



COVID-19'un Ulaştırma ve Lojistik Sektörüne Etkileri



Yazar: Prof. Dr. Abdullah Okumuş

31 Aralık 2019 tarihinde Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan, kısa zamanda ülkeleri, şirketleri ve bireyleri teyakkuza geçiren, her adımın dikkatli atılmasını, her hareketin hesaplı yapılmasını mecbur kılan COVID-19, bugün tüm dünyayı etkisi altına almış durumdadır.

Ortaya çıktığı günden bugüne küresel gündemin en önemli başlığı olarak dikkat çeken COVID-19, Dünya Sağlık Örgütü tarafından 11 Mart 2019 tarihinde pandemi olarak ilan edilmiştir. Bu gelişme ile birlikte tehlikenin adresinin sadece bir ülke, bir bölge ya da bir kıta değil tüm dünya olduğu bir kez daha vurgulanmıştır.

İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi, KPMG firmasının desteğiyle gerçekleştirilen, ulusal basında geniş yer bulan "Türkiye Lojistik Sektörü İçin Lojistik Güven Endeksinin Geliştirilmesi" projesi kapsamında önümüzdeki üç aylık periyotta ülkemiz lojistik sektörünü en çok etkileyebilecek gelişmeleri ve etki derecelerini belirleyebilmek için 104 sektör uzmanı ile görüşmüştür.

Türkiye, uyguladığı önleyici tedbirlerle salgının neden olduğu krizi başarıyla yönetmiş, küresel arenadaki olumlu imajını daha da güçlendirmiştir.

Sektör uzmanları ile yapılan anket formunda COVID-19 sorusu da yer almaktadır. Sektör uzmanlarının %83'ü COVID-19'un, sektörü çok fazla etkileyeceğini, %9'u etkileyeceğini, %3'ü ise sektörü az etkileyeceğini belirtmiştir. Etkili olmayacağını belirtenlerin oranı sadece %5'tir. Buna göre COVID-19 salgınının, önümüzdeki 3 aylık periyotta sektörü çok önemli derecede etkileyeceği açıktır.

COVID-19, ortaya çıktığı tarihten bu yana başta küresel siyasette, ekonomide, ticarete, ulaşımda ve lojistikte olmak üzere birçok alanda çok önemli sonuçlar doğurmuştur. Söz konusu sonuçların bugün görebildiğimiz pek çok yansıması olmuştur, yarını etkileyen yansımaları da zaman içerisinde gün yüzüne çıkacaktır. COVID-19'un ulaştırma ve lojistik a-

Ulaştırma ve Lojistik sektöründen 104 uzmanla yapılan ankete göre; sektör uzmanlarının %83'ü COVID-19'un sektörü çok fazla etkileyeceğini, %9'u etkileyeceğini, %3'ü az etkileyeceğini, %5'i ise etkilemeyeceğini belirtmiştir.

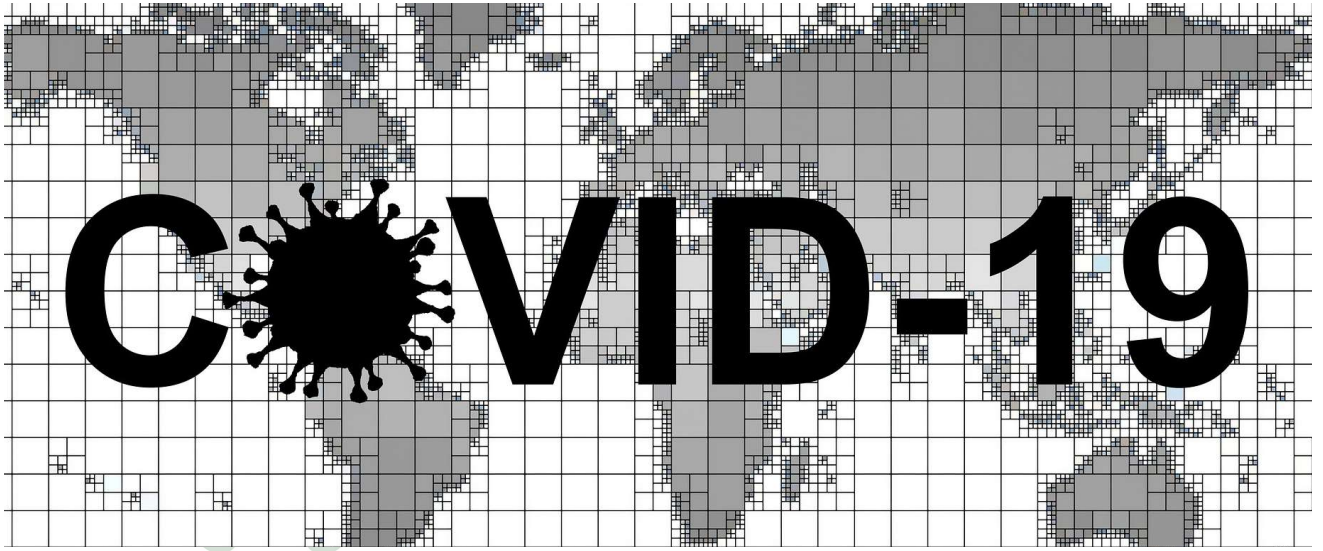
lanlarına etkilerini ekonomiden ve ticaretten bağımsız olarak değerlendirmek mümkün değildir. Bu bakımdan meselenin çok boyutlu ve bütüncül olarak ele alınması gerekmektedir. Virüsün neden olduğu salgın Çin'de başlamış, daha sonra tüm dünyayı sarmış ve nihayetinde Çin'de yavaşlamıştır. Bu bakımdan ilk olarak Çin'deki durumun anlaşılmasında fayda vardır. Dünyadaki birçok şirket, Çin'de üretilen ya da bu ülkeye uğrayarak nakliyesi yapılan birçok ürünü satın almaktadır. Salgının Çin'de zirveye çıktığı dönemde Çin ekonomisi ve sanayisi için

kritik öneme sahip merkezlerdeki fabrikalarda üretim durmuş, ihraç edilen ürünler fabrikadan limanlara düşük kapasitelerle ve uzun süreli gecikmelerle taşınmıştır. Tedarik zincirindeki aksaklıklar Çin'den ürün alan şirketlerin stoklarının azalmasına neden olmuş, müşteri taleplerinin karşılanmasında birçok sorun ortaya çıkmıştır. Bu ve benzeri gelişmeler küresel tedarik zincirindeki dengelerin ve belirli ülkelerin hâkimiyetinin sorgulanmasına yol açmıştır.

Çin, salgını büyük ölçüde kontrol altına almayı başarmış, derin yaralarını sarmaya başlamıştır. Ancak yakın dönemde Çin'in üretim için gerekli kritik parçaları sorunsuz bir şekilde tedarik etmesi ve yeterli stok seviyelerine ulaşması kolay olmayacaktır. Ayrıca tek ülkenin diğer ülkeler için vazgeçilmez bir halka olduğu bağımlı bir tedarik zincirinin ne gibi sorunlara yol açtığı diğer ülkeler tarafından açıkça görüldüğünden, krizi iyi okuyan ve çözüm üretebilen ülkeler daha az bağımlı bir tedarik zinciri oluşturmak için elinden geleni yapacaktır. Bu durumda özellikle orta ve uzun vadede Çin'in küresel tedarik zincirindeki egemen gücünün zayıflama ihtimali ortaya çıkacaktır. Türkiye, uyguladığı önleyici tedbirlerle salgının neden olduğu krizi başarıyla yönetmiş, küresel arenadaki olumlu imajını daha da güçlendirmiştir. Ülkemizin yakaladığı bu olumlu rüzgârı arkasına alarak, tedarik zinciri kanallarının çeşitlendirilmesinin yoğun olarak tartışıldığı

bugünlerde, küresel tedarik zincirindeki konumunu daha iyi yerlere taşıyabilecek adımlar atması mümkündür.





**Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
20 Şubat'ta yayınladığı
raporunda, Asya Pasifik bölgesinde
faaliyet gösteren havayolu firmalarına
yönelik yolcu taleplerinde
2020 yılında %13'lük bir düşüş
beklendiğini ifade etmiştir.**

COVID-19, kademeli olarak tüm dünyada ve ülkemizde yolcuların ve yüklerin hareketini doğrudan etkileyerek önemli ölçüde kısıtlamıştır. Bu durumdan şüphesiz tüm taşımacılık türleri olumsuz etkilenmiştir. Ancak dünya çapında ve ülkemizde özellikle hava yolu yük ve yolcu taşımacılığı en çok sekteye uğrayan ve en çok zarar edilen taşımacılık türlerinden biri olarak dikkat çekmektedir. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği'nin 20 Şubat'ta yayınlanan, COVID-19'un havayolu taşımacılığına etkisinin ele alındığı raporuna göre, Asya Pasifik bölgesinde faaliyet gösteren havayolu firmalarına yönelik yolcu taleplerinde 2020 yılında %13'lük bir düşüş beklenmektedir. Raporda ayrıca söz konusu düşüşün yalnızca Çin pazarında yaklaşık 13 milyar dolar değerinde bir kayba neden olabileceği belirtilmektedir. Dünya genelinde yolcu uçuşlarının çoğu iptal edilmiştir. Dünyadaki hava yolu yük taşımacılığına bakıldığında ise mevcut ağlar hala kısmen

kullanılıyor olsa da önemli miktarda kapasite kısıtlamaları bulunmaktadır. Bu nedenle hava yolu yük taşımacılığı yapan firmalar alternatif güzergahlar bulmaya ve alternatif taşıma türlerini işler hale getirmeye çalışmaktadır.

Havayolu taşımacılığında salgına yönelik önleyici tedbirler kapsamında ülkemiz tarafından ilk olarak Şubat ayında salgının ağır darbe vurduğu Çin, İran, Irak, İtalya ve Güney Kore'ye, 13 Mart'ta 9 Avrupa ülkesine, 22 Mart itibarıyla toplamda 68 ülkeye uçuş yasağı getirildiği, ülkemizin bayrak taşıyıcı havayolu şirketi olan THY'nin 27 Mart'tan itibaren yalnızca beş noktaya dış hat seferi yapma kararı aldığı düşünüldüğünde ülkemiz havayolu firmalarının da önümüzdeki süreçte finansal bakımından benzer zorluklarla karşılaşacağı açıktır.

**Ülkemiz Şubat ayında salgının
ağır darbe vurduğu Çin, İran,
Irak, İtalya ve Güney Kore'ye, 13
Mart'ta 9 Avrupa ülkesine, 22 Mart
itibarıyla toplamda 68 ülkeye
uçuş yasağı getirdi.**



Bu süreçte THY 19 Mart'ta kargo uçaklarıyla yapılan seferlerin frekans sayılarını artıracaklarını ve yolcu taşımacılığında kullanmadığı âtil durumdaki yolcu uçaklarının bir kısmını kargo taşımacılığında kullanacağını duyurmuştur.

Toplu taşımaya yönelik mobil uygulama üreten ve geliştiren Moovit firması İstanbul'un 19 Mart 2020'deki toplu taşıma talebinin 14 Mart 2020'ye göre yaklaşık %45 gerilediğini ifade etmektedir.

COVID-19, hiç şüphesiz demiryolu yük ve yolcu taşımacılığını da olumsuz etkilemiştir. Demiryolu yolcu taşımacılığına olan talepte, tüm taşıma türlerinde olduğu gibi önemli oranda azalma olduğu bilinmektedir. Salgının güçlü etkisinin devam ettiği bu

COVID-19'un etkileri küresel taşımacılığın yüküne en çok omuz veren deniz yolu taşımacılığında da açık bir şekilde görülmektedir. Asya-Avrupa ticaret alanındaki gemilerin yaklaşık %50'si Ocak sonu ile Mart başı arasında salgın nedeniyle iptal edilmiştir. Söz konusu salgından hem konteyner hem de dökme yük gemileri olumsuz etkilenmiştir. Çin'deki salgın ve sonucunda ülkedeki üretim faaliyetlerinde görülen yıkıcı aksaklıklar, Çin'e hammadde getiren gemilerin limanlardan geç ayrılması, hedef limana hareket eden bazı gemilerin yüklerini geç tahliye etmesi ya da tahliye edememesi gibi birçok soruna yol açmıştır. Çin'den ithal edilen ürünlerin nakliyesinde yaşanan zorluklar özellikle boş konteynerlerin dünyadaki dolaşımını kısıtlamış, bunun sonucunda konteyner navlunları büyük artış kaydetmiştir. Navlun artışları özellikle katma değeri yüksek olmayan ürünleri ihraç eden ülkeler için navlunun birim maliyetlerdeki payının yükselmesine neden olmakta, böylece bu ülkelerin ihracatını olumsuz etkilemektedir.

süreçte ve yakın dönemde demiryolu ile yük taşımacılığının ülkelerin içinde bulundukları özel şartlara göre diğer taşıma türlerine iyi bir alternatif olması mümkündür. Bu kapsamda, örneğin İran'ın, Orta Asya ülkeleri ne gerçekleştirdiği taşıma operasyonlarında Sarp Sınır Kapısı'ndaki uzun bekleyişten dolayı, taşımacıları Türkgözü Sınır Kapısı'nı ve Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolunu kullanmaya teşvik ettiği bilinmektedir. Demiryolu yük taşımacılığına ilişkin bir diğer gelişme ise 18 Mart'ta yaşanmıştır. Buna göre Avrupa Birliği ülkelerinin Ulaştırma Bakanları ve Avrupa Komisyonu'nun temsilcileri bir araya gelerek demiryolu tedarik zincirini ve ürünlerin hareketliliğini güvence altına almak amacıyla bir anlaşma imzalamışlardır. Anlaşmanın metninde COVID-19 nedeniyle üye ülkelerde faaliyet gösteren yük trenlerinin sayısının artmasının beklendiği kaydedilmiş, ayrıca salgının demiryolu alt yapısını geliştirme çalışmalarını akamete uğratmaması için gerekli önlemlerin alınmasının önemi özellikle vurgulanmıştır.





Salgının karayolu yük taşımacılığına etkilerine bakıldığında, uluslararası sınır geçişlerinde uygulanan ek kontroller nedeniyle araç kuyruklarında artışlar ve taşımalarda gecikmeler görülmektedir. Söz konusu gecikmeler navlun fiyatlarında artışlara sebep olmaktadır. Bazı ülkeler salgın nedeniyle bazı sınır kapılarını kapatmış durumdadır. Diğer taraftan çoğu ülke tedarik zincirinin sürekliliğini sağlamak için karayolu yük taşımacılığı işlemlerinin gerçekleştirilmesinde kilit role sahip olan sürücülerin geçişinin devamlılığını sağlamak için çaba sarf etmektedir. Ülkemiz, sürücülerimize uygulanan 14 günlük karantina zorunluluğunun kaldırılması için gerek duyulan güvenli ortamın tesisi için girişimlerde bulunmaktadır. Bu kapsamda, Kapıkule Sınır Kapısı kullanılarak yapılan taşımacılık işlemlerinde iki kademeli bir plan oluşturulmuş, sınırda yapılacak sürücü değişikliği ile 14 günlük karantina zorunluluğunun aşılması hedeflenmiştir.

Dünyadaki genel duruma bakıldığında önümüzdeki süreçte araç kuyruklarındaki artışların ve taşımalardaki gecikmelerin devam etmesi beklenmektedir. Tüm dünyayı saran salgın uluslararası yolcu ve yük taşımacılığının yanında yerleşim yerlerindeki ulaşım faaliyetlerini de olumsuz etkilemektedir. Ulaşımda şahsi araç kullanımına karşı toplu taşımanın özendirilmesi ülkelerin son dönemde en çok önem verdiği konuların başında gelmektedir. Ancak, ülke yönetimleri salgının hâkim olduğu bu dönemde toplu taşımanın mümkün olduğunca az kullanılması

gerektiğini vurgulamaktadır. Salgın tahmin edileceği üzere toplu taşımaya yönelik talepte azalmaya yol açmıştır. Toplu taşımaya yönelik mobil uygulama üreten ve geliştiren Moovit firmasının raporuna göre salgının pençesinden kurtulamayan İtalya'daki toplu taşımaya yönelik talep Mart 2020'de Şubat 2020'ye göre %50 azalmıştır. İstanbul'un 19 Mart 2020'deki toplu taşıma talebinin 14 Mart 2020'ye göre yaklaşık %45 gerilediği ifade edilmektedir.

Tüm bu gelişmeler ışığında, ulaştırma ve lojistik sektörünün salgının neden olduğu elverişsiz koşulları en az kayıpla atlatabilmesi ve geleceğe daha sağlam adımlar atabilmesi için yapılması gerekenleri kısaca değerlendirmekte fayda mülhaza edilmektedir. Bu kapsamda, ülkemizin taşıma türlerine yönelik hayata geçirmeyi planladığı altyapı çalışmalarının hızlandırılmasına ve bu amacın gerçekleştirilmesini kolaylaştıracak gerekli düzenlemelerin yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Salgın, hayatın birçok alanına kısıtlama getirmiştir. Bu süreçte, insanlar hayatlarını idame ettirebilmeleri için elzem olan temel gıdaları dahi evden dışarı çıkıp satın almakta zorluk yaşamaktadır. Bu nedenle, dünya çapında temel gıdaların satın alınması ve diğer ihtiyaçların karşılanması için mobil hizmetlerin kullanımı geçmişe oranla çok daha fazla artış göstermiştir. Mobil hizmetlerden ve e-ticaret sitelerinden satın alınan ürünlerin sorunsuz teslimatı için lojistik firmalarının ve taşıma işi yapan firmaların daha hızlı ve esnek hareket etme yeteneklerini geliştirmeleri gerekmektedir.

Hayatımıza aniden giren COVID-19'u, hayatımızdan bir anda çıkarmak mümkün olmasa da bu salgınla başa çıkmak için izlenecek yollar ve bu yolları kat etmek için atılması gereken adımlar belirginleşmektedir. Ülkemizin öncelik verdiği sektörlerin başında gelen ulaştırma ve lojistik sektöründe de devlet ve özel sektör iş birliğiyle gerekli adımların atılması ve bu zorlu süreçten tüm vatandaşlarımızın hayatlarına dokunularak çok daha güçlü bir şekilde çıkılması beklenmektedir.