**COVID-19 SONRASINDAKİ YENİ DÜNYA REGÜLASYONUNDA TÜRKİYE’NİN KONUMU**

**Ercan Taşkın**

Prof. Dr., Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Finansman Bölümü, *ercan.taskin@dpu.edu.tr*, [*https://orcid.org/0000-0001-8499-1013*](https://orcid.org/0000-0001-8499-1013)

**Özden Sevgi Akıncı**

Doktora Öğrencisi, Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Finansman Anabilim Dalı, *osevgiakinci@hotmail.com*, [*https://orcid.org/0000-0002-9250-4446*](https://orcid.org/0000-0002-9250-4446)

**Özet**

2007-2009 küresel krizi, tarihin en büyük ekonomik krizlerden biri olarak kayıtlara geçmiş ve tüm dünyaya olumsuz ekonomik etkiler bırakmıştır. Üzerinden 12 yıl geçmiş olmasına rağmen, küresel kriz, başta Avrupa’daki Euro Krizinde olmak üzere etkisini halen sürdürmektedir. Yerküredeki ekonomik etkisinin en az Büyük Buhran kadar olduğu bugün genel olarak kabul edilmektedir. Ticaret savaşlarının da sahneye girmesi, küresel ticaret hacminde önemli bir azalıma neden olmuş ve söz konusu krizin etkilerini artırmıştır.

Henüz böylesine önemli bir küresel krizin etkisinden kurtulamamış bir dünyada patlak veren Covid-19 salgını, tüm devletler ve dünya çapındaki işletmeler için çeşitli anlamlarda son derece zorlayıcı olmuştur. Böylesine önemli değişim ve dönüşümlerin yaşandığı yerkürede, Pasifik Okyanusu ve Süveyş kanalını içeren lojistik tedarik zinciri rotalarındaki güvensizlik de Çin’in Kuşak ve Yol projesine giderek artan bir ilgiyi öne çıkarmıştır.

Pekin’den Londra’ya kadar iki yönlü kesintisiz ve güvenli ürün tedariki bağlamında Türkiye’nin önemli bir rol oynadığı orta koridor yeni bir yaşamsallık ve stratejik bir önem kazanmıştır. Nitel olarak hazırlanmış olan bu çalışmada, Covid-19 sonrasındaki yeni dünya regülasyonunda Türkiye’nin konumu ve bunun Türkiye açısından yarattığı önemli fırsat ve zorluklar doküman analiziyle irdelenmiştir.

Salgın sonrası için genel olarak öne sürülen lojistik kaygılar Türkiye’nin üretim üssü konumunu daha çok güçlendirmiştir. Nitekim bu yönde Türkiye’ye doğru yeni yatırım atılımları gözlenmiştir. Karabağ savaşı sonrası yapılan antlaşma sonucu açılan koridor ile birlikte İngiltere’den yola çıkan herhangi bir ticari yükün Çin’e kadar kesintisiz ve güvenli yeni bir güzergahı olanaklı hale gelmiştir. Çalışma sonucunda elde edilen bulgular ışığında Türkiye’nin son dönemdeki stratejik lojistik yatırımlarına ek olarak lojistik köylerini önceleyip yapımını hızlandırmasının Türkiye’nin transit ülke konumunu daha da güçlendirebileceği çıkarımında bulunulmuştur. Bulgular ışında varılan, konuyla ilgili diğer tespitler ve öneriler de sonuç bölümünde ortaya konulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Uluslararası Politik Ekonomi, Uluslararası Ticaret, Küresel Tedarik Zinciri.

**TURKEY'S POSITION IN THE POST COVID-19 WORLD REGULATIONS**

**Abstract**

The 2007-2009 global crises was recorded as one of the biggest economic crises in history and left negative economic impacts to the whole world. Despite the fact that 12 years have passed, the global crisis still continues, especially in the Euro Crisis in Europe. It is generally accepted today that its economic impact on the globe was at least as much as the Great Depression. Coming into the scene of trade wars caused a significant decrease in the global trade volume and increased the effects of the crisis in question.

The Covid-19 pandemic, which broke out in a world that has not yet recovered from such a significant global crisis, has been extremely challenging in various ways for all states and businesses around the world. Insecurity in the logistics supply chain routes, including the Pacific Ocean and the Suez Canal, has also highlighted an increasing interest in China's Belt and Road project in the world where such important changes and transformations have been experienced.

The central corridor from Beijing to London which Turkey plays an important role, in the context of two-way continuous supply of safe products, gained a new vitality and strategic importance. In this study, which was designed as qualitative, Turkey's position in the post covid-19 world regulations and its significant opportunities and challenges created for Turkey are examined by document analysis method.

General logistical concerns rose for the Post-Pandemic era, has strengthened Turkey's position as production base. In fact, new investment breakthrough was observed towards Turkey. With the corridor opened as a result of the agreement made after the Karabakh war, a new uninterrupted and safe route of any commercial cargo leaving Britain to China has become available. In the context of the findings obtained as a result of the study. Accelerating the construction of logistics centers in addition to strategic logistics investments made in Turkey in the last period, will be able to further strengthen Turkey's position as a transit country. Other findings and suggestions related to the subject based on the findings are also presented in the conclusion section.

**Keywords:** International Political Economy, International Trade, Global Supply Chain.

**Amaç**

1. Covid-19 sonrası için, küresel lojistikteki koşulların ve yeni eğilimlerin anlaşılması.
2. Salgın ortamındaki tedarik zincirini etkileyen temel değişkenleri ortaya çıkarmak ve salgın sonrası için gerekli stratejiyi belirlemek.
3. Covid-19 sonrasında Türkiye’nin lojistik açıdan olası konumunu ve olanaklarını incelemek ve fırsatların daha iyi değerlendirilebilmesi için ortaya çıkan önerileri sunmak.

**Yöntem**

Bu çalışmada nitel yöntem kullanılmıştır. Öncelikle literatür taraması gerçekleştirilmiştir. Elde edilen veriler görsel analiz, gözlem ve değerlendirme süreçlerinden geçirilerek yorumlanmıştır.

**Giriş**

Genel olarak bakıldığında, 2020 başında, küresel ticaretin ve dünya ekonomilerinin içinde bulunduğu koşulların pek iç açıcı olmadığı anlaşılmaktadır. 2007-2009 küresel finansal krizinden bu yana etkisini azaltmamış ve hatta katlanarak artmış olan kırılganlıklar ve yorgunluk, salgın sonrası dönemde çözüme ulaşılmasını zorlaştıran faktörler olarak öne çıkmaktadır. 2008'dekinden çok daha ciddi bir krizin beklendiği bir zamanda patlak vermiş olan Covid-19 salgınının küresel ekonomiye etkileri bağlamında doyurucu verilere ulaşmak halen olanaklı görünmemektedir. Buna rağmen, hükümetlerin oluşturduğu ekonomik yardım paketleriyle trilyon dolarları bulan teşvik paketlerinin söz konusu krizi çözmeye yeterli olamayacağı ve hatta krizi derinleştireceği genel olarak kabul edilmektedir.

Türkiye’de lojistik köylerin öneminin fark edilmesi ve buna yönelik etkinliğin ve yatırımların artmasıyla birlikte, yapılan akademik çalışmalarda artış olduğu gözlenmiştir. Yapılan literatür taramasında, mevcut çalışmaların, lojistik köylerin öneminin ve yer seçiminin vurgulanması ve lojistik köylerde verimlilik artışına katkıda bulunabilmesi konularına odaklandığı görülmüştür. Covid-19 Salgınına bağlı olarak Türkiye için lojistik köylerin önemi ve Türkiye’nin bu bağlamda yeni dünya regülasyonundaki konumuna odaklanmış bir çalışma bulunamamıştır. Çalışmanın bu boşluğu doldurması ve bu yönde katkıda bulunması umulmaktadır. Yapılan literatür araştırmasında Covid-19 küresel salgınının lojistik uygulamalar üzerindeki etkisini ele alan bazı çalışmalara burada yer verilmiştir:

Akçacı ve Çınaroğlu (2020), yaptıkları çalışmada, 2020 yılında dünyada etkisini gösteren Covid-19'un küresel ekonomi üzerindeki etkisini tespit etmeyi amaçlamıştır. Bu amaçla havayolu yolcu sayısı ve yük trafiğinin 2018-2020 yılları arasındaki değişimi analiz edilmiş ve bu salgın hastalığın lojistik sektörünü ve ticareti nasıl etkilediği ortaya konulmuştur.

Odunayo ve Adim (2020), “Covid-19 ve Tedarik Zinciri Bozulması: Kavramsal Bir İnceleme” başlığını verdikleri çalışmalarında, çevrimiçi verilerin gerçek zamanlı politika oluşturma için diğer veri kümeleriyle birlikte nasıl kullanılabileceğini vurgulamıştır. Çalışma, Covid-19'un tedarik zinciri kesintisi ve benimsenen yanıt stratejileri üzerindeki etkisini kavramsal olarak incelemiştir.

Pilikoğlu ve Sağlam (2020), çalışmalarında, Endüstri 4.0 devrimini detaylıca incelemek ve bu devrimin lojistik sektörüne getireceği yenilikleri Covid 19 sürecinin etkisiyle birlikte ortaya koymayı amaçlamıştır. Ayrıca Covid 19 sürecinde dijitalleşmenin lojistik sektöründe faaliyet gösteren işletmeleri iş süreçleri açısından nasıl etkilediği, ilerleyen zamanlarda oluşabilecek olumlu olumsuz etkilerinin neler olabileceği incelenmiştir. Bu sorulara cevap oluşturmak amacıyla, soru listesi hazırlanmış ve nitel araştırma türlerinden derinlemesine mülakat tekniği kullanarak, lojistik sektöründen alanında uzman bir yöneticiyle görüşme gerçekleştirilmiş, sonuçlar değerlendirilmiş ve yorumlanmıştır.

Zhitao v.d. (2020) çalışmalarında, Covid-19 salgınının ilaç, gıda, elektronik, otomotiv endüstrisi gibi çoğu küresel tedarik zincirinin mekaniğinde eşi görülmemiş kesintilere yol açtığına yönelik göstergelerle hareket etmişlerdir. Önceki büyük kesintilerin aksine Covid -19’un, üretimde, işleme, nakliye ve lojistik ile talepteki önemli değişimlerin neden olduğu büyük türbülanslarla tüm aşamalarında küresel tedarik zincirini olumsuz etkilediği bulgusuna ulaşmışlardır. Analiz, tedarik zinciri esnekliğinin artırılmasının, kesinti dönemlerinde savunmasızlığı azaltmanın ana anahtarı olduğunu ortaya koymuştur. Ayrıca analiz, Covid -19 sonrası küresel tedarik zincirinin, yeniden konumlandırmalara ve geri dönüşlere giderek daha fazla odaklanan yenilenmiş stratejiler yoluyla daha kısa olma eğiliminde olacağını göstermiştir.

Çalışmada, öncelikle Covid-19 öncesinde uluslararası ticaret ve küresel ekonomi ortamı irdelenmiş, ardından Covid-19 sırasında uluslararası ticaret ve küresel tedarik zincirine bağlı olarak lojistik ortam araştırılmıştır. Lojistik köylerin önemi ve ilgili diğer ayrıntılara kısaca değinilmiştir. Son bölümde ise, çalışmada ulaşılan bulgular ışığında elde edilen anlayış ve sonuçlar aktarılmıştır.

**Covid-19 Öncesinde Uluslararası Ticaret ve Küresel Ekonomi Ortamı**

2019’un son çeyreğinin kapandığı sıralarda, petrol fiyatlarının düşüşü ve bu düşüş eğiliminin ne zamana kadar süreceği ile ticaret savaşları, birçok başka gündem maddesinin en başında gelenlerdendi. Ayrıca, Uluslararası Para Fonu (IMF), Küresel Finansal Sisteminin ana zayıf noktalarını, Ekim 2019’da yayınlanan raporunda üç ana madde altında olmak üzere şöyle sıralamıştı: Gelişmekte olan ekonomiler ile yükselen piyasa ekonomisi olma sınırında (frontier market economies) olan piyasa ekonomilerinde dış borçlanmaya olan aşırı güven, kurumsal yatırımcılar aracılığıyla likit olmayan daha riskli varlıklardaki artış ve artan kurumsal borç yükleridir (IMF, 2019: ix). 2020’ye girilirken, sözü edilen bu tabloya korona küresel salgını da eklenmiştir. Böylelikle uluslararası ticaret, küresel ekonomi ve küresel lojistik üzerine 2019 yılının son çeyreğinde yapılmış olan bütün tahminlerin ve olası stratejilerin yeniden gözden geçirilmesi veya yenilerinin ortaya konulması gerekmiştir.

2007-2009 küresel krizi, tarihin en büyük ekonomik krizlerden biri olarak kayıtlara geçmiş ve tüm dünyaya olumsuz ekonomik etkiler bırakmıştır. Üzerinden 12 yıl geçmiş olmasına rağmen, küresel kriz, başta Avrupa’daki Euro Krizinde olmak üzere etkisini halen sürdürmektedir. Yerküredeki ekonomik etkisinin en az Büyük Buhran kadar olduğu bugün genel olarak kabul edilmektedir. Ticaret savaşlarının da sahneye girmesi, küresel ticaret hacminde önemli bir daralmaya neden olmuş ve söz konusu krizin etkilerini artırmıştır.

Şekil 1, 2019'un dördüncü çeyreğinde, mevsimsellikten arındırılmış verilere göre küresel ticaret hacminin, 2018'in dördüncü çeyreğine göre yüzde 1, üçüncü çeyrekle kıyaslandığında ise yüzde 1,2 daraldığını göstermektedir. Söz konusu daralma, yıllık bazda yüzde 4,6'a karşılık gelmektedir. Çin ile Amerika Birleşik Devletleri (ABD) arasındaki uzun süreli ticaret anlaşmazlığı, tarifelerde belirgin artışlara yol açmış ve 2019 yılındaki ticaret politikalarında belirsizliğe neden olmuştur. Ekonomik belirsizliğe neden olan diğer unsurlar arasında, ABD'de 2018-19'da federal hizmetlerin durdurulması ve hükümetin kapatılması, Birleşik Krallık'ın Brexit süreci sonunda Avrupa Birliği (AB) ile yollarını ayırması ve büyük ekonomilerin para politikalarındaki değişiklikler sıralanmaktaydı.

**Şekil 1:** Küresel ticaret hacmi, 2015 Q1 - 2019 Q4 (Hacim endeksi 2015=100 ve yıllık % değişim)

**Kaynak:** WTO. (2020). World Trade Statistical Review 2020.

Genel olarak bakıldığında, 2020 başında, küresel ticaretin ve dünya ekonomilerinin içinde bulunduğu koşulların pek iç açıcı olmadığı anlaşılmaktadır. 2007-2009 küresel finansal krizinden bu yana etkisini azaltmamış ve hatta katlanarak artmış olan kırılganlıklar ve yorgunluk, salgın sonrası dönemde çözüme ulaşılmasını zorlaştıran faktörler olarak öne çıkmaktadır. 2008'dekinden çok daha ciddi bir krizin beklendiği bir zamanda patlak vermiş olan Covid-19 salgınının küresel ekonomiye etkileri bağlamında doyurucu verilere ulaşmak halen olanaklı görünmemektedir. Buna rağmen, hükümetlerin oluşturduğu ekonomik yardım paketleriyle trilyon dolarları bulan teşvik paketlerinin söz konusu krizi çözmeye yeterli olamayacağı ve hatta krizi derinleştireceği genel olarak kabul edilmektedir.

**Covid-19 Sırasında Uluslararası Ticaret Ve Küresel Tedarik Zincirine Bağlı Olarak Lojistik Ortam**

Covid-19 salgınının baş göstermesinin ardından, dünyadaki birçok hükümet, sınırlarını vatandaş olmayanlara ve yerleşik olmayanlara kapatmıştır. Ayrıca kilitleme, sıkı sosyal mesafe ve temas izleme önlemleri uygulanırken, virüsün yayılmasını sınırlamak için uzun süreli bireysel karantinalar uygulanmıştır. Bu önlemlere ek olarak, birçok hükümet kara, hava ve deniz sınırlarını gereksiz trafiğe kapatmıştır. Bu önlemlerin bir sonucu olarak, tüm dünya genelinde on binlerce tır, sınırlarda sıkışıp kalmış, kilometrelerce uzunlukta tır kuyrukları oluşmuştur. Böylelikle gıda, ilaç, tıbbi malzeme ve yakıt gibi temel malların teslimatında önemli bir aksama ortaya çıkmıştır. Özellikle temel ihtiyaçlarını karşılamak için çoğunlukla ithalata bel bağlayan ve ekonomik olarak en savunmasız ülkeler için bu koşullar oldukça yıkıcı olmuştur.

Karşılaşılan her kriz, bir sistemin zayıflıklarını ortaya çıkarmakta ve dayanıklılığını test etmektedir. Covid-19 salgını, 2007-2009 mali krizinden bu yana, tüm OECD ülkelerinde ve çoğu gelişmekte olan ekonomide bir resesyona neden olan ikinci büyük küresel krize yol açmıştır. Gelecekteki ticaret akışlarının ve ticaret anlaşmalarının yönetimine temelden meydan okumuştur. Küresel finans kurumlarının istikrarı, sürdürülebilir GSYİH büyümesi, başlıca ithalatçılar olarak OECD ekonomilerine olan güven, hükümetlerin ekonomik müdahaleleri ve tam zamanında gibi yaygın olarak uygulanan lojistik kavramları sorgulanmaya başlanmıştır. İş döngüsü perspektifinden, büyüme dönemlerini genellikle kaynakların yanlış tahsislerinin düzeltildiği ayarlama aşamaları izlemektedir. Bu yeniden ayarlama aşamaları, deniz taşımacılığı şirketlerini ve liman terminallerini önemli ölçüde etkileyen 2007-2009 mali krizinin ardından hissedildiği gibi salgın koşullarında da daha açık hissedilmektedir (Notteboom v.d., 2020: 2).

Küresel üretimin yayılması, azalan ulaşım ve iletişim maliyetleri dalgası ve iyi yapılandırılmış ve istikrarlı bir ticaret politikası ortamında, düşük nakliye maliyetleri, malları uzun mesafelere taşımayı ekonomik olarak rasyonel hale getirmiştir. Daha düşük iletişim maliyetleri, birden çok ülkede faaliyetlerin koordinasyonunu ve yönetimini sağlayarak üretim aşamalarının coğrafi olarak ayrıştırılmasını kolaylaştırmıştır. Daha düşük ticaret politikası engelleri ve uluslararası anlaşmalardaki taahhütlerle güvence altına alınan istikrarlı bir ticaret politikası ortamı, katma değeri birkaç sınır ötesine taşımanın maliyetlerini düşük ve öngörülebilir tutmuştur. (Bacchetta v.d., 2021: 3). Bununla birlikte, Covid-19 salgını, geniş bir bileşen yelpazesinde ticaret maliyetlerini artırmıştır. Ticaret maliyetlerindeki bu tüksek artış da ülkelerin, üreticilerin ve küresel lojistik firmalarının alternatif tedarik zincirlerine odaklanmalarına neden olmuştur.

Salgının yayılmasının önüne geçilebilmesi için dünya ülkelerinin sınırlarını kapatması, doğrudan doğruya turizm ve havacılık sektörlerini etkilemiştir. Ama hızla küreselleşen dünyada asıl sorun, yerkürenin üretim merkezi olarak kabul edilen Çin'in, tedarik zincirini felce uğratan salgının merkezi olmasıydı.

Covid-19'un neden olduğu yıkıcı sağlık ve ekonomik krizin ardından, küresel ekonominin en ağır durgunluklarından birinden çıkmaya başladığı ve zorlama bir toparlanmaya başladığı günlerdeyiz. İçinde bulunulan bu dönem, Türkiye açısından yeni fırsatları da beraberinde getirmektedir. Salgın süreci, bir taraftan küresel arzın Çin odaklı oluşunun, herhangi bir küresel kriz anında, küresel talebin karşılanmasında ne denli sorun kaynağı olabileceğine yönelik bir farkındalığı uyandırmıştır. Öte yandan, Pasifik okyanusunda sürmekte olan Çin-ABD sürtüşmesi ve Süveyş kanalında geçtiğimiz haftalarda tedarik zincirinin tıkanmasına neden olan olay, küresel tedarik zinciri için yeni rotaların önemini öne çıkarmaktadır.

Her iki açıdan da bakıldığında, Türkiye’nin jeostratejik konumu ve önemi bir defa daha gözler önüne serilmektedir. Daha henüz salgın sona ermeden, tedarik çeşitliliğinin önemini fark eden dünya firmaları, üretimlerini Avrupa ve Afrika pazarına uzak kalan Doğu Asya’dan Türkiye’ye kaydırmalarının getireceği yararları göz önünde bulundurmaya başlamıştır. 2020’nin üçüncü çeyreğinden itibaren önde gelen bazı teknolojik ürün üreticileri, yatırımlarını ve üretimlerinin bir kısmını Türkiye’ye yönelttikleri görülmüştür. Bu eğilimde, Türkiye’nin girişimci dostu olan yatırım koşullarının önemli payı bulunmaktadır. Türkiye, nitelikli ve dinamik iş gücü, geniş bölgesel ve iç pazarlara ulaşım olanağı, yaygın teşvik sistemi ve stratejik konumu ile uluslararası yatırımcılara önemli fırsatlar sunmaktadır.

2021 yılı için lojistik sektörüne etkide bulunacak en önde gelen konuların başında Covid-19 salgını koşullarında tedarikçi ağında yaşanmış olan ve yaşanmaya devam eden değişim/dönüşüm gelmektedir. Küresel ölçekte yaşanmakta olan eksen kaymasıyla birlikte ürün tedarikinde Türkiye’nin, Çin karşısında önemli bir seçenek haline geldiği görülmektedir. Avrupa ve Afrika pazarlarının yanı başında konumlanmış olan ve kayda değer bir üretim gücünü elinde bulunduran Türkiye, hem teslimat süreci hem de navlun bağlamında üstün konumuyla batı ile doğu arasında doğal olarak ve güçlü bir biçimde bir lojistik köprü olma olanağını yakalamıştır (Kaçmaz, 2021: 4). Türkiye’nin ulaştığı üretim gücü potansiyeli ve jeostratejik konumunun sunduğu bu doğal olanak, acil eylemler gerektiren ve gereksinimleri öncelenmesi gereken bir fırsat olarak değerlendirilmelidir.

Türkiye ekonomisi 2020'de bir daralmadan sıyrılmış ve kredilerdeki önemli artışa bağlı olarak faaliyet tahmini yüzde 0,5 oranında artmıştır. İç talepteki toparlanmanın sürmesi ile birlikte, ilk öngörülerde, büyümenin 2021'de yüzde 4,5'e yükseleceği tahmin edilmiştir. Politika faiz oranındaki artışlara rağmen, Türk lirası, ABD doları karşısında yeni düşük seviyelere ulaşmıştır, bu durum bilançoları aşındırmış ve ek döngüsel karşı politika tepkileri için mevcut alanı sınırlamıştır (World Bank, 2020: 76).

Ancak aşılama ve tedavi konusunda sağlanabilecek ilerlemeye bağlı olarak 2021 yılında küresel ekonominin daha çabuk toparlanacağı bir dönem olacağı öngörülmektedir. Revize edilen yeni tahminlere göre, IMF, 2021 yılında küresel ekonomide %6 büyüme ve Türkiye için %6 büyüme öngörürken (IMF, 2021: 7), OECD de aynı yıl için, Türkiye'de yüzde 5,9'luk bir büyüme beklediğini belirtmiştir (OECD, 2021: 4).

2021 yılı, sadece birkaç ay önce öngörülenlerden daha iyi beklentilerle başlamıştır. Bu, aşıların piyasaya sürülmesiyle birlikte, Covid-19 salgınının bu yılın ikinci yarısında sona erebileceğini göstermektedir. Dahası, artık ABD başkanlığı ve Brexit hakkında netlik oluşmuştur. Ancak bu olayların önümüzdeki aylarda ve hatta yıllarda nasıl sonuçlanacağına yönelik değişkenler göz önünde bulundurulmaya da devam edilmektedir. Bununla birlikte, bir önceki yılın ekonomik büyümesinin önündeki engellerin kaldırılması veya en azından 2021'de hafifletilmesi planlanmaktadır (PWC, 2021: 2). Bu konuda gelişmiş, gelişmekte olan veya az gelişmiş tüm dünya ülkelerinin ortak bir motivasyonla hareket ettiği gözlenmektedir.

**Türkiye ve Lojistik Köyler**

Küreselleşen ticarette, çabuk ve hızlı iletişim ile yeni teknolojilerin desteğiyle günümüzde pazarlama, üretim ve tedarik faaliyetleri yeniden düzenlenmiş, tüm bu faaliyetler arasında oluşturulan koordinasyonla birlikte işletmelerin maliyetleri aşağı çekilmiştir. Maliyetler düşmüşse de, rekabet sebebiyle karlılık daralmış, böylece giderlerin ve fiyatın yeniden gözden geçirilmesine ihtiyaç doğmuştur. Maliyet unsurları tek tek incelendiğinde, hemen göze çarpan ve ürün fiyatını dışarıdan etkileyen maliyet olarak lojistik maliyete odaklanılmıştır. Gelişmiş ülkeler, ilk iş olarak hızlıca gelişen sanayileriyle paralel olarak demiryolu, hava, deniz ve kara yolu ulaşım modlarını yenilemiş ve geliştirmiştir. Ardından taşıma modları arasındaki eş güdümü sağlamaya girişmişlerdir. Böylelikle lojistik maliyetleri en aza indirmeyi sağlayabilmek için çoklu taşıma modlarının bütünleşik bir ortamda ve daha etkin organize edilmesine olanak sağlayan lojistik köyleri veya merkezlerini kurmuşlardır.

Lojistik köylerde başarıyı getiren unsurlardan biri de intermodal taşımacılığa ve diğer taşıma türlerine kolay erişimin sağlanmasıdır. (Aydın ve Öğüt, 2008: 1473). Artan küresel ticaret hacmi ve kıtalararası tedarik zincirinde yük taşıma trafiğindeki artış ile birlikte düşük maliyetli ve hızlı taşıma büyük önem kazanmıştır. Bu nedenle intermodal taşımacılık lojistik köyün kurulma gayesine oldukça kayda değer bir katkı sağlamaktadır.

Lojistik köyler, 1960’lı yıllardan itibaren küresel lojistik gündeminde önemli bir yer bulmaya başlamıştır. Türkiye’nin üç kıtanın birleşme noktasında ve küresel tedarik zincirinin geçiş güzergâhı üstünde yer almasına rağmen, lojistik köylerin ancak 2000’lerden itibaren gündeme geldiği görülmektedir. 2007 yılından itibaren ise devlet politikası haline gelmiştir. 2021 itibariyle TCDD tarafından Türkiye’de hizmete giren ve yapımı planlanan toplam 25, özel sektörce işletilmekte olan iki olmak üzere toplamda 27 adet lojistik köy bulunmaktadır. TCDD tarafından şimdiye kadar işletmeye açılan ve yapımı tamamlanan 11 adet lojistik köy bulunmaktadır (Genç ve Coşmuş, 2021: 77).

Demiryolu taşımacılığı, küresel salgın dönemi boyunca ticaret sisteminde temassız taşımayı olanaklı kıldığından başat taşıma modu haline gelmiştir. Bu gerçekliğin farkına varan önde gelen birçok lojistik şirketi, yatırımlarını demiryolu taşımacılığı alanına kaydırmıştır. 2021 yılında da bu eğilimin güçlü bir biçimde devam edeceği öngörülmektedir (Kaçmaz, 2021: 4).

Avrupa Komisyonu tarafından, 2021 yılı, demiryollarının Avrupa Yeşil Anlaşmasına ve çevreye katkısı konusunda tartışmaları canlandırmak için Avrupa Demiryolu Yılı (European Year of Rail) ilan edilmiştir. Demiryolunun sunduğu fırsatları göstermek ve bunu sürdürülebilir, yenilikçi ve güvenli bir ulaşım şekli olarak tanıtmak için genel halka ulaşan çok çeşitli etkinlikler planlanmıştır (Scordamaglia, 2020: 1). Söz konusu girişimin kapsamının Avrupa ile sınırlı tutulmadığı da anlaşılmaktadır. Birinci aşama Avrupa içindeki yolcu ve ürün ulaşımının önemli bir oranının demiryoluna aktarılmasıyken, bir sonraki aşama ise bu ağın Türkiye ve Rusya üzerinden Asya’ya doğru genişletilmesidir. Böylelikle Avrupa ülkeleri için kesintisiz bir tedarik zinciri ağının oluşturulması planlanmaktadır.

Demiryoluna bağlı yük taşımacılığı, Covid-19 salgınının kontrol alınabilmesi yönünde uçakların, deniz limanlarının ve karayolu sınır kapılarının hareketlerini kısıtlayabilmek için alınan önlemlerden görece muaf kalmıştır. 2010 yılından başlayan ve 2020 yılının üçüncü çeyreğinin sonuna kadar olan evreyi kapsayan dönemde, demiryolu taşımacılığının Türkiye’nin dış ticareti içerisinde değer bazındaki pay bakımından diğer bütün taşıma türlerinin payından düşük olduğu görülmektedir. Covid-19 salgını nedeniyle, 2020 yılında yeğlenen ve “temassız ticaret/taşıma” uygulamalarına olanak veren demiryolu yük taşımacılığının payında marjinal seviyede artış gözlenmiştir (Eldener, 2021: 20).

2019 yılındaki Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı, 11. Kalkınma Planı ve TCDD Stratejik Planlarında Lojistik Köylerin tamamlanarak yük taşımacılığındaki payının arttırılmasına, kombine taşımacılık hizmetlerinin geliştirilmesine ve bu bağlamda ulaşım modlarının arasında etkin bir entegrasyon sağlanmasına vurgu yapılmıştır (TCCSBB, 2019; TCDD, 2021a).

Türkiye’de, 2020 yılında demiryoluna bağlı ihracat taşımalarında %35 oranında artış sağlanmıştır. Demiryolu taşımacılığının ekonomik, petrole daha az bağımlı ve çevreci yönüyle tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de ön plana çıkmış ve yatırımlar yapılmıştır. Yapılması planlanmış olan demiryolu projelerinin sunacağı olanaklarla, 2023 yılında, demiryoluna bağlı yük taşıma oranının %10’a ulaştırılması hedeflenmiştir (TCDD, 2021b).

Türkiye’de TCDD Genel Müdürlüğünce işletilmekte ve yapılmakta olan lojistik köylerin 2007-2023 yılları arasındaki dönem için öngörülen proje tutarları toplamının 1.785.038.000 TL ve bu çalışmaların yürütülebilmesi için 2020 yılına ayrılmış olan bütçe ise 115.006.000 TL’dir (Özdemir v.d., 2020: 84).

Covid-19 salgını ile birlikte, dijitalleşme, yeni normalin odağına oldukça güçlü bir şekilde girmiştir. Küresel salgının iş gücü ve küresel ticaret üzerindeki etkisinin, dijital dönüşüm baskısını lojistikte de arttırdığı günlerdeyiz. Türkiye de, bu yeni normal doğrultusunda kendini konumlandırmayı başarabilirse, küresel ölçekte roller üstelenebilecektir. Lojistik avantajını elinde bulunduran Türkiye’ye, bu konumu, Avrupa’nın yeni ve güçlü tedarikçisi olabilme fırsatını vermiştir. Ayrıca Türkiye’yi, yabancı yatırım bağlamında da çekici bir destinasyona dönüştürmüştür (Kaçmaz, 2021: 4). Böylelikle 2021, Türkiye için oldukça kayda değer ve kaçırılmaması gereken fırsatlar barındıran bir yıl olmaya aday olmuştur.

Lojistik köylerin hızlıca devreye alınması ve demiryoluna bağlı yük taşımacılığının oranının artırılmasına yönelik bu oranlar, rakamlar ve proje kararları, Covid-19 salgını öncesinde Demiryolları yük taşımacılığının öneminin şimdiki farkındalığından daha önceki anlayışa göre yapılmıştır. Her ne kadar bu kararlar ve bağlı atılımlar çok kayda değer ve yaşamsal olsa da, Covid-19 salgını nedeniyle Türkiye’nin eline geçen ve önceki paragraflarda belirtilen fırsatların elden kaçmaması için söz konusu kararların yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Lojistik köylerin, küresel salgının hızlandırdığı dijital dönüşüme ayak uydurabilmesi için, Sanayi 4.0 uyumlu Lojistik 4.0 uygulamalarının daha etkin bir şekilde hayata geçirilebilmeleri gerekmektedir.

Artan talep ve gerçekleştirilen projeler göz önünde bulundurulduğunda, demiryolunun toplam yük taşımacılığı içindeki oranının %5 seviyelerinde olduğu görülmektedir. Bütün ihracat taşımaları içerisindeki oranı ise halen %1’in altındadır. Bu tablonun daha etkin ve hızlı bir biçimde iyileştirilebilmesi adına ve sahada hizmet veren tüm oyunculara eşit koşullarda rekabet atmosferinin sağlanabilmesi için, özel sektöre şimdi olduğundan daha fazla rol verilmesi yararlı olabilir.

Çin, Kuşak ve Yol girişiminde Türkiye’nin daha güçlü desteğini almak istemektedir. Türkiye’nin Avrasya ve Orta Doğu’nun merkezindeki jeostratejik konumu, Kuşak ve Yol girişimi içerisindeki tüm ülkeler arasında en kilit rolü üstlenmektedir. Üstelik Türkiye, coğrafyasının en istikrarlı ve güçlü ülkesidir. Türkiye’nin Kuşak ve Yol konusundaki desteği, diğer gelişmekte olan ülkeleri Kuşak ve Yol ile daha fazla ilgilendiriyor, bu nedenle Çin, Türkiye’nin Kuşak ve Yol konusundaki desteğine büyük önem vermektedir (Işık, 2020: 139).

9 Kasım 2019'da Çin'den kalkan ilk tren İstanbul'a gelmiştir. Tren, Boğaz'ın altından Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan Marmara tünelini geçmiştir. Bu girişim, Türkiye ile Kuşak ve Yol ilişkisinde çok önemli bir adım olarak kaydedilmiştir (Işık, 2020: 153). Türkiye’nin coğrafi konumu, Avrupa ile Asya arasındaki en kısa demiryolu bağlantısını sağlamaktadır. Bu nedenle, Kuşak ve Yolun kilit ülkesi konumundaki Türkiye’yi kapsayan orta koridor, sürdürülebilir tedarik zinciri bağlamında ele alındığında, İngiltere başta olmak üzere Avrupa ülkeleri açısından önemli bir rota konumundadır.

**Bulgular ve Sonuç**

2007-2009 küresel ekonomik krizinin etkisinden kurtulamamış bir dünyada patlak veren Covid-19 salgını, tüm devletler ve dünya çapındaki işletmeler için çeşitli anlamlarda son derece zorlayıcı olmuştur. Böylesine önemli değişim ve dönüşümlerin yaşandığı yerkürede, Pasifik Okyanusu ve Süveyş kanalını içeren lojistik tedarik zinciri rotalarındaki güvensizlik de Çin’in Kuşak ve Yol projesine giderek artan bir ilgiyi öne çıkarmıştır.

Pekin’den Londra’ya kadar iki yönlü kesintisiz ve güvenli ürün tedariki bağlamında Türkiye’nin önemli bir rol oynadığı orta koridor yeni bir yaşamsallık ve stratejik bir önem kazanmıştır. Salgın sonrası için genel olarak öne sürülen lojistik kaygılar Türkiye’nin üretim üssü konumunu daha çok güçlendirmiştir. Nitekim bu yönde Türkiye’ye doğru yeni yatırım atılımları gözlenmiştir. Karabağ savaşı sonrası yapılan antlaşma sonucu açılan koridor ile birlikte İngiltere’den yola çıkan herhangi bir ticari yükün Çin’e kadar kesintisiz ve güvenli yeni bir güzergahı olanaklı hale gelmiştir.

Küresel salgına rağmen dış ticaretinde kayda değer bir direnç sergileyen Türkiye, 2020 yılını 169,5 milyar dolarlık bir ihracat rakamıyla sonlandırmıştır. Büyüyen ihracat rakamları lojistik gereksinimleri arttırırken, Covid-19 salgını, taşımacılıkta tüm dengeleri değiştirmiştir. Deniz, hava ve kara yolunda krizler yaşanmaktayken, demiryoluna olan talep artmıştır.

Artan talep ve gerçekleştirilen projeler göz önünde bulundurulduğunda, demiryolunun toplam yük taşımacılığı içindeki oranının %5 seviyelerinde olduğu görülmektedir. Bütün ihracat taşımaları içerisindeki oranı ise halen %1’in altındadır. Bu tablonun daha etkin ve hızlı bir biçimde iyileştirilebilmesi adına ve sahada hizmet veren tüm oyunculara eşit koşullarda rekabet atmosferinin sağlanabilmesi için, özel sektöre şimdi olduğundan daha fazla rol verilmesi yararlı olabilir.

Covid-19 salgını ile birlikte, dijitalleşme, yeni normalin odağına oldukça güçlü bir şekilde girmiştir. Küresel salgının iş gücü ve küresel ticaret üzerindeki etkisinin, dijital dönüşüm baskısını lojistikte de arttırdığı günlerdeyiz. Türkiye de, bu yeni normal doğrultusunda kendini konumlandırmayı başarabilirse, küresel ölçekte roller üstelenebilecektir. Lojistik avantajını elinde bulunduran Türkiye’ye, bu konumu, Avrupa’nın yeni ve güçlü tedarikçisi olabilme fırsatını vermiştir. Ayrıca Türkiye’yi, yabancı yatırım bağlamında da çekici bir destinasyona dönüştürmüştür. Böylelikle 2021, Türkiye için oldukça kayda değer ve kaçırılmaması gereken fırsatlar barındıran bir yıl olmaya aday olmuştur.

Covid-19 sonrası yeni dünya regülasyonunda Türkiye’nin küresel lojistik güç olarak konumlanabilmesi için, 2023 yılında, demiryoluna bağlı yük taşıma oranının %10’a ulaştırılması hedefinin en az %20’ye yükseltilmesi bağlamında bir yeniden gözden geçirme gerektiği düşünülmektedir.

Lojistik köylerin, hızlıca devreye alınması ve demiryoluna bağlı yük taşımacılığının oranının artırılmasına yönelik bu oranlar, rakamlar ve proje kararları, Covid-19 salgını öncesinde demiryolları yük taşımacılığının öneminin şimdiki farkındalığından daha önceki anlayışa göre yapılmıştır. Her ne kadar bu kararlar ve bağlı atılımlar çok kayda değer ve yaşamsal olsa da, Covid-19 salgını nedeniyle Türkiye’nin eline geçen ve önceki paragraflarda belirtilen fırsatların elden kaçmaması için söz konusu kararların yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Lojistik köylerin, küresel salgının hızlandırdığı dijital dönüşüme ayak uydurabilmesi için, Sanayi 4.0 uyumlu Lojistik 4.0 uygulamalarının daha etkin bir şekilde hayata geçirilebilmeleri gerekmektedir.

2021 yılı için lojistik sektörüne etkide bulunacak en önde gelen konuların başında Covid-19 salgını koşullarında tedarikçi ağında yaşanmış olan ve yaşanmaya devam eden değişim/dönüşüm gelmektedir. Küresel ölçekte yaşanmakta olan eksen kaymasıyla birlikte ürün tedarikinde Türkiye’nin, Çin karşısında önemli bir seçenek haline geldiği görülmektedir. Avrupa ve Afrika pazarlarının yanı başında konumlanmış olan ve kayda değer bir üretim gücünü elinde bulunduran Türkiye, hem teslimat süreci hem de navlun bağlamında üstün konumuyla batı ile doğu arasında doğal olarak ve güçlü bir biçimde bir lojistik köprü olma olanağını yakalamıştır. Türkiye’nin ulaştığı üretim gücü potansiyeli ve jeostratejik konumunun sunduğu bu doğal olanak, acil eylemler gerektiren ve gereksinimleri öncelenmesi gereken bir fırsat olarak değerlendirilmelidir. Söz konusu acil eylemlerin başında Lojistik köylerin olağan takviminin yeniden gözden geçirilmesi ve çok daha hızlı devreye alınabilmesi için ek kaynak aktarılması önemlidir.

Çalışma sonucunda elde edilen bulgular ışığında Türkiye’nin son dönemdeki stratejik lojistik yatırımlarına ek olarak lojistik köylerini önceleyip yapımını hızlandırmasının Türkiye’nin transit ülke konumunu daha da güçlendirebileceği çıkarımında bulunulmuştur.

Deniz, hava, kara yollarına sahip Antalya’nın da Lojistik Köyler projesine dahil edilmesi büyük bir önem arz etmektedir. Ayrıca demiryolları projesine Antalya’nın da katılması, Batı Akdeniz ve İç Anadolu bölgesine kadar olan geniş bir bölgede önemli bir lojistik açığın kapanmasına hizmet edecektir.

**Kaynakça**

Akçacı, T., Çınaroğlu, M.S. (2020). ‘Yeni Koronavirüs (Covid-19) Salgınının Lojistik ve Ticarete Etkisi’, *Gaziantep University Journal of Social Sciences* 2020 Special Issue, ss. 447-456.

Aydın, G. T. & Öğüt, K. S. (2008). “Avrupa ve Türkiye’de Lojistik Köyler” 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 15-17 Ekim 2008, İstanbul, ss. 1471-1481.

Bacchetta, M., Bekkers, E., Piermartini, R.,Rubinova, S., Stolzenburg, V., Xu,A. (2021). *Covid-19 and Global Value Chains*, World Trade Organization Staff Working Paper ERSD-2021-3, 11 January 2021.

Eldener, E. (2020). ‘Demiryolu Rekabetçi Gücünü Artırıyor’, *Uta Lojistik Dergisi*, Nisan 2021 sayısı, s.8.

Genç, E. & Coşmuş, Ş. (2021). ‘Lojistik Köylerin Yönetim Özellikleri Ve Türkiye’deki Lojistik Köyler’, Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences, 7(35), ss. 68-79.

IMF. (2019). *Global Financial Stability Report: Lower for Longer*, International Monetary Fund, Washington, DC, October.

IMF. (2021). *World Economic Outlook: Managing Divergent Recoveries*. International Monetary Fund. Washington, DC, April.

Işık, A.F. (2020). ‘Opportunities and Challenges in Turkish and Chinese Bilateral Relationship’. *International Journal of Politics and Security (IJPS)*, Vol. 2, No. 4, 2020, pp.136-172.

Kaçmaz, C. (2021). ‘2021’de Neler Bekleniyor?’, *Uta Lojistik Dergisi*, Ocak 2021 sayısı, s.4.

Notteboom, T., Pallis, A., Rodrigue, J.P. (2020). Disruptions and resilience in global container shipping and ports: Covid-19 pandemic vs. 2008-2009 financial crisis, Maritime Economics and Logistics.

Odunayo, A. & Adim, V. (2020). Covid-19 and Supply Chain Disruption: A Conceptual Review. Asian Journal of Economics Business and Accounting. 19. 10.9734/AJEBA/2020/v19i230301, pp. 40-47.

OECD. (2021). OECD Economic Outlook, Interim Report March 2021, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/34bfd999-en>. Erişim tarihi: 05.05.2021.

Özdemir, S., Keskin, B., Eren T., Özcan, E. (2020). ‘Türkiye’deki lojistik merkezleri yatırım önceliklerinin değerlendirilmesinde çok kriterli karar modeli önerisi’, *Demiryolu Mühendisliği*, No.12, doi: 10.47072/demiryolu.722626, ss. 83-94.

Pilikoğlu, A. & Sağlam, M. (2020). ‘Covid 19 Pandemi Sürecinde Ve Endüstri 4.0 Çerçevesinde Tedarik Zinciri Uygulamalarının Değerlendirilmesi: Lojistik Sektöründe Bir Uygulama’ *12th ICoSReSSE International Conference of Strategic Research in Social Science and Education*. 28.12.2020.

PWC. (2021). *European Economic Outlook 2021*. Çevrimiçi. <https://www.pwc.com.tr/tr/gundemdeki-konular/ekonomi/avrupa-ekonomik-gorunumu-2021.pdf>, Erişim tarihi: 05.05.2021.

Scordamaglia, D. 2020: *At a Glance,* *European Year of Rail*, European Parliamentary Research Service, PE 659.329 – November 2020.

TCCSBB (2019). *On Birinci Kalkınma Planı*. 10.07.2019. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji Ve Bütçe Başkanlığı. Çevrimiçi. http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/ OnbirinciKalkinmaPlani.pdf. Erişim tarihi: 10.05.2021.

TCDD.(2021b). ‘2020 Yılında Demiryolu İhracat Taşımaları Yüzde 35 Arttı’, TCDD Taşımacılık Genel Müdürü Hasan Pezük açıklamaları. Türkiye’nin Sesi Radyosu Memleket Treni programı, 22/02/2021. Çevrimiçi. <https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/567/> Erişim tarihi: 10.05.2021.

TCDD.(2021a). *Lojistik Merkezler*. Çevrimiçi. <http://www.tcdd.gov.tr/content/33>. Erişim tarihi: 10.05.2021.

World Bank. (2020). *Global Economic Prospects, June 2020*. Washington, DC: World Bank. DOI: 10.1596/978-1-4648-1553-9.

WTO. (2020). *World Trade Statistical Review 2020*, The World Trade Organization.

Zhitao, X., Adel, E., Kerbache, L., Abdelfatteh, O. (2020). Covid-19s impacts on Global Supply Chains: Facts and Perspectives. IEEE Engineering Management Review. PP. 1-1. 10.1109/EMR.2020.3018420.