyon nüfusa sahiptir ancak toplam sağlık harcamalarının GSYİH'ye oranı hemen hemen aynı, sırasıyla %11,4 ve %11,3. Oysa Fransa'nın bildirdiği ölüm sayısı Almanya'nın 3.4 katıdır. En büyük nüfusa sahip sonraki iki ülke, sırasıyla %8,8 ve %8,9 sağlık harcaması yüzdesine sahip olan İtalya ve İspanya'dır. COVID-19 ölümleri nispeten karşılaştırılabilir. 31 Mayıs 2020 itibarıyla 61 milyon nüfuslu İtalya'da 33 bin ölüm olurken, 47 milyon nüfuslu İspanya'da ise ölü sayısı 29 bine ulaşmıştır. Diğer ülkeler, yine daha fazla açıklamaya ihtiyaç duyan performansların bir karışımını göstermektedir. AB'nin yirmi ülkesi, GSYİH'lerinin %10'undan daha azını sağlığa harcamaktadır (Papanikos, 2020: 4).

Tablo 3.2 Avrupa Birliği'nde Toplam Sağlık Harcamaları, Ölüm ve Enfeksiyonlar

Ülke	Toplam Sağlık Harcamaları (Milyon)	Nüfus (000s) (2)	GSYH	Toplam Sağlık Harcamalarının GSYİH'ye oranı (%) (4)	Toplam Ölüm sayısı (5)	Vaka Sayısı (6)	1 Milyon Kişi Başına Düşen Ölüm Sayısı (7)	1 Milyon Kişi Başına Düşen Vaka Sayısı (8)
Belçika	45405,00	11331,00	445957,00	1,02	9453,00	58186,00	831,00	5115,00
Bulgaristan	4183,00	7128,00	52310,00	0,80	140,00	2513,00	20,00	355,00
Çek Cumhuriyeti	13864,00	10566,00	191722,00	0,72	319,00	9230,00	30,00	871,00
Danimarka	29598,00	5728,00	292408,00	1,01	571,00	11633,00	99,00	2018,00
Almanya	368597,00	82349,00	3244990,00	1,14	8500,00	181482,00	103,00	2196,00
Estonya	1518,00	1316,00	23776,00	0,64	67,00	1865,00	51,00	1416,00
İrlanda	21130,00	4755,00	297131,00	0,71	1651,00	24929,00	343,00	5186,00
Yunanistan	14492,00	10776,00	180218,00	0,80	175,00	2915,00	16,00	271,00
İspanya	103489,00	46484,00	1161878,00	0,89	29043,00	239600,00	623,00	5142,00
Fransa	259638,00	66724,00	2297242,00	1,13	28717,00	148436,00	429,00	2220,00
Hırvatistan	3326,00	4172,00	49094,00	0,68	103,00	2246,00	25,00	544,00
İtalya	152705,00	60627,00	1736593,00	0,88	33340,00	232664,00	551,00	3843,00
Kıbrıs	1313,00	852,00	20040,00	0,66	17,00	943,00	20,00	1097,00
Letonya	1610,00	1960,00	26798,00	0,60	24,00	1065,00	12,00	548,00
Litvanya	2724,00	2868,00	42269,00	0,64	70,00	1670,00	25,00	590,00
Lüksemburg	3031,00	583,00	56814,00	0,53	110,00	4016,00	184,00	6734,00
Macaristan	8535,00	9814,00	125603,00	0,68	524,00	3867,00	54,00	395,00
Malta	1053,00	455,00	11322,00	0,93	7,00	616,00	15,00	1316,00
Hollanda	74448,00	17030,00	738146,00	1,01	5951,00	46257,00	347,00	2700,00
Avusturya	38457,00	8737,00	370296,00	1,04	668,00	16638,00	76,00	1891,00
Polonya	27756,00	37970,00	467313,00	0,59	1061,00	23571,00	28,00	621,00
Portekiz	17456,00	10325,00	195947,00	0,89	1396,00	32203,00	136,00	3126,00
Romanya	9672,00	19702,00	187773,00	0,52	1253,00	19133,00	64,00	977,00
Slovenya	3520,00	2065,00	42987,00	0,82	108,00	1473,00	52,00	713,00
Slovakya	5721,00	5431,00	84521,00	0,68	28,00	1521,00	5,00	280,00
Finlandiya	20614,00	5495,00	225836,00	0,91	316,00	6826,00	57,00	1239,00
İsveç	52364,00	9923,00	480026,00	1,09	4395,00	37113,00	437,00	3690,00
Ortalama	47638,00	16488,00	483297,00	0,82	4741,00	41208,00	172,00	2041,00
Maximum	368597,00	82349,00	3244990,00	1,14	33340,00	239600,00	831,00	6734,00
Minimum	1053,00	455,00	11322,00	0,52	7,00	616,00	5,00	271,00
Medyan	14492,00	8737,00	191722,00	0,80	524,00	9230,00	57,00	1316,00
Standart Sapma	85787,00	22176,00	774610,00	0,19	9603,00	70915,00	224,00	1816,00

Kaynak: <https://covid19.who.int/>, erişim tarihi: 10.05.2022

3.3.7. Taşıma Türüne Etkisi ile İlgili Bulgular

Önceki başlıklarda bahsedildiği gibi Covid-19 döneminde dünya genelinde alınan tedbirler sonucu birçok lojistik engelle karşılaşılmıştır. Sınırların kapatılması, uçuşların durdurulması, gümrüklerde yaşanan kuyruklar gibi problemler, özellikle üretim yapan firmalar için sorunlara yol açmıştır. Hammadde tedarikinde geç kalmamak adına firmalar, bu zamana kadar kullandıkları taşıma türlerinde alternatif arayışlarına gitmişlerdir.

COVID-19 pandemisinin neden olduğu küresel kriz, ülke ekonomisinin hemen hemen tüm kesimlerinin ve sektörlerinin faaliyetlerini önemli ölçüde etkilemiştir. Tedarik zincirlerinde malların hareketinden sorumlu taşıma faaliyetleri de ihmal edilmemiştir. Karayolu taşımacılığında uzmanlaşmış hizmet sağlayıcılar özellikle çok etkilenmiş görünmektedir. Özellikle pandeminin ilk aylarında endüstriyel üretimin birçok sektöründe

arzin askıya alınması veya önemli ölçüde azalması, ayrıca trafik ve sınır geçişlerindeki çeşitli kısıtlamalar nedeniyle son derece zor koşullar altında çalışmak zorunda kalanlar onlar olmuştur. Yük taşımacılığı şirketlerinin tedarik zincirindeki yüklerini ve araç rotalarını optimize etmedeki güçlükleri ve ayrıca tedarik ve personelinin güvenliğini sağlamak için bir dizi koruyucu önlem alma ihtiyacı mevcut durumu göstermektedir. Kayda değer bir nokta, profesyonel sürücülerin koronavirüs enfeksiyonu açısından yüksek risk taşıyan bir grup işçi olmasıdır (Marcin ve Agnieszka, 2021: 9).

Michail ve Melas (2020) çalışmalarında, literatürde ilk kez, son Covid-19 pandemisinden elde edilen verileri kullanarak denizcilik endüstrisinde dışsal etkilerin etkisini incelemiş ve kuru yük, temiz ve navlun fiyatlarının tepkilerini araştırmışlardır. Araştırmanın sonuçları, denizcilik piyasalarının kriz dönemlerinde nasıl tepki verdiği ve krizin etkilendiği geçiş kanallarına ışık tutması bakımından hem sektör uygulayıcıları hem de akademisyenler için önemlidir. Gemi sahipleri, gemi kiralayanlar, operatörler ve politika yapıcıların tümü pandemiden etkilenmektedir. Sonuçların gösterdiği gibi, bu tür dışsal olaylarda piyasaya çarpan endüstri getirilerindeki aşırı düşüş, nakliye şirketlerinin nakit akışı yaratma yeteneklerini büyük ölçüde etkilemektedir. Bu da şirketleri, kendilerini ve dolayısıyla yatırımcılarını, yönetimini ve çalışanlarını etkileyen gelir sorunları ile karşı karşıya bırakmaktadır.

Covid-19'un kullandıkları taşıma türüne etkisi ile ilgili B firması büyük oranda etkilendiklerini aşağıdaki şekilde ifade etmiştir:

Malzeme tedariki açısından çok büyük etkileri oldu. Karayolu, havayolu ve denizyolu olmak üzere neredeyse bütün taşıma türleri ile ilgili sıkıntılar yaşadık. Belirli ülkelerden getirmediğimiz malzemeleri belirli noktalara kadar aktarma yoluyla getirtip o şekilde teslim aldığımız oldu. Maliyet artışı ve zaman kaybına sebep oldu.

Konu ile ilgili L firmasının yorumu “Zaman kaybı yaşamamız dışında pek bir etkisi olmadı. Çok fazla alternatifimiz olmadığı için karayolu ve hava yolu taşımacılığına devam ettik. Deniz yolu normal dönemde de en yavaş seçenek olduğu için onu tercih etmedik.” şeklinde olmuştur.

Pandemiden en hızlı etkilenen sektörlerden biri ulaşım sektörü ve özellikle yolcu hareketliliğidir. Cep telefonu konum verilerinden elde edilen zaman serileri, kentsel ulaşım talebinin %4,5 düştüğünü gösterirken, yakın tarihli bir havacılık raporu, ticari uçuş operasyonlarının dünya çapında önemli ölçüde düştüğünü ve 2019'un aynı dönemine göre üçte ikiden fazla daha az uçuş olduğunu ortaya koymaktadır. Bir hizmet olarak mobilite

sağlayıcısı tarafından hazırlanan rapor, toplu taşıma kullanımında (COVID öncesi döneme kıyasla) İtalya ve Fransa'da yaklaşık %90, İspanya'da %85, Birleşik Krallık'ta %75 ve Birleşik Krallık'ta %70'lik düşüşlerin altını çizmektedir. Almanya, şehirler arasında biraz değişkenlik göstermektedir. Genel olarak, dünya çapında ve mod çapında, yolcu taşımacılığı talebinde genel bir ağır daralma gözlenmektedir. Yük taşımacılığı da COVID-19'dan farklı şekillerde etkilenmiştir. Fabrikaların kapanması nedeniyle tedarik zincirleri durdurulurken, eve teslimatlarda güçlü bir artış yaşanmıştır (Falchetta ve Noussan, 2020: 48).

COVID-19 krizi, kamu, özel ve sivil toplum kuruluşlarının (STK'lar) hizmet ve mal sunumunu dönüştürmüş ve bunun en büyük etkilerden biri hava taşımacılığı sistemlerinde olmuştur. Bartle ve diğ. (2021) çalışmalarında, hava kargo taşımacılığı yönetimindeki ilgili fırsatlara ve zorluklara odaklanmakta ve dünya çapında son zamanlardaki ağır insani ve ekonomik maliyetlerin ışığında sürdürülebilirliği araştırmaktadır. Ortaya çıkan iyileşme sürecinde, havayolu endüstrisinde ve uzun vadeli çevresel, sosyal ve ekonomik sürdürülebilirliği ve istikrarı iyileştirecek bir dizi özel ve kamu ortaklığında değişiklikler yaratma potansiyeli vardır. Çalışma ayrıca, önemli ölçüde azaltılmış havayolu programlarının genel hava kargo kapasitesi üzerindeki rolünü dahil etmek için mevcut ortamın hava kargo operasyonları üzerindeki etkisini açıklamaktadır. Sürdürülebilirlik, verimlilik, etkinlik ve vatandaş duyarlılığı hedeflerine değinerek sektörler arasında iş birliği için altyapı sağlamada hükümetin potansiyel rolünü göz önünde bulundurmaktadır. Sürdürülebilir kalkınma ve lojistikten temel kavramları entegre eden bu çalışma, hava yoluyla küresel taşımacılıktaki acil eksikliklerin üstesinden gelmek için üç sektörün her birinin ihtiyaç duyduğu kısa vadeli ve uzun vadeli planlamayı araştırmaktadır. Ardından küresel iklim değişikliği, hava kirliliği ve fosil yakıtların yenilenemez doğası gibi hava taşımacılığına bağlı acil ancak daha uzun vadeli çevresel sorunları araştırmaktadır. Havayolu endüstrisindeki altyapı değişikliklerinin çoğu, kamu yönetimi genelinde çözümler sunabilmektedir. COVID-19 trajedileri kaçınılmaz olarak üç sektördeki kurumsal sistemlerin temellerini sarstığından, bu çalışma sürdürülebilir kalkınma yoluyla olumsuz etkileri en aza indiren daha verimli bir yük tedarik endüstrisi için fırsatların geliştirilmesine yönelik öneriler sunmaktadır.

E firması konuyla ilgili “Taşıma türü normal dönemde de malzemeyi tedarik ettiğimiz ülkeye göre değişiklik gösteriyordu. Bu yüzden pandemi özelinde büyük bir etkilenme olmadı. Tabi ki bazı yasakların gelmesi ile her taşıma modu etkilendi. Bu da zaman kaybına sebep oldu.” yorumunda bulunmuştur.

I firması Covid-19'un kullandıkları taşıma türüne etkisini izledikleri stratejiler ile aştıklarını, “Taşıma türü değişmedi. Malzemelerimizin %85'i ithalat. Bu oranın yaklaşık

%40-50 civarı Hollanda'dan geliyor. Burada genelde tır taşımacılığı ile devam ediyoruz. Tabii ki tır bulunamadığı, aksaklık yaşandığı dönemler oldu ancak iyi bir operasyon planlamasıyla sorunlarımızı halledebildik.” şeklinde ifade etmiştir.

COVID-19 pandemisinin dünya çapında beklenmedik, hızlı yayılması, çoğu ülkede birçok endüstriyi neredeyse tamamen felç etmiştir. Aynı zamanda, kısıtlamalar sırasında bile, birçok ülke, başta gıda olmak üzere hayati malların nakliyesini donduracağından korkarak karayolu trafiğini kısıtlamak için pratikte hiçbir girişimde bulunmamıştır. Sonuç olarak, karayolu taşımacılığı ile nakliye yalnızca tüketici talebindeki düşüşten etkilenmiştir. Bununla birlikte, nakliye şirketlerinin operasyonları karantina nedeniyle ciddi değişikliklere uğramıştır. Personelin bir kısmının evden çalıştırılması da bu değişikliklerden biri olmuştur. Bir yandan, bu bazı riskleri şiddetlendirirken öte yandan, personel evden çalıştığında bu, harcamaların azaltılmasına yardımcı olmuştur ve hatta bu durum yalın ulaşım ilkesini uygulamanın bir yolu olarak düşünülebilir (Dorofeev vd., 2020: 96).

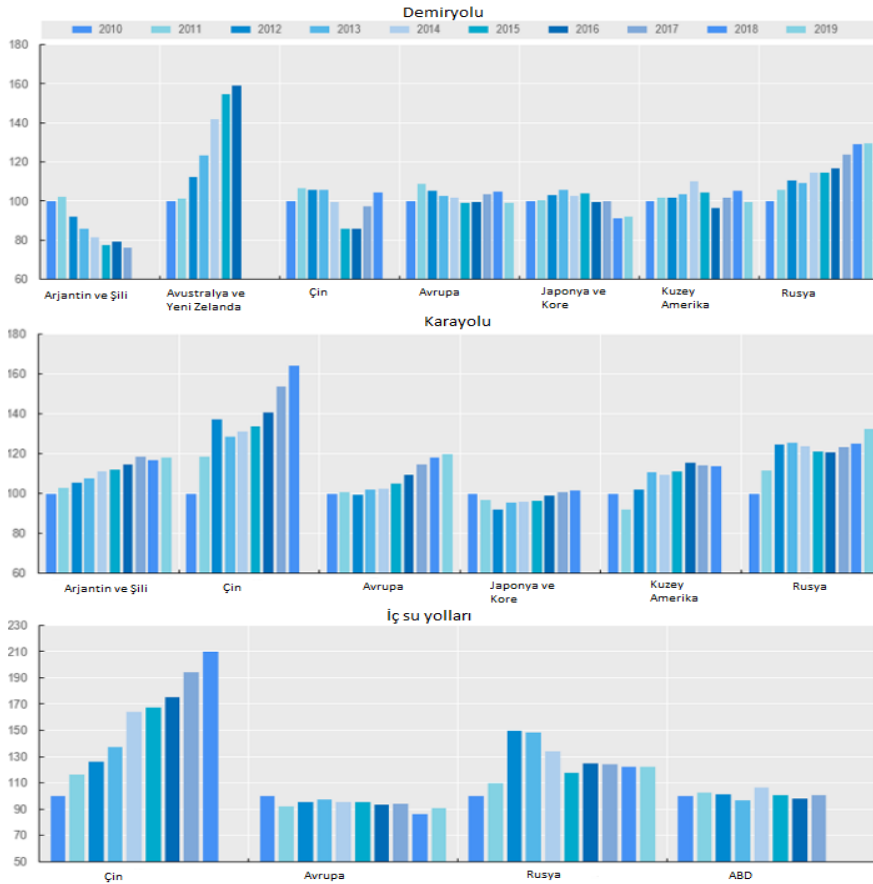
Tarvido ve diğ. (2020) çalışmalarında, COVID-19'un ulaşım sektörü üzerindeki olası etkisini analiz etmektedir. Ayrıca, mevcut sağlık acil durumunu takip edecek ve gelecekteki salgınlar durumunda dirençli olacak olan “yeni normale” sektörün nasıl yaklaşması gerektiği konusunda da fikir vermektedir. Makale, küresel tüketicilerin davranışları gibi farklı durumlarda halihazırda meydana gelen çeşitli etkileri tanımlamaktadır. Mevcut karantina durumu nedeniyle, üreticiler ve tüketiciler arasındaki etkileşim kökten değişmiştir ve tedarik zinciri vatandaşların ihtiyaçlarını karşılamak için uyum sağlamak zorunda kalmıştır. Salgının etkileri tüketimde derin olmuş ancak e-ticaret ve dijital hizmetlerde bir büyüme önem kazanmıştır ve büyümeye devam etmesi beklenmektedir. Çalışmaya göre ulaştırma sektörünün tahminleri incelendiğinde hem pandeminin akut aşamasında hem de “yeni normal” sırasında demiryollarının diğer ulaşım modlarına göre belirgin avantajları olacaktır. Öte yandan, demiryolu sektörünün yetersiz kullanımı, kentsel ulaşım sisteminin çökmesine neden olabilir. Çalışma özellikle, demiryolu rekabet edebilirliğinin artırılmasında temel kabul edilen araştırma ihtiyaçlarını vurgulamaktadır.

F firmasının bu konudaki yorumu “Konteynerlerde çok ciddi fiyat artışları oldu. Amerika'ya 2.000 doların altında yaptığımız gönderileri 9.000 dolara bulduğumuz dönemler oldu konteyner gönderilerinde. Konteyner sayısı da azaldığı için hem fazla veriyoruz hem de sıra bekliyoruz.” şeklinde olmuştur.

Aynı şekilde C firması “bu konuda majör bir değişikliğe gitmedik. Normalde havayolunu acil işlerimizde tercih ediyoruz. Onun haricinde kara yolu ile çalışıyoruz. Ancak gümrük kapılarında kuyrukların oluştuğu dönemlerde ağırlıklı olarak havayoluna yöneldik.

2020 yılının ilk aylarında, yönetimi sanayi, ticaret ve onlara hizmet eden ulaştırma sektörü üzerinde önemli bir etkisi olan COVID-19 salgını Avrupa ülkelerinde de ortaya çıkmıştır. Ulaştırma sektörü üzerindeki etki, sınır ötesi yolcu trafiğinin kısıtlanmasından ve tedarik zinciri kesintileri nedeniyle endüstriyel üretimin azalmasından kaynaklanmıştır. Nedenlerini analiz etmek için basında birkaç makale yayınlanmış, düşüşün ana nedenlerinin ülke içinde insan hareketinin kısıtlanması ve sınır ötesi yolcu trafiği olduğu belirlenmiştir. International Finance Corporation tarafından hazırlanan COVID-19'un Lojistik Üzerindeki Etkisi, 2020 yılının ilk çeyreğine ilişkin bir analiz içermekte, benzer durumların önüne geçmek için lojistik sektörlerindeki uzmanlar çözüm aramaktadır (Vıda vd., 2020: 5).

Covid-19 öncesi deniz ve karayolu taşımacılığı hacimleri incelendiğinde, çoğu bölge 2010'dan bu yana demiryolu yük akışlarında minimum değişiklik görürken, 2018 ve 2019 yılları arasında mevcut verilerle Uluslararası Ulaştırma Forumu ülkelerinin büyük çoğunluğunda demiryolu ton-kilometre oranının azaldığı görülmektedir. Karayoluyla yük taşımacılığı, 2010 yılından bu yana incelenen tüm ülkelerde ve bölgelerde artmıştır, 2019 verilerine sahip olanlar arasında en fazla Rusya (+%32), Avrupa (+%20) ve Avustralya ve Yeni Zelanda'da (+%18) ton-kilometre büyüme göstermiştir. Deniz limanlarındaki konteyner taşımacılığı, OECD ülkelerinde 2010 ve 2019 yılları arasında hem brüt tonaj hem de TEU'lar açısından artmıştır. Binek otomobil talebinin, 2010 ve 2019 yılları arasında mevcut verilerle neredeyse tüm ülkelerde arttığı kaydedilmiştir. Rusya, Japonya ve Kore, 2010 ve 2019 yılları arasındaki yıllık büyüme oranları karşılaştırıldığında mevcut verilere sahip ülkeler arasında karayolu ölümlerini en çok azaltan ülkeler arasında yer aldıkları görülmüştür (International Transport Forum, 2020: 1).



Şekil 3.5 Bölgeye göre navlun talebi 2010-2019, Ton-Kilometre

Kaynak: International Transport Forum, 2020: 3

3.3.8. Alınan Önlemler ile İlgili Bulgular

2019 yılında Covid-19'un patlak vermesi ile dünya genelinde bir panik havası yaşanmıştır. İnsanlık tarihi boyunca birçok hastalıkla karşılaşılsa da Covid-19'un yayılma hızı ve öldürme oranının yüksekliği karmaşaya sebep olmuştur. Bu sebeple ülkeler art arda önlemler almaya ve kısıtlamalar getirmeye başlamıştır. Sınırların kapatılması, uçuşların durdurulması, ülke girişlerinde testlerin yapılması bu önlemlerden bazılarıdır.

Mevcut COVID-19 pandemisinde, COVID-19'un sağlık hizmetleriyle ilişkili bulaşmasını önlemek için agresif Enfeksiyon Önleme ve Kontrol (IPC) önlemleri benimsenmiştir. Yeni bir patojenin benzeri görülmemiş tehdidi, evrensel maskeleme, ziyaretçi kısıtlamaları ve solunum semptomları olan hastalar için damlacık dağıtımı ve temas önlemleri gibi çeşitli IPC stratejilerinin hastane çapında yaygınlaştırılması için itici güç sağlamıştır. Pandemiden önce bu tür stratejiler, maliyet etkinliği ve sürdürülebilirlikle ilgili endişeler göz önüne alındığında yalnızca yüksek riskli birimlerde uygulanmaktaydı. Bu nedenle mevcut pandemi, geniş ölçekte dağıtıldığında çok modlu IPC paketlerinin etkisini değerlendirme fırsatı sağlamıştır. Bununla birlikte, COVID-19'un önceliklendirilmesi, diğer alanlarda taviz

vermeye zorlamış ve potansiyel olarak diğer hastane kaynaklı enfeksiyonların oranlarını yükseltmiştir. 2003 yılında Şiddetli Akut Solunum Yolu Sendromu (SARS) salgını sırasında metisiline dirençli *Staphylococcus aureus* (MRSA) edinme oranları gibi diğer hastane kaynaklı enfeksiyonlarda artışlar rapor edilmiştir (Wee vd., 2021: 469).

Devam eden koronavirüs hastalığı salgını Çin genelinde hızla yayılmıştır. Salgını azaltmak ve virüsün Çin'deki ve dünya çapındaki insan popülasyonlarında kalıcılığını önlemek için önemli davranışsal, klinik ve devlet müdahaleleri yapılmıştır. Seyahat kısıtlamaları da dahil olmak üzere bu benzeri görülmemiş müdahalelerin Çin'de COVID-19 yayılmasını nasıl etkilediği belirsizliğini korumaktadır. Kraemer ve diğ. (2020) çalışmalarında, Çin'deki şehirlerde vaka ithalatının bulaşmadaki rolünü aydınlatmak ve kontrol önlemlerinin etkisini tespit etmek için Wuhan'dan gerçek zamanlı hareketlilik verilerini ve seyahat geçmişi dahil ayrıntılı vaka verilerini kullanmışlardır. Başlangıçta, Çin'deki COVID-19 vakalarının mekansal dağılımı, insan hareketliliği verileriyle iyi bir şekilde açıklanmıştır. Kontrol önlemlerinin uygulanmasından sonra bu korelasyon düşmüş ve çoğu lokasyonda büyüme oranları negatif olmuştur. Bu çalışma, Çin'de uygulanan sert kontrol önlemlerinin COVID-19'un yayılmasını önemli ölçüde azalttığını göstermektedir.

A firması Covid-19 döneminde aldıkları önlemleri “Yemekhaneyi tekrar düzenledik, masalar arasına mesafe koyduk. Servis sayısını arttırdık. Aralıklı oturmayı sağladık. Şirket içinde maske kullanım kuralı getirdik. Periyodik sürelerle şirket içinde dezenfekte yaptık.” şeklinde sıralamıştır.

Bu konuyla ilgili M firması “Finansal açıdan pek önlem alamadık. Bu dönemde amacımız üretime devam etmeyi dolayısıyla finansal önlemler ikinci planda kaldı. Sağlık açısından ise öncelikle mesai saatlerini kısıtladık. Öğlen molalarını genişlettik ve yemekhaneyi düzenledik.” yorumunda bulunmuştur.

SARS-CoV-2'nin neden olduğu son COVID-19 pandemisi, 24 Haziran 2020 itibariyle dünya çapında 9.200.000'den fazla kişiye bulaşmış ve 470.000'den fazla ölüme neden olmuştur. O zaman, AB ülkeleri ve Birleşik Krallık'ta toplamda 1.500.000'den fazla COVID-19 vakası ve 175.000 ölüm bildirilmiştir. Hızla yayılan bu virüs, keskin bir şekilde artan yoğun bakıma ihtiyaç duyan hastaya yanıt vermek için yeterli malzeme ve insan kaynağına sahip olmadıkları için ulusal sağlık sistemlerine muazzam bir yük getirmektedir. Dünya çapında, halk sağlığı kuruluşları ile ulusal ve uluslararası hükümet organları, COVID-19'un yayılmasını geciktirmek amacıyla koruyucu halk sağlığı önlemlerinin sistematik olarak uygulanmasını önermiştir. Bu önlemlerin amacı, bir yandan sınırlı kaynaklar ve sınırlı hastane kapasiteleri altında yüksek kalitede bakım sağlarken diğer yandan en yüksek enfeksiyon

oranını azaltmaktır. Düzenli el yıkama gibi temel hijyen tavsiyelerine ek olarak, virüsün yayılmasını sınırladığı ve geciktirdiği bilinen en önemli tavsiye sosyal (fiziksel) mesafedir. Mart 2020'nin başlarında, diğer tüm ülkelerden (Çin hariç) daha fazla vaka ve ölümün rapor edildiği Avrupa, COVID-19 pandemisinin merkez üssü haline gelmiştir. Mart ayı boyunca çoğu Avrupa ülkesi, sosyal mesafeyi artırmak için çalışma kısıtlamaları ve halka açık yerlerin kapatılması gibi topluluk izolasyonu önlemlerini aşamalı olarak uygulamıştır. Erken aşamada en ciddi şekilde etkilenen Avrupa ülkesi İtalya, 9 ve 11 Mart 2020'de katı önlemler almıştır. Bu, kapasiteye ciddi bir tehdit oluşturan vaka sayısındaki endişe verici artışa yanıt olarak ülke çapında karantina uygulanmasını da içermiştir (Meier vd., 2020: 2).

COVID-19 virüsünün yayılmasının küresel ölçekte insan yaşamı üzerinde büyük etkisi olmuştur. Hastalığın bulaşmasını yavaşlatmak için insanlar arasındaki teması azaltmaya yönelik birçok kontrol önlemi benimsenmiştir. Süpermarketlerde müşteri sayısının kısıtlanması, sosyal mesafenin korunması, alışveriş sepeti ile giriş yapılması gibi bir dizi önlem alınmıştır. Xu ve Chraibi (2020) çalışmalarında, bu önlemlerin müşteriler arasındaki teması azaltmadaki etkinliğini sayısal simülasyonlarla araştırmışlardır. Sayısal analiz için farklı kontrol önlemlerine sahip birkaç senaryo tasarlanmıştır. Bir süpermarketteki müşterilerin hareketleri, yaya dinamikleri için mikroskobik bir modelle simüle edilmiştir. Ayrıca, temas derecesini ölçmek ve dolayısıyla nicel olarak değerlendirmek için müşteriler arasındaki mesafeye dayalı bir endeks tanımlanmıştır. Bu ölçümlerin her müşterinin ortalama temas derecesi üzerindeki etkisi araştırılmış ve süpermarketteki müşteriler arasındaki temasın mekansal dağılımı niteliksel bir şekilde gösterilmiştir. Simülasyon sonuçları, alışveriş sepeti ölçüsü dışındaki diğer iki önlemin müşteriler arasındaki teması azaltmada etkili olduğunu göstermektedir.

E firması bu dönemde aldıkları önlemleri “Personele eğitimler verildi, bilinçlendirmeye çalışıldı. Maskelerin sık sık değişimi ve düzenli takılması kuralları konuldu. Finansman açısından ise gidişat belirsiz olduğu için bazı gider kalemlerini kısmak zorunda kaldık.” şeklinde ifade etmiştir.

F firması ise “Kısa ve orta vadeli finans planı yaptık. Bütün tedarikçilerle iletişime geçtik. Toplu alım yapmaya çalıştık. İdari departmanlarda kademeli olarak çalışmaya başladık, çalışma saatlerini düzenledik ve bir arada çalışan kişi sayısını azaltmaya çalıştık.” yorumunda bulunmuştur.

Çin'de yaşananlar, karantina, sosyal mesafe ve enfekte olmuş toplulukların izolasyonunun salgını kontrol altına alabileceğini göstermektedir. Çin'deki COVID-19 müdahalesinin bu etkisi, COVID-19'un yayılmaya başladığı birçok ülke için cesaret vericidir.

Bununla birlikte, diğer ülkelerin Çin'in sonunda kabul ettiği katı önlemleri uygulayıp uygulayamayacakları belirsizdir. Her ikisi de 2002-03'te şiddetli akut solunum sendromu (SARS) salgınları geçiren Singapur ve Hong Kong, diğer ülkelere umut ve birçok ders vermektedir. Her iki yerde de COVID-19, erken vakalara rağmen, erken hükümet önlemleri ve bireyler tarafından alınan sosyal mesafe önlemleri ile bugüne kadar iyi yönetilmiştir. Sosyal mesafe önlemlerinin etkisini belirleyen temel epidemiyolojik konular, enfekte bireylerin ne kadarının hafif semptomlara sahip olduğu ve bu bireylerin kendilerini izole edip etmeyecekleri ve ne kadar etkili olduklarıdır. COVID-19'un yayılmasını kontrol etmek için bireysel davranış çok önemli olacaktır. Batı demokrasilerinde hükümet eylemi yerine kişisel eylemler, en önemli konu olabilir. Kendini erken tecrit etme, semptomlar şiddetli olmadıkça uzaktan tıbbi yardım alma ve sosyal mesafe çok önemlidir. Ağır hastalığı olan kişiler için özel tedavi ile iyi teşhis tesisleri ve uzaktan erişilen sağlık tavsiyeleri kadar hükümetin toplu toplantıları yasaklamaya yönelik eylemleri de önemlidir. İtalya, Güney Kore, Japonya ve İran, hafifletme aşamasındadır ve hızla artan sayıda COVID-19'lu insan için mümkün olan en iyi bakımı sağlamaya çalışmaktadır (Anderson vd., 2020: 931).

Tüm insanlığın bu salgınla mücadelede hayati bir sorumluluğu bulunmaktadır ve teknolojiler onlara daha fazla yardımcı olmaktadır. Kumaravel ve diğ. (2020) çalışmalarında, şu anda tüm dünyada COVID-19'a karşı savaşan insanlara bilimsel ve genel bir farkındalık kazandırmayı amaçlamaktadır. Enfekte olan insan sayısının her geçen gün arttığı ve tıp camiasının durumu kontrol altında tutmak için yorulmadan çalıştığı görülmektedir. COVID-19'un neden olduğu olumsuz etkilerin yanı sıra, halkın doğrudan veya dolaylı olarak topluma verdiği bazı olumlu etkileri anlaması da aynı derecede önemlidir. Bu çalışma, toplum ve çevre üzerinde yaratılan çeşitli etkileri vurgulamaktadır. Özel bir katkı maddesi olarak, modernize edilmiş teknolojilerin sosyal uzaklaşma döneminde insanlara nasıl yardımcı olduğu gibi bazı önemli kilit alanlar vurgulanmıştır. Hem bilgi teknolojisi hem de eğitim kurumları tarafından gerçekleştirilen bazı etkili teknolojik uygulamalar vurgulanmıştır. Ayrıca, her ülkede eyalet hükümeti ve merkezi hükümet tarafından tam karantina kuralının benimsenmesi için atılan birkaç adım vardır. Bu adımlar öncelikle insanları COVID-19 etkisinden korumak için atılmaktadır. Ayrıca bu küresel salgının daha fazla yayılmasını önlemek için oluşturulan karantina durumundan öğrenilmesi gereken öğretiler kısaca ele alınmakta ve bunları geleceğe taşımanın önemi anlatılmaktadır.

I firmasının bu konudaki yorumu “Sağlık bakanlığının öneri metinlerinin hepsine uyduk. İş güvenliği uzmanımıza danışarak uyulması gereken her türlü kuralı yerine getirdik.

Maske ve dezenfektan kullanımını arttırdık, giriş-çıkışlara uyarı metinleri astık.” şeklinde olmuştur.

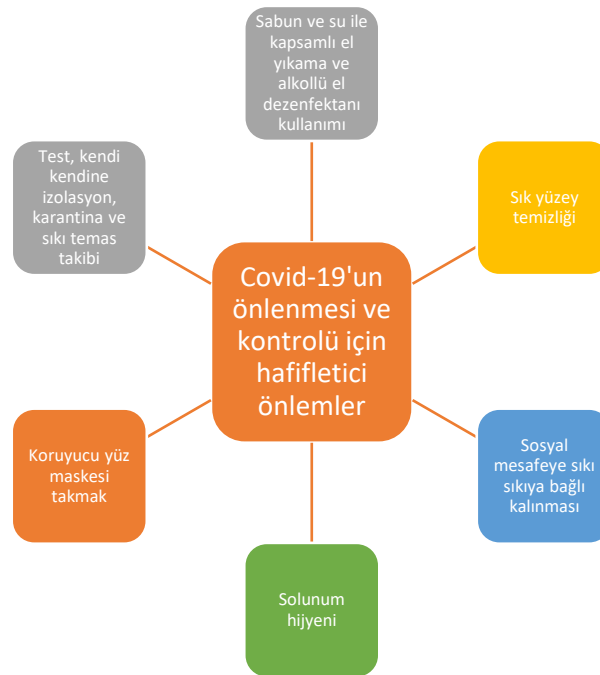
D firması aldığı önlemleri “Maske ve dezenfektana öncelik verdik. Sosyal mesafeyi korumaya özen gösterdik. Molalarda yeni oturma düzeni oluşturduk, yakın mesafelerde oturmadık. Yemekhanede aynı şekilde sayıları ona göre belirledik.” şeklinde sıralamıştır.

Olağanüstü durumlar ve salgın hastalıklar toplumda korkuya neden olur. Korku, tehdit edici uyarıların algılanmasıyla tetiklenen hoş olmayan bir duygusal durumdur. Korku, insanların davranışlarını ve maruz kaldıkları veya maruz kaldıklarını algıladıkları tehlikeleri sezgisel olarak nasıl değerlendirdiklerini etkileyebilir. Tekrarlanan ve beklenen olaylar genellikle korku yaratmaz, ancak belirsizlik varsa endişe ortaya çıkmaktadır. COVID-19 pandemisi, iş ve sosyal hayatta karşılaştıkları yeni durumlar nedeniyle birçok insanı psikolojik olarak etkilemiştir. COVID-19 pandemisi sürecinde bazı çalışanlara esnek çalışma koşullarıyla evden çalışma yönlendirmesi yapılırken, sağlık ve hizmet sektöründe çalışanların iş yükü daha da artmıştır. COVID-19 pandemisi sırasında çalışmak hem hastalığa yakalanma olasılığını artırır hem de ruh sağlığını etkiler. Sağlık uzmanlarıyla yapılan bir araştırma, katılımcıların %61'inin işe gitmekten ve %64'ünün çalışma ortamlarından dolayı enfeksiyondan korktuğunu bulmuştur. COVID-19 pandemisi sürecinde aktif olarak çalışmaya devam eden bireylerde yaşanan bu korku, çalışma hayatını olumsuz etkileyebilmektedir. Hatta aynı çalışmada sağlık çalışanlarının %65'ten fazlası işe gitmeme isteklerinin pandemiden önemli ölçüde etkilendiğini belirtmiştir (Kabasakal vd., 2021: 1239).

Koronavirüsün yüksek yayılma hızı, hastalığın kalabalık iş ortamlarında yayılmasıyla ilgili endişeleri artırmıştır. Mesleki koronavirüse maruz kalma riski, endüstrinin türüne ve işin doğasına bağlıdır. Şu anda çoğu ülke, ekonomilerini yeniden canlandırmak için çalışmaktadır ve COVID-19 salgını sırasında güvenli bir durum için çalışma koşullarını iyileştirmesi gerekmektedir. Dehghani ve diğ. (2020) çalışmalarında, işyerlerinde çalışanları COVID-19'a karşı korumak için gerekli olan mevcut mühendislik ve idari kontrol önlemlerini araştırmayı amaçlamıştır. Mühendislik kontrolü, idari kontrol, kişisel koruyucu ekipman ve bunların verimliliklerini içeren mevcut stratejiler gözden geçirilmiş ve tartışılmıştır. Literatürün gözden geçirilmesi, virüsün etkin bir şekilde kontrol altına alınması için bir dizi kontrol yaklaşımının uygulanması gerektiğini göstermiştir. Sonuçlar ayrıca, yalnızca belirli bir kontrol önlemine güvenmenin salgını etkili bir şekilde kontrol edemediğini de ortaya koymuştur.

Dünya COVID-19 için yeni aşılarda ve standart bir tedavi bulmakta zamanla yarışırken, şimdilik önlem almak, enfeksiyonun küresel olarak yayılmasını kontrol altına almanın tek

hafifletme yöntemidir. COVID-19 hafifletici önlemler, büyük ölçüde el hijyeni, solunum hijyeni, kendi kendine izolasyon ve genel halk tarafından sosyal mesafeyi içermektedir (Ayenigbara vd., 2020: 222)



Şekil 3.6 Önleme için hafifletici önlemlerin diyagram gösterimi

Kaynak: Ayenigbara vd., 2020: 222

K firmasının bu dönemde aldığı önlemler “Dünya Sağlık Örgütü’nün ve Sağlık Bakanlığı’nın bütün önerilerini uyguladık. Teknelerin ve ofislerin dezenfeksiyonunda kullanmak üzere ozon makineleri aldık. Yemekhane ve çalışma alanlarında mesafeye özen gösterdik ve tabii ki maske kullandık.” şeklindedir.

H firması bu konuda “Personeli iki gruba böldük. Yaklaşık 1 yıl kadar bu şekilde çalıştık. Diyetisyenimiz, gıda mühendislerimiz ve iş yeri hekimimizin de yer aldığı bir pandemi kurulu oluşturduk ve kararları bu şekilde aldık. Maske, dezenfektan kullanımına ekstra önem verdik.

Covid-19, kişiden kişiye temas yoluyla ve havada, kişiye veya çeşitli yüzeylere inebilen enfekte aerosoller üreten öksürükten bulaşmaktadır. SARS-CoV-2 bulaşmasını önlemenin tek en iyi yolu, WHO veya eyalet sağlık departmanı gibi güvenilir bilgi kaynaklarından alınan önlemleri takip etmektir. Kılavuzlarına göre, evdeki ortak alanlarda (örneğin masalar, sert arkalı sandalyeler, kapı kolları, ışık anahtarları, telefonlar, tabletler, dokunmatik ekranlar, uzaktan kumandalar, klavyeler, kulplar, masalar, tuvaletler, lavabolar) sık dokunulan yüzeylerin günlük olarak düzenli olarak temizlenmesi, kapsamlı el yıkama ile şiddetle tavsiye edilmektedir. Diğer yandan dezenfekte edici kimyasalların sık kullanımı ve

maruziyeti solunum yolu hastalığı, astım, alerji ve diğer tehlikeli etkilere yol açmaktadır. Bu nedenle, COVID-19 sırasında, COVID-19 ile karıştırılabilecek benzer solunum yolu hastalığı semptomlarına neden olabilecek hasta olmayan bakım alanı çevresinde sık sık dezenfektan kullanılması tavsiye edilmemektedir. EPA ve Hastalık Kontrol ve Önleme Merkezleri'nin (CDC) Sağlık Hizmetleri Enfeksiyon Kontrol Uygulamaları Danışma Komitesi (HICPAC), kimyasal, mühendislik veya idari kontrollerin ortadan kaldırılması veya ikame edilmesi ya da sağlık tesislerinde çevre kirliliğini önlemek için kişisel koruyucu ekipmanların gereksiz kullanımı dahil dezenfektanlara maruz kalmayı en aza indirecek yönergeler de getirmiştir. Halkın, dezenfektanın etkili formülasyonu ve virüsü öldürmek için önerilen zamanı konusunda da bilgisiz olduğu, bu da dezenfeksiyon sürecini engelleyebilecek ve sonuçta sakinlerin sağlık durumunu olumsuz yönde etkileyebileceği tespit edilmiştir (Rai vd., 2020: 515).

SONUÇ

2019 yılı aralık ayında ilk olarak Çin'in Wuhan kentinde tespit edilen Covid-19 virüsü genel anlamda serbest bölge firmalarını olumsuz yönde etkilemiştir. TÜİK verilerine göre Türkiye 2019 yılında sahip olduğu GSYİH ile dünyanın en büyük 19.ekonomisi konumundayken 2020 yılı ikinci çeyreği itibariyle GSYİH ve dış ticaret verilerinde düşümler kaydedilmiştir. Serbest bölgeler sahip oldukları birçok teşvik ve devlet desteği ile bu dönemde avantajlı konumda olsa da zaman içerisinde ülkelerin sınırlarını kapatması, gümrüklerde oluşan kuyruklar, sınırlarda uygulanan yeni kontroller, uçuşların durdurulması gibi etkenler üretim ve tedarik zinciri açısından olumsuz etkiler yaratmıştır. Çalışmada serbest bölgelerde faaliyet gösteren firmaların yetkili kişilere derinlemesine görüşme yöntemi ile sorular yöneltilmiş ve serbest bölgelerin pandemi döneminde nelerle karşılaştığı ve nasıl zorluklar yaşadığı hakkında deneyimleri dinlenmiştir.

Derinlemesine görüşme yöntemi kapsamında hazırlanan ve yöneltilen sorular, literatür taraması sonrası var olan boşluklar tespit edilerek ve yerli-yabancı çeşitli resmi haber kaynaklarından yararlanılarak hazırlanmıştır. Sorular genel itibariyle pandemi döneminde alınan tedbirlerin serbest bölgeler üzerinde yarattığı etkiler, gümrüklerde yaşanan sorunlar, hammadde tedariki sırasında karşılaşılan problemler, fiyat değişimleri, pandeminin işgücü üzerindeki etkisi, yeni tedarikçi edinme süreci, alınan tedbirler karşısında karşılaşılan lojistik engeller ile ilgili konular üzerine yoğunlaşmıştır.

Maliyet artışlarını değerlendirirken, firmalar genel olarak ürün fiyatlarının fahiş bir şekilde artmasına vurgu yapmıştır. Buna göre pandemi döneminde tedarik edilmesinde sorun yaşanan ürünleri stokunda bulduran firmalar, ürünleri piyasanın çok üstünde fiyatlarla satışa çıkararak krizi fırsata çevirme çabası içerisine girmişlerdir. Literatürde bu konuya farklı ülkelerin farklı sektörlerinde meydana gelen üretim maliyetlerindeki artışlar çerçevesinde değinilmiş ve bu artışın yalnızca ürün fiyatlarında değil hava, kara, deniz yolu taşımacılıklarında da etkili olduğunu ifade etmişlerdir. Aynı zamanda toplumda yaygınlaşan stokçuluk / istifçilik gibi davranışlarda talep patlamasına neden olarak arz edilen ürünlerin yetersiz kalmasına neden olmuştur. Haksız kazanç elde etme eğilimi bu dönemde dünya genelinde yaygınlaşarak ekonomide de geniş tanımlamaları bulunan kartopu etkisine bir örnek temsil ederek, dünya ticaretini büsbütün etkisi altına almıştır. Girdi fiyatlarının artması ile kâr-zarar dengesini koruyamayan dünyaca ünlü firmaların, fabrikaların kapanmaya gitmesi kaçınılmaz olmuştur. Ek olarak bu dönemde bazı firmaların düşük kapasite ile çalışmaya

devam etmesi üretim sürelerini uzatmış, bu da çıktı süresini uzatarak maliyetlerin artmasına neden olmuştur.

Fabrikaların bu şekilde kapanması, maliyet artışının yanı sıra hammadde sıkıntılarını da doğurmuştur. Literatürde bu konuya, dünya devi otomobil fabrikalarının parça eksikliğinden dolayı üretimlerini durdukları örnek verilerek değinilmiştir. Aynı şekilde yapılan görüşmeler sonucu firmalar, ürün eksikliğinden dolayı üretimlerinin geciktiğini ve teslim sürelerinin uzunluğunun işgücü maliyetlerini de dolaylı yoldan etkilediğini ifade etmişlerdir. Özellikle karayolu ile taşınması zorunlu olan tehlikeli maddelerin tesliminin, gümrüklerde yaşanan gecikmeler ve uygulanan yeni kontroller ile paralel olarak 1 yılı aşkın süreyle ertelendiği dönemler ile karşı karşıya kaldıklarını belirtmişlerdir. Söz konusu krizin son yıllarda dünyanın ana tedarikçi merkezi Çin’de patlak vermesi, birçok ülkenin bu konuda çözümsüz kalmasına neden olmuştur.

Serbest bölgelerin bu dönemde yaşadıkları sorunları değerlendirirken ön plana çıkan bir diğer konu işgücü kaybıdır. Bu dönemde zorunlu kapanmanın olduğu dönemlerde özel sektör çalışanları bu durumdan olumsuz etkilenirken, kamu sektörünün aynı seviyede etkilenmediği görülmüştür. Belirli bir dönemden sonra işten çıkarma yasağı, kısa çalışma ödeneği gibi tedbirler alınmaya çalışılsa da uzun vadede özel sektör çalışanı hem geçim sıkıntısı hem de yetenek kaybı gibi sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Görüşmeler sonucunda firmaların bu sorun ile çeşitli yöntemler ve taktikler uygulayarak baş etmeye çalıştıkları görülmüştür. Aynı şekilde yalnızca çalışanın değil, işverenin de personel eksikliği sebebiyle üretiminde aksamalar olduğu ifade edilmiştir. Literatürde bu konu nüfusun büyüklüğü, çalışma çağı ve çalışma çağında olmayan nüfus, bağımlılık oranı, işgücüne katılma oranı, işgücünün kompozisyonu, işgücü mobilitesi, çalışma ortamı, çalışma saatleri, çalışma biçimleri, iş bölümü, iş sağlığı ve güvenliği, izin süreleri, işe devamsızlık gibi farklı açılardan ele alınmış ve sonuç itibarıyla olası bir kriz durumunda bu durumdan en çok gençlerin olumsuz yönde etkilendikleri sonucuna varılmıştır.

Bir diğer konu ise halihazırda var olan tedarikçilerin de ürün tedarikinde sorun yaşamaya başlaması ile yeni tedarikçi arayışına girilmesi ve bunun sonucunda karşılaşılan sorunlardır. Firmalar, bu konuda temel olarak iletişim eksikliği üzerine vurgu yapmışlardır. Buna göre pandemi döneminde kapanmaların temel sonucu olarak yeni firmalara ulaşmak neredeyse imkânsız hale gelmiştir. Ek olarak 10 kişi çalışan bir firmanın 5 kişi ile çalışmaya başlaması ile yapılan işin tamamlanma süresi uzamış bunun sonucunda da iletişimde birtakım eksiklikler ortaya çıkmıştır. Firmaların bu konuda sorun yaşadığı bir diğer nokta güven faktörüdür. Yukarıda da değinildiği gibi bazı firmaların yüksek fiyat politikası uygulaması,

pandemi döneminde yeni tedarikçi kazanmaya çalışan üreticilerin güven problemi yaşamasına sebep olmuştur. Literatürde Covid-19 pandemisinin tedarik zincirinde önceden var olan sorunları hızlandırdığı ve görünürlük, dayanıklılık ve dijitalleşme gibi öncelikleri ön plana çıkardığından bahsedilmektedir.

Hastalığın serbest bölgeleri olumsuz etkilediği bir diğer konu, bu dönemde karşılaşılan lojistik engellerdir. Bu konuyu 4 ana bağlamda değerlendirmek gerekirse;

Pandemiden dolayı gümrüklerde uygulanan yeni kontroller sebebiyle uzun kuyrukların oluşması, ülkeler arası uçuşların durdurulması ile gerek mal gerekse yolcu taşımacılığının sekteye uğraması, yük ve yolcu gemilerinin limanlara zamanında yanaşamaması, yanaştığı durumlarda limandan zamanında ayrılamaması, sınırların kapatılması ile tedarikçi ülkelerde mal tedarik edilememesi şeklinde deneyimlenmiştir.

Bu faktörler sebebiyle lojistik ağı büsbütün zarar görmüş ve kısa vadede toparlanması mümkün görünmemektedir. 2020 yılı ikinci çeyreğinde itibaren mal ve yolcu taşımacılığı istatistikleri incelendiğinde bariz bir düşüş olduğu görülmektedir. Bir ülkenin ticaret ve dış ticaretinin bel kemiği olan lojistik ve tedarik zinciri sarsılması, pandemi döneminde bütün dünyayı etkisi altına almıştır. Bu noktada yapılan görüşmelerde neredeyse bütün firmalar aynı konudan mustarip olup, ihtiyaç duydukları malzemelerin gecikmesinin üretimlerini olumsuz etkilediğini ifade etmektedirler. Literatürde Covid-19'un lojistik ve tedarik zinciri üzerindeki olumsuz etkilerine değinilmiş, bu etkiler talebin düşmesi, talebin değişmesi, hammadde gecikmeleri, üretimin aksaması veya durması, lojistik faaliyetlerinde sınırlamalar, kesintiler ve sevkiyat gecikmeleri, lojistik maliyetlerinde artış şeklinde sıralanmıştır.

Literatürdeki çalışmalar ve görüşmeler sonucu elde edilen bulgular, serbest bölgelerin bu dönemde birtakım faktörler sebebiyle olumsuz etkilendiğini ve hazırlıksız yakalandığını ortaya koymaktadır. Ancak özellikle tekne imalatı yapan firmaların değerlendirmelerine göre bu dönemden olumlu etkilendikleri de olmuştur. Hastalığın aynı ortamda bulunmak ve yakın temas ile hızlıca yayılabilmesinden kaynaklı olarak nu dönemde izole olmayı tercih eden insanlar tekne alımına yönelmişler ve bu da serbest bölgede tekne imalatı yapan firmaların siparişlerine olumlu yansımıştır. Yine de bu tekneleri üretmek için ihtiyaç duydukları malzemeleri zamanında tedarik edemediklerinden ya da tedarik etmekte zorlandıklarından deyim yerindeyse bu durumun ekmeğini yiyememişlerdir. Toplanan veriler ve edinilen deneyimler ışığında serbest bölgeler özelinde bazı önerilerde bulunmak yerinde olacaktır. Bu önerileri şu şekilde sıralamak mümkündür:

Serbest bölgeler uygulanan teşvikler gibi üretimi aksatacak kısıtlamalardan muaf tutulmalı, üretime öncelik verilerek hammadde tedarikinin önü açılmalı, gümrük

noktalarından geçişler kolaylaştırılmalı, aşısı olan ve testi negatif çıkan Şoförler bekletilmemeli ve geçişlerine izin verilmeli, ülke sınırları yük taşımacılığına açılmalı, ticaretin önü kapatılmamalı, yükleme-boşaltma yerlerindeki faaliyetler hızlandırılmalı, gemilerin limana yanaşması ve limandan ayrılması kolaylaştırılmalı, kargo uçuşlarının seferleri arttırılmalı, fahiş fiyatlandırmanın önüne geçilmeli, tavan fiyat uygulaması getirilmeli, enfekte olan işçi mağdur edilmemeli, aynı şekilde işgücünden kalan işverene de işgücü takviyesi verilmeli, gerekirse tedarikçilere teşvikler verilmeli, ihracat ve ithalat faaliyetleri kısıtlanmamalı ve dış ticaretin önü açılmalıdır.

Son olarak bu çalışma, serbest bölgeler özelinde yapılan bir çalışmadır. Benzeri bir çalışma organize sanayi bölgeleri ya da üretim tesisleri üzerinde de yapılabilir. Bu alanlarda yapılacak derinlemesine araştırmalar, literatürde boş kalan kısımları doldurabilir. Bu çalışmanın, literatürdeki boşlukları doldurmak adına yapılacak olan diğerk çalışmalara yol göstermesi ve ışık tutması beklenmektedir.

KAYNAKÇA

- Acar, S., & Karakaş, D. G. (2017). Dünyada ve Türkiye’de Serbest Bölgeler. *Marmara İktisat Dergisi*, 1(1), 21-35.
- Akçacı, T., & Çınaroğlu, M. S. (2020). Yeni Koronavirüs (COVID-19) Salgınının Lojistik ve Ticarete Etkisi . *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 447-456.
- Alessio Tardivo, C. S. (2020). 1/16COVID-19 impact in transport, an essay from the railways’ systems research perspective Alessio Tardivo, Celestino Sánchez Martín, Armando Carrillo Zanuy* Covid-19 Impact In Transport, An Essay From The Railways’ Systems Research Perspective. *Eurnex e. V. European Rail Research Network of Excellence*, , 1-16.
- Alpago, H., & Alpago, D. O. (2020). Koronavirüs Salgınının Sosyoekonomik Sonuçları. *IBAD Sosyal Bilimler Dergisi*(8), 99-114.
- Altay, F. (2016). *Dünyada Ve Türkiye’de Serbest Bölge Uygulamaları: Konya’nın Sosyo-Ekonomik Potansiyeli ve Serbest Bölge Analizi*. Konya: Konya Ticaret Odası.
- Aminy, M. M. (2020). A Brief Overview of the Offshore Banking and Financial Crimes Within. *American Journal of Humanities and Social Sciences Research (AJHSSR)*, 4, 289-293.
- Anderson, R. M., Heesterbeek, H., Klinkenberg, D., & Hollingsworth, T. D. (2020). How will country-based mitigation measures influence the course of the COVID-19 epidemic? *Comment*, 395(10228), 931-934.
- Bakan, S., & Gökmen, S. (2014). Serbest Bölgeler Ve Dış Ticaret İlişkisi: Gaziantep Serbest Bölgesi Örneği. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 13(51), 34-51.
- Bartle, J. R., Lutte, R. K., & Leuenberger, D. Z. (2021). Sustainability and Air Freight Transportation: Lessons from the Global Pandemic. *Sustainability*, 13(7), 1-13.
- Bicil, İ. M., & Uçak, S. (2018). Toplam İhracat-Serbest Bölgeler İhracatı. *Gümrük Ticaret Dergisi*, 5(12), 50-63.
- Caro, L. P. (2021). *COVID-19 küresel salgınının 2021 yılında Türk işgücü piyasası üzerinde etkileri: Google Hareketlilik verilerini kullanarak bugünü tahmin etme modelinden elde edilen sonuçlar*. ILO.
- Carrillo, J., & Zárate, R. (2009). The Evolution of Maquiladora Best Practices: 1965–2008. *Journal of Business Ethics*, 88, 335-348.
- Cavlak, N., & Selvi, M. S. (2021). Aşırı Fiyatlama, Nedenleri Ve Covid-19’un Etkisi. *Sosyal Bilimler Metinleri*, 2, 70-84.

- Cinel, E. A. (2020). Covid-19'un Küresel Makroekonomik Etkileri ve Beklentiler. *Politik Ekonomik Kuram*, 4(1), 124-140.
- Coccia, M. (2021). High health expenditures and low exposure of population to air pollution as critical factors that can reduce fatality rate in COVID-19 pandemic crisis: a global analysis. *Environmental Research*, 199, 1-9.
- Çatuk, C., & Aydın, K. (2021). Covid-19'un Dünya Ve Türkiye Tedarik Zinciri Üzerine. *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14(37), 428-229.
- Çetinkaya, Ö., & Bektaş, N. B. (2014). Serbest Bölgeler Ve Ekonomik İşlevleri Yönüyle Değerlendirilmesi. *U.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7(2), 53-70.
- Çevik, V. A. (2021). Tarihin En Kapsamlı Soğuk Zincir Uygulaması: Koronavirüs (Covid-19) Aşısının Lojistiğinde Karşılaşılan Zorluklar. *Üsküdar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*(12), 155-204.
- Dehghani Fatemeha, O. Y. (2020). The hierarchy of preventive measures to protect workers against the COVID-19 pandemic: A review. *Work*, 67(4), 771-777.
- Dorofeev, A., Kurganov, V., Phillipova, N., & Pashkova, T. (2020). Ensuring the integrity of transportation and logistics during the COVID-19 pandemic. *Transportation Research Procedia*, 50, 96-105.
- Ebiri, R. (2006). *Serbest Bölgelerin Ekonomiye Etkileri Ve Türkiye Uygulamasının Mali Yönden İncelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Eissa, N. (2020). Pandemic Preparedness and Public Health Expenditure. *The Economics of Health Outbreaks and Epidemics*, 2227-7099.
- Elavarasan, R. M., & Pugazhendhi, R. (2020). Restructured society and environment: A review on potential technological strategies to control the COVID-19 pandemic. *Science of The Total Environment* (725).
- Erdem, Z. (2020). İşgücü Piyasası. D. Demirbaş, V. Bozkurt, & S. Yorğun (Dü) içinde, *COVID-19 Pandemisinin Ekonomik, Toplumsal Ve Siyasal Etkileri* (s. 137-152). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınevi.
- Erişen, M. A., & Yılmaz, F. Ö. (2020). COVID-19 Pandemisi Döneminde Bireylerin Harcamalarının İncelenmesi. *Gaziantep University Journal Of Social Sciences*, 340-353.
- Eroğlu, E. (2020). Covid-19'un Ekonomik Etkilerinin ve Pandemiyle Mücadele Sürecinde Alınan Ekonomik Tedbirlerin Değerlendirilmesi. *International Journal of Public Finance*, 5(2), 211-236.

- Erturgut, R. (2016). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Esmâ Kabasakal, F. Ö. (2021). COVID-19 fear and compliance in preventive measures precautions in workers during the COVID-19 pandemic. *International Archives of Occupational and Environmental Health*, 94, 1239-1247.
- Falchetta, G., & Noussan, M. (2020). The Impact of COVID-19 on Transport Demand, Modal Choices, and Sectoral Energy Consumption in Europe. *International Association for Energy Economics*, 48-50.
- Force, T. F. (2010). *Money laundering vulnerabilities of Free Trade Zones*. Paris: The Financial Action Task Force.
- Guan, D., Wang, D., Hallegatte, S., Davis, S. J., Huoz, J., Li, S., Gong, P. (2020). Global supply-chain effects of COVID-19 control measures. *Nature Human Behaviour*, 4, 577-587.
- Günaydın, Ö. E. (2020). Serbest Bölgeler ve Dış Ticaret İlişkisi: Ege Serbest Bölgesi Üzerine Bir Araştırma. *Uluslararası Sosyal Bilimler ve Eğitim Dergisi*, 2(2), 24-43.
- Güven, H. (2020). COVID-19 Pandemik Krizi Sürecinde E-Ticarette Meydana Gelen Değişimler. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(5), 251-268.
- Hansen, J., Reinecke, A., & Schmerer, H.-J. (2021). Health Expenditures and the Effectiveness of Covid-19 Prevention in International Comparison. *CESifo Working Papers*, 1-43.
- Houchen, B. (2019). *A Free Zone Policy fit for the UK Main Report*. London: Vivid Economics.
- IFC. (2020). *Pre-Covid-19 sea and road freight volumes show continued growth*. International Transport Forum.
- IFC. (2021). *The Impact of COVID-19 on Logistics*. International Finance Corporation.
- ILO. (2021). *COVID-19 and the world of work. Eighth edition*. ILO.
- Israel Oluwasegun Ayenigbara, O. R. (2020). COVID-19 (SARS-CoV-2) pandemic: fears, facts and preventive measures. *Germes*, 10(3), 218-228.
- Karaduman, N., & Yıldız, Z. (2002). Serbest Bölge Uygulamalarının Dış Ticarete ve Yabancı Sermayeye Katkıları. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Dergisi*, 7(1), 133-152.
- Karagöz, F. (2020). Pandeminin Küresel Tedarik Zincirlerinin İşleyişine Etkisi Ve Muhtemel Sonuçları Üzerine Bir Değerlendirme. D. Demirbaş, V. Bozkurt, & S. Yorğun (Dü)

- içinde, *COVID-19 Pandemisinin Ekonomik, Toplumsal Ve Siyasal Etkileri* (s. 69-86). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınevi.
- Koçarslan, H. (2020). Tedarik Zinciri Yönetimi Açısından Serbest Bölgelerin İşlevi. *İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi*, 5(12), 116-129.
- Köse, Z. (2020). COVID-19'un Küresel Ekonomiye Etkileri. E. Şen, D. Hıdıroğlu, & O. Yılmaz İçinde, *COVID-19 Pandemisinde Yönetim Ve Ekonomi* (s. 43-67). Ankara: Gazi Kitabevi.
- Kumar, A., Luthra, S., Mangla, S. K., & Kazançoğlu, Y. (2020). COVID-19 impact on sustainable production and operations management. *Sustainable Operations and Computers*(1), 1-7.
- Küçük, E. (2005). Yeni Üretim Ortamında Genel Üretim Maliyetleri Ve Kayseri'deki Bazı Uygulamalara İlişkin Bir Araştırma. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*(25), 1-23.
- Kümbetoğlu, B. (2012). *Sosyoloji ve Antropolojide Niteliksel*. İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Liang En Ian Wee, E. P.-m. (2021). Unintended consequences of infection prevention and control measures during COVID-19 pandemic. *American Journal of Infection Control*, 49(4), 469-477.
- Liangliang Zhou, Y. S. (2019). Evaluation of Land Intensive Use in Shanghai Pilot Free Trade Zone. *Land*, 8(6).
- McKibbin, W., & Fernando, R. (2020). The Global Macroeconomic Impacts of COVID-19: Seven Scenarios. *CAMA Working Paper*, 2-43.
- Meena Seshamani, A. G. (2004). Time to death and health expenditure: an improved model for the impact of demographic change on health care costs. *Age and Ageing*, 33(6), 556-561.
- Meier, K., Glatz, T., GuijtI, M. C., & Piccininni, M. (2020). Public perspectives on protective measures during the COVID-19 pandemic in the Netherlands, Germany and Italy: A survey study. *PLOS ONE*, 15(8).
- Michail, N. A., & D.Melas, K. (2020). Shipping markets in turmoil: An analysis of the Covid-19 outbreak and its implications. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 7.
- Min, C., & L. J. (2020). Influence of COVID-19 on Manufacturing Industry and Corresponding Countermeasures from Supply Chain Perspective. *J. Shanghai Jiao Tong Univ.*, 25(4), 409-416.

- Moritz U. G. Kraemer, C.-H. Y.-H.-1. (2020). The effect of human mobility and control measures on the COVID-19 epidemic in China. *Science*, 368(6490), 493-497.
- Morris, A. (2015). *A Practical Introduction To In-Depth Interviewing*. London: Sage Publications.
- Muzhdabayeva, F. (2006). *Dünyada Ve Türkiye’de Serbest Bölge Uygulamaları: Ege Serbest Bölgesi’nin İzmir Ekonomisine Etkisi*. Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Nakıboğlu, G. (2020). COVID-19 Döneminde Küresel Tedarik Zincirlerinde Yaşananlar ve Dönüşüm. *Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 17(2), 1-16.
- Orhan, A. (2003). Serbest Bölgelerin Sağladığı Avantajlar: KOSBAŞ Örneği. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (5), 117-131.
- Ortakarpuz, M. (2020). Serbest Bölgeler Kavramı Ve Genel Bilgiler. M. Ortakarpuz (Dü.) içinde, *Küresel Ekonomide Özel Ekonomik Alanlar; Serbest Bölgeler Ve Lojistik Köyler* (s. 13-45). Ankara: Eğitim Yayınevi.
- Öncel, A., & Demirtaş, Ş. (2017). Serbest Bölgelerin Dış Ticarete Etkileri: Türkiye Üzerine ARDL Modeli ile Ampirik Bir Uygulama. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, 12(21), 7-24.
- Papanikos, G. T. (2020). Do National Health Expenditures Matter for the COVID-19? Evidence from the European Union. *JOUR*, 1-9.
- Qin, X., Godil, D. I., Khan, M. K., Sarwat, S., Alam, S., & Janjua, L. (2021). Investigating the effects of COVID-19 and public health expenditure on global supply chain operations: an empirical study. *Operations Management Research*, 1-13.
- Rahman, K. J., Nabil, A., Mazharul, I. M., & Olav, M. (2020). Healthcare Capacity, Health Expenditure, and Civil Society as Predictors of COVID-19 Case Fatalities: A Global Analysis. *Frontiers in Public Health*, 8, 2296-2565.
- Rai, N. K., Ashok, A., & Akondi, B. R. (2020). Consequences of chemical impact of disinfectants: safe preventive measures against COVID-19. *Critical Reviews in Toxicology*, 50(6), 513-520.
- Santhosh Kumar Kumaravel, R. K. (2020). Investigation on the impacts of COVID-19 quarantine on society and environment: Preventive measures and supportive technologies. *3 Biotech*, 1*24.
- Sedex. (2021). *The Impact of COVID-19 on Suppliers*. Sedex.
- Sefikhanov, A. (2005). Serbest Bölgeler Ve Vergi Rekabeti. *Yüksek Lisans Tezi*. Bursa: Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü .

- Sharat Ganapati, W. F. (2021). Entrepôt: Hubs, Scale, and Trade Costs. *National Bureau of Economic Research*, 1-48.
- Showkat, N., & Parveen, H. (2019). In-depth Interview. *Communications Research*, 1-9.
- 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*(7), 1993-2008.
- Soylu, Ö. B. (2020). Türkiye Ekonomisinde COVID-19'un Sektörel Etkileri. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(5), 169-185.
- Świtała Marcin, Ł. A. (2021). Road freight transport companies facing the COVID-19 pandemic. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*(5), 8-16.
- T.Y.Leung, Sharma, P., Adithipyangkul, P., & Hosie, P. (2020). Gender equity and public health outcomes: The COVID-19 experience. *Journal of Business Research*, 116, 193-198.
- Tekin, H. H., & Tekin, H. (2012). Nitel Araştırma Yönteminin Bir Veri Toplama Tekniği Olarak Derinlemesine Görüşme. *İstanbul University Journal of Sociology*, 3(13), 101-116.
- Tekoğlu, A. S. (2020). Covid-19 Salgını ve Dış Ticarete Kriz Yönetimi: Türkiye Örneği. *Gümrük Ticaret Dergisi*, 7(22), 32-53.
- Thubert, S., Francoulon, L., Weber, L., CosteManiere, I., & FabienBoyaval. (2017). Duty-free shops: Are luxury brands being democratized? *Procedia Computer Science*, 122, 533-540.
- Tokmak, M. (2016). Sözlü Tarih Ve Derinlemesine Görüşme. *Ardahan Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*(3), 83-96.
- UNCTAD. (2019). *World Investment Report 2019 - Special Economic Zones*.
- UNICEF. (2021). *COVID-19 Impact Assessment on Global Logistics and Supplies*. UNICEF.
- Varol, F. (2020). Dünyada Serbest Bölgeler. M. Ortakarpuz (Dü.) içinde, *Küresel Ekonomide Özel Ekonomik Alanlar; Serbest Bölgeler Ve Lojistik Köyler* (s. 47-66). Ankara: EĞİTİM Yayınevi.
- Vida, L., Illés, B., & Bányai, Á. (2020). Preventing The Negative Effects Of The Covid-19 Epidemic In International Freight Transport. *Advanced Logistic Systems – Theory and Practice*, 14(1), 5-13.
- Webster, A., Khorana, S., & Pastore, F. (2021). The Effects of COVID-19 on Employment, Labour Markets and Gender Equality in Central America. *IZA – Institute of Labor Economics*, 1-44.

- Xu, Q., & Chraibi, M. (2020). On the Effectiveness of the Measures in Supermarkets for Reducing Contact among Customers during COVID-19 Period. *Sustainability*, 12(22).
- Yalman, İ. N., Ünal, E. A., & Koşaroğlu, Ş. M. (2021). Covid-19 Salgını Sürecinin İşgücü Piyasaları Üzerine Etkisi: Uygulamalı Bir Araştırma. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 35(3), 1125-1144.
- Yıldırım, U. (2021). COVID-19 Pandemisinin Dış Ticaret Üzerine Etkisi: İstatistiksel Bir Yaklaşım. *Fiscaoeconomia*, 5(1), 280-295.
- Yurdakul, G., Çelenk, A., Deveci, M., & Durukan, T. (2020). Üretim ve Hizmet Sektörlerinin Covid-19 Süreci ve Sonrasındaki Geleceği Üzerine Bir Değerlendirme. *Gaziantep University Journal Of Social Sciences*, 212-229.

İnternet Kaynakları

- “Free zones which are in operation in the customs territory of the Union, as communicated by the Member States to the Commission”.
https://ec.europa.eu/taxation_customs/system/files/2020-04/list_freezones.pdf. (erişim tarihi: 09.02.2022).
- “Impact covid19 transport logistics”.
https://www.tradeconomics.com/iec_publication/impact-covid19-transport-logistics/. (erişim tarihi: 23.04.2022).
- “The Free Territory of Trieste”. <http://www.triest-ngo.org/the-free-territory-of-trieste/>. (erişim tarihi: 13.02.2022).
- ASB. <http://www.asb.com.tr/Default.aspx>. (erişim tarihi: 06.03.2022).
- ASBAŞ. https://www.asbas.com.tr/asbas_kurumsal-hizmetler-serbest-bolge.asp. (erişim tarihi: 26.02.2022).
- BUSEB. <http://www.buseb.com/>. (erişim tarihi: 12.03.2022).
- CTI, “Global Supply & Demand Shocks for Raw Materials During COVID-19”.
<http://www.cticable.com.tw/index.php/global-supply-demand-shocks-for-raw-materials-during-covid-19/>. (erişim tarihi: 23.04.2022).
- DESBAŞ. <https://desbas.com.tr/>. (erişim tarihi: 05.03.2022).
- EIT, “Raw Materials Position Paper on COVID-19”. <https://eitrawmaterials.eu/wp-content/uploads/2020/04/EIT-RawMaterials-Position-Paper-on-COVID-19.pdf>. (erişim tarihi: 09.04.2022).
- ESBAŞ. <https://www.esbas.com.tr/>. (erişim tarihi: 26.02.2022).

EY, “How COVID-19 impacted supply chains and what comes next”.

https://www.ey.com/en_gl/supply-chain/how-covid-19-impacted-supply-chains-and-what-comes-next. (erişim tarihi: 17.04.2022).

GASBAŞ. <https://www.gasbas.com.tr/index.html>. (erişim tarihi: 09.03.2022).

Icontainers, “The world's most important free trade zones”.

<https://www.icontainers.com/us/2019/08/20/worlds-most-important-free-trade-zones/>. (erişim tarihi: 31.01.2022).

İSBAŞ. <https://www.isbas.com.tr/hakkimizda.html#1>. (erişim tarihi: 05.03.2022).

İSBİ. <https://www.isbi.com.tr/Default.aspx>. (erişim tarihi: 05.03.2022).

İZBAŞ. <https://www.izbas.net/anasayfa>. (erişim tarihi: 09.03.2022).

KAYSER. <https://www.kayser.com.tr/>. (erişim tarihi: 09.03.2022).

KOSBAŞ. <https://www.kosbas.com.tr/>. (erişim tarihi: 12.03.2022).

MESBAŞ. <https://www.mesbas.com.tr/index.html>. (erişim tarihi: 24.02.2022).

Mevlana Kalkınma Ajansı.

<https://www.mevka.org.tr/Yukleme/Uploads/DsySuJa5G7212017101907AM.pdf>. (erişim tarihi: 23.01.2022).

NielsenIQ, “Key consumer behavior threshold identified as the coronavirus outbreak evolves”. <https://nielseniq.com/global/en/insights/analysis/2020/key-consumer-behavior-thresholds-identified-as-the-coronavirus-outbreak-evolves-2/>. (erişim tarihi: 07.04.2022).

OECD. https://www.oecd-ilibrary.org/economics/oecd-observer_15615529#sthash.QFs3Di0D.dpuf. (erişim tarihi: 03.02.2022).

Official Journal of the European Communities, “Commission communication Publication of free zones in existence and in operation”. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:C1998/225/05\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:C1998/225/05(02)). (erişim tarihi: 06.02.2022).

Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4562.pdf>. (erişim tarihi: 23.01.2022).

Pew Research Center, “U.S. labor market inches back from the COVID-19 shock, but recovery is far from complete”. <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2021/04/14/u-s-labor-market-inches-back-from-the-covid-19-shock-but-recovery-is-far-from-complete/>. (erişim tarihi: 23.04.2022).

Russia Briefing, “Russia’s Free Trade & Special Economic Zones”. <https://www.russia-briefing.com/news/russias-free-trade-special-economic-zones.html/>. (erişim tarihi: 20.02.2022).

Serbest Bölgeler Kanunu. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.3218.pdf>. (erişim tarihi: 01.02.2022).

Statista, “Forecasted global real Gross Domestic Product (GDP) growth due to the coronavirus (COVID-19) from 2019 to 2023”.

<https://www.statista.com/statistics/1102889/covid-19-forecasted-global-real-gdp-growth/#statisticContainer>. (erişim tarihi: 20.03.2022).

Statista, “Impact of the coronavirus pandemic on the global economy - Statistics & Facts”

<https://www.statista.com/topics/6139/covid-19-impact-on-the-global-economy/#dossierKeyfigures>. (erişim tarihi: 20.03.2022).

TAYSEB. <http://tayseb.com/tr>. (erişim tarihi: 05.03.2022).

Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu.

<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4691.pdf>. (erişim tarihi: 23.01.2022).

Ticaret Bakanlığı, “Genel Bilgi”.

https://ticaret.gov.tr/data/5b9b61fc13b8761cc09f9b92/genel_bilgi.TB.pdf. (erişim tarihi: 23.01.2022).

Ticaret Bakanlığı, “Serbest Bölge Faaliyet Ruhsatlarının Konularına Göre Dağılımı”.

https://ticaret.gov.tr/data/5b8707aa13b8761450e18e06/Faaliyet_Ruhsatlarinin_Dagilimi.pdf. (erişim tarihi: 23.01.2022).

Ticaret Bakanlığı, “Serbest Bölgeler İtibariyle Yıllık Ticaret Hacimleri”.

https://ticaret.gov.tr/data/5b8707aa13b8761450e18e06/Sb_Ticaret_Hacminin_Dagilimi.pdf. (erişim tarihi: 23.01.2022).

Ticaret Bakanlığı, “Serbest Bölgeler Ticaret Hacminin Sektörlere Göre Dağılımı”.

https://ticaret.gov.tr/data/5b8707aa13b8761450e18e06/Sektorel_Ticaret_Hacmi.pdf. (erişim tarihi: 23.01.2022).

Ticaret Bakanlığı, “Serbest Bölgelerde İstihdam”.

https://ticaret.gov.tr/data/5b8707aa13b8761450e18e06/SB_istihdam.pdf. (erişim tarihi: 23.01.2022).

Ticaret Bakanlığı, “Serbest Bölgelerimizin Sunduğu Avantajlar”.

<https://ticaret.gov.tr/data/5b9b666013b8761cc09f9bad/Avantajlar.pdf>. (erişim tarihi: 17.01.2022).

Ticaret Bakanlığı, “Yönü İtibariyle Toplam Ticaret Hacmindeki Değişmeler”.

https://ticaret.gov.tr/data/5b8707aa13b8761450e18e06/Toplam_Tic_Hacim_Degismeler.pdf. (erişim tarihi: 23.01.2022).

Ticaret Bakanlığı. <https://www.sebatlas.gov.tr/>. (erişim tarihi: 26.02.2022).

TRANSBAŞ. http://www.transbas.com/about_us_tr.asp. (erişim tarihi: 05.03.2022).

TÜBİTAK, “COVID-19 ve Toplum.

https://tubitak.gov.tr/sites/default/files/20689/covid_19_ve_toplum_salginin_sosyal_b_eneri_ve_ekonomik_etkileri_sorunlar_ve_cozumler.pdf. (erişim tarihi: 07.04.2022).

TÜBİTAK-MAM. <https://marmarateknokent.com.tr/>. (erişim tarihi: 09.03.2022).

TÜİK, “Turizm İstatistikleri, I. Çeyrek: Ocak - Mart, 2020”.

<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Turizm-Istatistikleri-I.-Ceyrek:-Ocak---Mart,-2020-33672>. (erişim tarihi: 20.03.2022).

TÜİK. <https://data.tuik.gov.tr/>. (erişim tarihi: 21.03.2022).

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası. <https://www.tcmb.gov.tr/>. (erişim tarihi: 22.03.2022).

U.S. Customs and Border Protection, “About Foreign-Trade Zones and Contact Info”.

<https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/cargo-control/foreign-trade-zones/about>. (erişim tarihi: 20.02.2022).

Ulaştırma Bakanlığı, “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü”.

<https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/AnaSayfa.aspx>. (erişim tarihi: 26.03.2022).

UTİKAD, “Koronavirüs’ün Lojistik Faaliyetlere Etkisi Sürüyor”.

<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/28822/koronavirus-un-lojistik-faaliyetlere-etkisi-suruyor>. (erişim tarihi: 19.04.2022).

WHO Europe, “Coronavirus disease (COVID-19) pandemic”

<https://www.euro.who.int/en/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/novel-coronavirus-2019-ncov>. (erişim tarihi: 20.03.2022).

WHO, “Coronavirus disease (COVID-19)”. https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab=tab_1.

(erişim tarihi: 20.03.2022).

WHO, “WHO Coronavirus (COVID-19) Dashboard”. <https://covid19.who.int/>, (erişim tarihi:

01.05.2022).

EK 1- DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME SORULARI

1. Firmanızın serbest bölge içerisindeki faaliyet alanı ve iş tanımı hakkında bilgi verir misiniz?
2. Covid-19 kapsamında alınan önlemler ve uygulanan kısıtlamalar serbest bölgeleri nasıl etkiledi? Deneyimlerinizi paylaşır mısınız?
3. Covid-19 döneminde gümrüklerde ne gibi sorunlar yaşandı? Bu durumun sizi nasıl etkilediğinden bahseder misiniz?
4. Covid-19 döneminde dünya genelinde yaşanan hammadde tedarikinde ne gibi sıkıntılar yaşandı? Bu durumun üretimimize yansımaları nasıl oldu?
5. Covid-19 pandemisi nedeniyle önceden tedarik ettiğiniz ürünlerde fiyat değişimleri ne yönde oldu? Bunun maliyetinize etkilerinden bahseder misiniz?
6. Covid-19 pandemisinin ürün skalanız üzerinde genişleme veya daralma açısından ne gibi etkileri oldu?
7. Covid-19 pandemisi sebebiyle işgücünüz nasıl etkilendi?
8. Covid-19 pandemisinin kullandığınız taşıma türüne nasıl bir etkisi oldu?
9. Covid-19 sebebiyle ürün tedarikinde çalıştığınız ülkeler dışında yeni ülkeler ile iletişime geçmek durumunda kaldınız mı? Bu süreçteki deneyimlerinizi paylaşır mısınız?
10. Covid-19 döneminde hijyen kuralları gereği artış gösteren sağlık malzemesi giderlerinin şirket finansmanına ne gibi etkileri oldu?
11. Covid-19 döneminde ne gibi lojistik engellerle (gümrük kapılarında yaşanan kuyruklar, ülkeler arası uçuşların durdurulması, yükleme-boşaltma yerlerinin değişmesi vs.) karşılaştınız?
12. Covid-19 döneminde pandemiden en az seviyede etkilenmek için gerek finansman gerekse sağlık açısından ne gibi tedbirler aldınız?
13. Covid-19 döneminde müşteri veya çalıştığınız firma sayılarında nasıl değişiklikler oldu?
14. Covid-19 sebebiyle satış ve satın alma süreçlerinde ne gibi stratejiler izlediniz? Değişikliğe gittiyseniz bunlardan bahseder misiniz?
15. Covid-19 döneminde yeni tedarikçi bulmakta ne tür sıkıntılar yaşadınız?

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI	Dilara ÖZTAŞ
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	Aldemir Atilla Konuk Anadolu Lisesi
Lisans Diploması	Akdeniz Üniversitesi – İktisadi İdari Bilimler Fakültesi – Uluslararası İlişkiler
Yabancı Dil / Diller	İngilizce: İyi
BİLİMSEL FAALİYETLER	
Erturgut, R. & Öztaş, D. (2021). “Bir Lojistik Ülke Profili Olarak Birleşik Krallık: SWOT Analizine Dayalı Bir İnceleme”. <i>Twelfth Eurasian Conference on Language & Social Sciences</i> .	
İŞ DENEYİMİ	
Stajlar	Corendon Airlines – Teknik Satın Alma ve Lojistik Stajyeri - Temmuz 2019 – Ağustos 2019
Çalıştığı Kurumlar	Agest Marine Electrical Technologies – Satın Alma Sorumlusu – Temmuz 2021 – (Devam Ediyor)