

# “KAPAN SEKTÖR KAPAN”! KEBAPÇI ALİ BABA VE 40 KÖİ MÜTEAHHİDİ: BİR SALGIN MASALI

Serdar Sayan<sup>1</sup>  
*Program Danışmanı*

## COVID-19 SALGINI

dünyanın her tarafında hükümetlerin, hafızalarımızda benzeri olmayan önlemler almalarına yol açtı. Bütün ülkeler, hastalığın yayılma hızını azaltmak için ciddi adımlar attılar. Hem doğrudan COVID-19 kaynaklı can kayıplarını azaltmak hem de ulusal sağlık sistemlerinin vaka seli altında boğulmasını önlemek amacıyla alınan bu önlemlerin önemli bir bölümü bulaşmayı, insanların mekânsal hareketliliğini azaltarak ve temasları sınırlandırarak yavaşlatmayı hedefledi. Karantinalar, sokağa çıkma yasakları, işyeri kapatmalar ve benzeri kısıtlamalar bir yandan bu amaca hizmet ederken diğer yandan, tüketicilerin satın alma/tüketme ve üreticilerin çeşitli mal ve hizmetleri üretme/satma kabiliyetini sınırladı –halen de sınırlamaya devam ediyor. Sonuçta, yaşanan talep daralması ve onunla eşzamanlı olarak arzda yaşanan düşüş pek çok sektörde çok ciddi üretim ve istihdam kayıplarına yol açıyor.

Bütün dünyada iktidarda olan hükümetlerin salgın sürecinde karşılaştığı en zorlu problem, bir yanda halk sağlığı riskleri diğer yanda istihdam ve gelir kayıpları arasındaki politik olarak savunabilecekleri dengeye uygun önlemleri belirlemek oldu. Politika yapıcılarının önündeki seçenekler yelpazesinin bir ucunda bütün ekonomik faaliyetlerin salgın yokmuşçasına, hiçbir engelleme olmaksızın devam etmesine izin verilmesi ve insanların gönüllü olarak alacakları sosyal mesafe vb. önlemlerle yetinilmesi yer alıyor. Bu istihdam ve gelir kayıplarına –en azından bir süreliğine– yol açmazken, tedaviye ihtiyaç duyulan hasta ve vefat sayısında patlama yaşanması anlamına geliyor. Dolayısıyla uzun süre sürdürülebilir bir seçenek değil. Nitekim salgın Avrupa’da yayılmaya başlarken bu uç seçeneği bir süreliğine deneyen İngiltere bir müddet sonra diğer Avrupa ülkelerinkine benzer kısıtlamalara geçmek zorunda kaldı.

Yelpazenin öteki ucunda ise, bulaşmayı, yaşamsal olmayan tüm ekonomik faaliyetlerin tamamen durdurulması suretiyle engelleme seçeneği var. Halk sağlığı üzerindeki olumsuz etkileri en aza indirecek bu seçeneğin, kitlesel işsizliğe ve büyük gelir kayıplarına yol açarak sadece işletmelerin değil, çalışanların hayatta kalmasını da çok güçleştireceğini ve büyük ölçüde devlet yardımlarına bağımlı hale getireceği açık. Bunun salgın bitene kadar değilse de, önceden ilan edilmiş kısıtlı sürelerle yürürlüğe sokulması Yeni Zelanda gibi bazı ülkeler için kabul edilebilir maliyette bir seçenek olarak değerlendirildi ve başarıyla uygulandı. Nitekim Yeni Zelanda, dünyada salgın sürecini en düşük kayıp oranıyla sürdüren ülke konumunu koruyor.

Her ülkede hükümetler sürecin bugüne kadarki bölümünde bu iki uçtan birine ya da diğerine nispeten daha yakın olan önlem paketlerini yürürlüğe koydu. Bu çerçevede pek çok ülke, başta hizmet alt-sektörleri olmak üzere çeşitli sektörlerin faaliyetlerini kısıtlayıcı önlemleri de devreye soktu. Pek çok hizmet sektörü, talepte büyük daralmaların yanı sıra hükümet emriyle zorunlu

---

<sup>1</sup> [https://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/103/Serdar+Sayan +Dr.](https://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/103/Serdar+Sayan+%20Dr.)

tutulan ciddi arz kısıtlamalarıyla da karşılaştı. Bu önlemler vaka ve vefat sayısının seyrine göre zaman zaman gevşetiliyor ya da sıkılaştırılıyor.

Doğal olarak her ülkede hükümetin mümkün olan önlemler yelpazesi içinden seçtiği pozisyonu sorgulayan, eleştiren ve farklı politika kombinasyonlarının seçilmesi gerektiğini ileri süren toplumsal kesimler de var ama ben bu yazıda ekonomik faaliyetlerin hangi sektörlerde, ne dereceye kadar kısıtlanmalı sorusunu tartışmayacağım. Hükümetlerin karşı karşıya kaldığı, halk sağlığını korumanın aşikâr yararları ile bunun ekonomik maliyetleri arasında denge tutturma probleminin, düşünülmesi gereken (bazıları benim uzmanlık alanlarımdan çok dışında kalan) pek çok boyutu olan karmaşık ve zor bir problem olduğunun farkındayım. Bu dengenin nerede olması gerektiği tartışılabilir kuşkusuz ama birtakım sektörlerdeki on binlerce işletmeyi, salgın riski yüzünden kapatmaya bir kere karar veren herhangi bir hükümetin, bu işletmelerin sahipleri ve çalışanlarının yaşam standartlarını sürdürmelerini sağlayacak destekleri sağlama yükümlülüğü olduğu tartışılmaz. Bu destekler tercihe bağlı lütuflar falan değil hükümetin asli görevi. Düpedüz bir yükümlülük yani ve kamu kaynaklarını kullanım öncelikleri arasında “bu paralar sağlık, eğitim ve bu işe kullanılmazsa başka hiçbir işe kullanılamaz” derirtecek kadar da üst sıralarda yer alıyorlar. Burada bahsettiğim köprülerden geçmeyen araçlar için yapılacak (ve zaten fahiş olan) KÖİ garanti ödemelerinin, dübünle bile bakılsa görülemeyeceği kadar aşağılarda olması gereken bir öncelik sıralaması.

Dolayısıyla ben bu yazıda ekonomik faaliyeti kısıtlayıcı önlemlere dair ideal dengenin ne olduğu konusunu tartışmak yerine, Türkiye'nin de salgın süreci boyunca iki kez denediği (biri halen devam eden) sektörel kapatmaların ekonomik maliyeti ve hükümetin, bu maliyeti doğrudan üstlenmek zorunda bıraktığı kesimleri tazmin etmek üzere ne yaptığı (daha doğrusu ne yapmadığı) konularını ele alacağım.

Pandemi mağdurlarının bir kısmına, o da çok gecikmeli olarak yapılan varla yok arası destekler, (salgın süreci boyunca kamu harcamalarında gözle görülür hiçbir kısıntıya ya da fedakarlığa gidilmeyen) Türkiye'nin bütün dünyadan negatif ayrıştığı bir alan olarak fazlasıyla göze batıyor. Sektör kapatmaların örneği çok ama geçimini kapatılan sektörlerden sağlayan insanları bu kadar kaderine terk eden ülke yok. Bu konuya tekrar döneceğim ama önce

## **SEKTÖREL KAPATMALARIN ETKİLERİ**

konusunu ele alayım izninizle. Salgın sürecinde, başta hizmet alt-sektörleri olmak üzere çeşitli sektörlerin faaliyetlerini kısıtlayıcı önlemleri devreye sokan pek çok ülke gibi Türkiye de, Mart-Haziran 2020 döneminde geniş kapsamlı ve Kasım ayının ortasından bugüne dek süren dönemde de yeme-içme sektörüne özgü arz kısıtlamalarını yürürlüğe koydu.

2020 Mart'ının ikinci yarısında başlayan ve çok sayıda hizmet sektörünü kapsayan ilk tur kısıtlamalar, zaten talepte büyük daralmalar yaşayan bu sektörlerle ek bir darbe vurdu. Tamamen kapatmalar ve faaliyeti durdurmalar da dahil olmak üzere yürürlüğe konan arz kısıtları, turizm destek hizmetleri, havayolları ve diğer yolcu taşıma faaliyetleri, yemek, konaklama, spor ve eğlence hizmetleri gibi bu yasak ve kısıtlamalara tabi olan sektörlerden yayılarak ekonominin tümünü daraltıcı etkiler yaptı.

Bu etkilerin büyüklüğüne dair merakımız Beykent Üniversitesi'nden Ayla Alkan ile birlikte yaptığımız çalışmaya zemin hazırladı. COVID-19'un yayılmasını yavaşlatmak için uygulanan kapatma ve faaliyet durdurma önlemlerinin Türkiye ekonomisinde neden olduğu üretim ve gelir kayıpları ile GSYH'deki daralmayı kestirmek ve bileşenlerine ayırmak amacıyla, arz-yönlü bir girdi-çıkı modeli çerçevesinde, yenilikçi bir yöntem uygulayarak yaptığımız bu çalışmayı

geçtiğimiz aylarda tamamladık. Teknik olmayan bir özetini de Tepav Tartışma Tebliği olarak yayınladığımız<sup>2</sup> çalışma yöntem itibarıyla, ilk kez rahmetli Nazmi Demir ile yazdığımız ve 1998’de yayınlanan makalemizde –başka amaçlar için kullanılmak üzere– önerdiğimiz bir girdi-çıkıtı modelleme tekniğinin Mart-Haziran 2020 dönemindeki kapatmaların etkilerine uygulanmasına dayanıyor.<sup>3</sup> Kapatmaların yalnızca doğrudan kapatma emri verilen sektörlerde değil, bu sektörlerle/ sektörlerden girdi veren/ alan sektörlerde de üretim ve istihdam kayıplarına neden olduğu fikrinden hareketle uyguladığımız yöntem, ulusal girdi-çıkıtı tablosu mevcut olan herhangi bir ülkede, herhangi bir grup sektörün COVID-19 (ya da başka salgın hastalıklar) yüzünden kapanmasıyla oluşacak ekonomik maliyetlerin (oldukça kolay biçimde) hesaplanmasına izin veren nitelikte. Bu yönüyle de, halk sağlığı riskleri ile ekonomik maliyetler arasındaki siyaseten tercih edecekleri dengeyi verilere dayalı olarak seçmeye çalışan politika yapımcılar için de çok kullanışlı.

Aşağıda özetlediklerim Türkiye’deki Mart-Haziran 2020 arası ilk tur “kapanma döneminin” analizine uygulanmasından elde ettiğimiz bulgular. Bu bulgular salgınla mücadele önlemleri çerçevesinde faaliyetleri durdurulan sektörlerdeki arz düşüşünün yaratacağı toplam maliyetlerin kestirimi ve bu toplam maliyetin bileşenlerine nasıl ayrılacağını gösteriyor ve Kasım’da başlayan daha küçük çaplı kapanmanın maliyetleri hakkında da fikir verecek nitelikte. Geçen bahardaki ilk tur kapanma sırasında faaliyeti tümüyle (yahut hemen hemen tümüyle) durdurulan sektörler (ve ilgili CPA 2008 kodları) şunlardı:<sup>4</sup>

- i) Konaklama ve yemek hizmetleri (I),
- ii) Seyahat acentesi, tur operatörü ve diğer rezervasyon hizmetleri ile ilgili hizmetler (N79),
- iii) Yaratıcı sanatlar; Eğlence; Kütüphane, arşiv, müze ve diğer kültürel hizmetler; Kumar ve bahis hizmetleri (R90-R92),
- iv) Spor hizmetleri ve eğlence ve rekreasyon hizmetleri (R93),
- v) Diğer Kişisel Hizmetler (S96)

Çalışmada yukarıdaki beş sektörü kapanan sektörler bloğu (**K**), Türkiye girdi-çıkıtı tablosundaki 64 sektörden 59’unu ise diğer sektörler bloğu (**D**) olarak aldık. Kapanan sektörler bloğu 2012 piyasa fiyatları üzerinden hesaplanan GSYH’nin (“GDP at market prices”) yüzde 4,27’sini ve faktör maliyetleri üzerinden hesaplanan GSYH’nin (“GDP at factor cost”) yüzde 4,84’ünü oluşturuyordu. Bu sektörlerin istihdam yaratma kapasitesi hakkında fikir vermek üzere, toplam işgücü gelirlerinin yüzde 5,3’ünün bu sektörlerde yaratıldığını da ekleyeyim.

Kapanmanın etkilerini ölçmek için, Türkiye’nin arz yönlü girdi-çıkıtı modelinin, kapanan sektörler bloğu (ya da grubu) ile diğerleri arasında gözlenmiş olan *olgusal* (gerçek) baz yılı

---

<sup>2</sup> “A Novel Supply-side Input-Output Approach for a Quick Measurement and Decomposition of the Economywide Effects of Sectoral Shutdowns against Covid-19 and an Application to the Turkish Economy” başlıklı Sayan ve Alkan (2020) çalışmasının Tepav Tartışma Tebliği versiyonu da “COVID-19 Salgınına Karşı Kapanmanın Türkiye Ekonomisine Maliyetinin Yenilikçi Bir Arz Yönlü Girdi-çıkıtı Yaklaşımıyla Kestirimi” başlığıyla şu adreste: <https://bit.ly/3t9pca6>

<sup>3</sup> Sayan ve Demir (1998). “Measuring the Degree of Block Interdependence between Agricultural and Non-agricultural Sectors in Turkey,” *Applied Economics Letters* 5: 329-332.

<sup>4</sup> Havayolu yolcu taşımacılığı ve şehirlerarası otobüsle yolcu taşımacılığı da bu dönemde işleyişi durdurulan hizmetler olmasına rağmen, 2012 girdi-çıkıtı tablosundaki “Havayolu taşımacılığı” sektörü aynı zamanda havayolu kargo taşımacılığını, “Karayolu taşımacılığı” sektörü de aynı zamanda karayolu kargo taşımacılığı ve boru taşımacılığını içerdiğinden ve sektörel üretim değerlerinden sadece yolcu taşımacılığını ayırmak mümkün olmadığından bu hizmet sektörlerini analizimize dahil edemedik.

girdi-çıktı katsayıları kullanılarak elde edilmiş çözümü ile, bloklar-arası bağlantıları (yani bağlantıları gösteren girdi-çıktı katsayılarını) sıfırlayarak (sanki bu bağlantılar yokmuş gibi varsayarak) elde edilmiş çözümü arasındaki farklara baktık. Bu *karşıolgusal* ("counterfactual") yaklaşımın, literatürde ilk kez Sayan ve Demir (1998) tarafından önerilen arz-yönlü versiyonu, hükümetlerin dayattığı sektörel kapanmaların hem sektörler arası girdi-çıktı bağlantılarını kopartan hem de kapanan sektörlerdeki faktör gelirlerini (katma değeri) kesintiye uğratan etkilerini yakalamaya elverişli olduğundan, aşağıda arz-güdümlü girdi-çıktı modeli kullanarak elde ettiğimiz bulguları paylaşıyorum.<sup>5</sup> Bu bulgular şu senaryolar altında elde edildi:

- 1- Yukarıda listelediğim 5 sektörden oluşan kapanan sektörler bloğu **K** ile diğer sektörler bloğu **D** arasındaki girdi alışverişinin çift yönlü olarak kesintiye uğramasının toplam etkilerini bulmak amacıyla tasarladığımız bu senaryoda iki blok arasındaki girdi akışını çift yönlü olarak sıfırlıyoruz. Yani COVID-19 önlemleri kapsamında üretim faaliyetleri askıya alınan sektörler hem diğer sektörlerden girdi alımını hem de onların ihtiyaç duyduğu girdileri tedarik etmeyi durduruyor.
- 2- Sektörel kapanmalar yalnızca kapanan sektörler ile ekonominin geri kalanı arasındaki girdi çıktı alışverişinin kesilmesine yol açmıyor; aynı zamanda bu sektörlerde işgücüne, sermayeye ve dünyanın geri kalanına yapılan ödemeleri de kesintiye uğrattırıyor. Dolayısıyla ikinci senaryoda, kapanan sektörlerde çalışanların maaşları ile kira, kar ve faiz ödemelerinin yanı sıra ithal girdileri sağlayan yabancı şirketlerden alımları durduruyoruz ve arz-yönlü modeli, girdi-çıktı tablosundaki katma değer satırında (vektöründe) **K** blok sektörlerine karşılık gelen ödemeleri sıfırlayarak tekrar çözüyoruz.

Tablo 1'de verilen sonuçlar, üretim faaliyetinin bu şekilde kesintiye uğramasının kapanan **K** blok sektörleri üzerindeki etkilerini senaryolara göre sunuyor. COVID-19 önlemleri kapsamında arzı kısıtlanan sektörlerden üçü için (I, N79 ve R90-R92), sektörel üretimde en çok daralmaya sebep olan etkinin, üretim faktörü ve ithal girdi kullanımının (yani katma değer kalemlerinin) kesilmesi; geri kalan ikisinde (R93 ve S96) ise diğer sektörler ile olan girdi-çıktı alışverişini bağlantılarının kopması olduğu tablodan da görülüyor.

---

<sup>5</sup> Arz-güdümlü girdi-çıktı modelinin kökleri Wassily Leontief'in orijinal çalışmasına ve Leontief modelinin arz yönlü bir varyantını öneren Ambica Ghosh'a (1958) dayanıyor. Bu modelde teknolojik katsayılar matrisi Leontief'inkinden farklı bir tanım yardımıyla elde ediliyor ve model, nihai talep vektörü yerine, katma değer vektörüne verilen dışsal şokların sektörel üretim miktarlarında yaratacağı etkiyi ölçmek için kullanılıyor.

**Tablo 1.** Kapatmanın sektörel üretime etkilerinin ayrıştırılması: Kapanan sektörler

Sektöre I CPA Kodları	Sektör tanımları	Toplam üretim	Sektörel üretimde gerçek baz	
		değerindeki pay/ Faktör gelirlerindeki pay (%)	yılı değerlerinden sapmalar (%)	
			Deney 1	Deney 2
I	Konaklama ve yemek hizmetleri	2,54/3,09	-46,98	-53,29
N79	Seyahat acentesi, tur operatörü ve diğer rezervasyon hizmetleri ile ilgili hizmetler	0,55/0,40	-47,97	-52,61
R90-92	Yaratıcı sanatlar; Eğlence; Kütüphane, arşiv, müze ve diğer kültürel hizmetler; Kumar ve bahis hizmetleri	0,41/0,69	-21,51	-78,74
R93	Spor hizmetleri ve Eğlence ve rekreasyon hizmetleri	0,26/0,27	-53,52	-46,94
S96	Diğer kişisel hizmetler	0,37/0,39	-56,18	-44,32

Tablo 2’de ise kapatılan sektörlerin faaliyetlerindeki kesintinin bunlara girdi satan ya da onlardan girdi satın alan diğer sektörler üzerinde yaptığı etkiler var. Tabloda sunulan rakamlar, her bir deneyde sektör gruplarının ilgili karşı olgusal senaryo altındaki üretimlerinin, gerçekte gözlenen değerlerinden yüzdelik sapmalarına karşılık gelen *grup ortalamaları*. Bu bilgi ışığında en çarpıcı sonuç, hizmet sektörlerinin birincil mal, imalat, kamu hizmetleri ve inşaat sektörleri ile karşılaştırıldığında her iki simülasyon deneyinde de kapanmalardan en çok etkilenen sektörler olması. Daha belirgin bir ifadeyle, toplam faktör gelirlerindeki payları, toplam üretim değeri içindeki paylarını aşan –bir başka deyişle katma değeri görece yüksek olan– sektörler (Tablo 2, 3. Sütun), kapanmalardan gözle görülür şekilde daha fazla etkilenmiş görünüyor. Çoğu hizmet sektörü birinci kategoriye girerken, hemen hemen tüm imalat sektörleri ve inşaat ikinci kategoride. Birinci gruptaki hizmet sektörlerinin birçoğunun burada ele alınan senaryolar altında karşılaşılabilecek etkilere ek olarak, çok ciddi talep daralmaları ile de karşılaştığı hatırlandığında, COVID-19 salgını öncelikli olarak, kapatma kararına tabi olsun ya da olmasın hizmet sektörlerini vuran bir şok olarak görmek gerekiyor.

Üretiminde Gözlenen Ortalama Yüzdelik Sapmaları ("Mean Percentage Errors") (%)

Sektörel CPA Kodları	Sektör tanımları	Toplam üretim değerindeki pay/ Faktör gelirlerindeki pay (%)	Sektörel üretimde gerçek baz yılı değerlerinden sapmalar (%)	
			Deney 1	Deney 2
A01-A03 ve B	Birincil mallar (Tarım; Ormancılık; Balıkçılık; Madencilik)	8,96/ 9,63	-0,281	-0,147
C10-C33 ve F	İmalat ve İnşaat	44,84/ 26,33	-0,475	-0,252
D35 ve E36- E39	Kamu Hizmetleri; Çöp ve Kanalizasyon	5,02/ 2,79	-0,275	-0,147
G45-G47	Toptan ve Perakende Satış	8,51/ 12,55	-1,361	-0,706
H49-H53	Ulaşım ve Destek Hizmetleri; Posta ve Kurye Hizmetleri	7,84/ 9,34	-1,033	-0,539
J58-J63	Basım Hizmetleri; Yayıncılık; Telekom ve Bilgisayara Destek Hizmetleri	2,10/ 3,00	-2,510	-1,436
K64-K66 ve L68B	Finansal Hizmetler; Sigorta ve İlgili Hizmetler; Yasal ve Yönetimsel Hizmetler; Gayrimenkul Hizmetleri	7,41/ 13,41	-1,014	-0,538
M69-M75 ve S95	Teknik ve Bilimsel Hizmetler	2,40/ 3,47	-1,798	-0,930
N77-N78, N80-N82, O84, P85, Q86, Q88, S94 ve T	Diğer Hizmetler	8,76 / 14,59	-1,506	-0,778
Toplam üretim değeri içindeki payı toplam faktör gelirleri içindeki payından küçük olan sektörler için ortalama yüzde sapmalar (%)			-1,087	-0,567
Toplam üretim değeri içindeki payı toplam faktör gelirleri içindeki payından küçük olan sektörler için ortalama yüzde sapmalar (%)			-0,914	-0,498
<b>Toplam üretim kaybı (%)</b>			<b>2,501</b>	<b>4,748</b>

Tablo 2'nin son satırı, kapatma/faaliyet durdurma sürecinde her iki yöndeki girdi-çıkıtlı akışlarının kesintiye uğramasından kaynaklanan toplam (ekonomi çapındaki) üretim

kayıplarının yaklaşık yüzde 2,5 olduğuna işaret ediyor. Bir başka deyişle, COVID-19 ile mücadele amacıyla ele aldığımız beş sektörde yürürlüğe konan geçici kapatma önlemleri yüzünden kesintiye uğrayan girdi-çıkı akımlarının Türkiye ekonomisine maliyeti yıllık bazda toplam sektörel üretim değerinin yüzde 2,5'i mertebesinde. Bu rakamı, aynı sektörlerde istihdam edilen toplam faktör gelirlerindeki düşüşün yine yıllık bazda yarattığı yaklaşık yüzde 4,7'lik etkiyle birlikte dikkate aldığımızda, beş sektörün salgın nedeniyle kapatılmasının toplam maliyetinin, tüm sektörlerin toplam yıllık üretim değerinin yüzde 7,2'sini aşabileceği görülüyor. Bu yıllık kayıpları, Mart-Haziran 2020 arasında yaklaşık 3 ay süren kapanma süreci için iskonto edince, bu 5 sektörün 3 ay süreyle kapanmasından kaynaklanan üretim kaybı toplam üretim değerinin yaklaşık yüzde 1,8'in denk geliyor. Türkiye ekonomisinin mevcut büyüklüğü göz önüne alındığında, bu kaybın 13 milyar doları aştığını söyleyebiliriz. Turizmin cari işlemler, döviz rezervleri vb. üzerindeki etkilerini ve çok sayıda sektörün karşı karşıya kaldığı talep daralmasının etkilerini görmezden gelerek hesaplanan yaklaşık 13 milyar dolarlık üretim kaybı Türkiye ekonomisi için çok ciddi bir maliyet kuşkusuz. Kara, deniz ve havayollarıyla yolcu taşımacılığındaki kayıplar da düşünüldüğünde gerçek maliyetin daha da yükselmesini beklemek lazım. Üretim değerindeki bu kayıpların arkasında hem toplam faktör gelirlerinin hem de toplam işgücü gelirlerinin yüzde 5'inden fazlasını kazanan sermaye sahipleri ve çalışanların gelir kayıplarının da olduğunu not etmeden geçmeyeyim.

Kapatmaların yarattığı üretim ve gelir kayıpları gerçekten büyük olmakla birlikte, bu Türkiye'ye özgü bir durum değil. Başka ülkelerde de değişen sürelerle kısmi veya tam kapatmalara maruz bırakılan sektörlerdeki kısıtlamaların ulusal ekonomilere olan maliyeti, kapatılan sektörlerin GSYİH, istihdam ve döviz gelirleri içindeki paylarına ve bunların ekonominin geri kalanıyla olan ilişkisine bağlı olarak ülkeler arasında farklılık gösterse de, çoğu ülke için oldukça ağır sonuçlar doğurdu. Öte yandan,

## **PANDEMİ MAĞDURLARINA DESTEKLER**

bahsinde aynı şeyi söylemek mümkün değil. Türkiye'de kapatmalar yüzünden işlerini ve gelirlerini kaybedenlere sağlanan destekler utanç verici derecede düşük miktarlarda, dar kapsamlı ve gecikmeli oldu. Bunun aksini iddia edecek izan ve vicdan sahibi birinin olduğuna inanmak imkansız. Gelişmelerde hiçbir kabahati ve sorumluluğu olmayan milyonlarca çalışan ve işyeri sahibi kelimenin tam anlamıyla sefaletle mahkum edildi.

Bir kere kısa çalışma ödeneklerinden yararlandırılan *kayıtlı* çalışanların toplam mağdurlara oranı çok düşük kaldı. İşten çıkartmanın yasaklanması ile ücretsiz izne ayrılanlardan, devletin ücret desteğinden yararlandırılacak kadar "şanslı" olanlara zaten çok düşük olan asgari ücretin yarısına denk gelen bir destek sağlandı sadece. Hatta bununla da kalınmadı; salgın şokunun işgücü piyasalarını en şiddetli vurduğu ay olan Nisan 2020'de işyerleri tarafından ücretsiz izne ayrılan *kayıtlı* çalışanlara, ilgili yasanın ayın 17'sinde yürürlüğe sokulması bahanesi ile Nisan ayının tümü için sadece 546 lira ödeme yapıldı. Fiyat istikrarının olmadığı bir ülkeden bahsettiğimiz için, bu 546 liralık miktarın anlamının unutulmamasını sağlamak adına, bunun Osmangazi Köprüsünden iki defa geçip dönmeye izin verecek geçiş ücretine denk olduğunu daha önceki bir *İktisat ve Toplum* yazımda vurgulamıştım.<sup>6</sup>

Üstelik kayıtdışılığın yüksek olduğu kapatılan sektörlerde istihdam edilirken salgın yüzünden çalışamaz hale gelen ve sayısı milyonlarla ölçülen kayıtdışı çalışanların, bu çok yetersiz

---

<sup>6</sup> "Devletin Pandemide İşini Kaybedenlere Verdiği Aylık Nakit Desteği Osmangazi Köprüsünden Kaç Kere Geçiriyor?" No. 116 (Haziran 2020): <https://bit.ly/2MmuzSN>

miktarlardan bile yararlandırılmadığını da kayda geçmeliyim.<sup>7</sup> Kasım ayında başlayan ve yeme-içme sektöründe faaliyet gösterirken paket servisi dışındaki hizmetleri sunması yasaklanan lokanta, cafe, kebabçı vs. işyerlerini kapsayan ikinci tur kapanmadan dolayı gelirlerini kaybeden işyeri sahiplerine hükümetimizin nihayet yapmaya karar verebildiği desteğimsi ödemeler bu satırları yazdığım sıralarda açıklanamaya başlamıştı. Yani Kebabçı Ali baba ilk tur kapanmadan 11, ikinci tur kapanmadan 3 ay sonra ilk hibe desteğini alacak kısmetse. O da bütün bu süreçte geçinebilmek için dükkanını ve araç gerecini çoktan elden çıkartmak zorunda kalmadıysa... (Tam da bu nedenle geç gelen adalet gibi, geç yardımın da yardım olmadığını yazmıştım eski bir yazımda.)

Şimdi de devletimizin ne kadar şefkatli olduğu yukarıdaki örneklerden anlaşılabilir elinin, araç geçiş, hasta veya yolcu sayısı garantilerine istinaden yapılan fahiş garanti ödemeleriyle âbâd edilen şehir hastanesi, havaalanı ve köprü gibi "bayındırlık abidelerini" inşa eden müteahhitlere nasıl uzandığını hatırlatmak istiyorum müsaadenizle. Devletin eli Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) denen bu projeleri yapan çok az sayıdaki müteahhit ve bunların yabancı ortaklarına uzanırken hem çok şefkatli, hem çok –çok da değil aşırı– cömert.

Geçimini devletin kapattığı sektörlerden sağlarken, hiçbir ülkenin vatandaşlarına reva görmeyeceği bu terk edişe maruz bırakılan milyonlarca insandan biri olan kebabçı Ali Baba, sektörel kapatma veya sokağa çıkma yasağı yüzünden dükkanını açamadığı günlerde yaşadığı ciro kaybı için şu ana kadar 5 kuruş hibe alamadı ama hükümetimiz bütün bu zorlu salgın süreci boyunca KÖİ müteahhitlerinin gözüne çöp batmasına izin vermedi. Ne kadar gurur duysak azdır. Bu müteahhitlere, yaptıkları köprülerden *geçmeyen araçlara*, inşa ettikleri havaalanlarına *ayak basmayan yolculara*, diktikleri şehir hastanelerine *uğramayan hastalara* istinaden ödenmesi döviz üzerinden garanti edilen fahiş tutarlı ödemelerde tek bir günlük gecikme, bir kör kuruşluk eksiklik yaşatmadı bu devlet hamdolsun.

Keremeti kendinden menkul bu bayındırlık projeleri arasında yer alan (ve kadir bilmez halkımızın ısrarla geçmemekte direndiği) Osmangazi Köprüsü'nün müteahhitlerine yapılan ödemeleri alalım mesela. Köprüden geçme garantisi verilen araç sayısı günde 40.000 (yazı ile kırk bin). Fiilen geçen araç sayısı bunun yaklaşık yarısı kadar. Fiilen geçen binek araçlarının sürücüsünün KDV hariç ödediği 136TL'yi 309 (yazı ile üç yüz dokuz) liraya tamamlıyor devlet. Tek bir araç için 309 TL (bugünkü kurdan 43 dolar)! Geçen araç sayısı günde 40 binin altında kaldığında, geçmeyen araç başına bu miktarın tamamını ödüyor. Geçen araçlar için de sürücünün ödediği 136TL ile garanti edilen bedel olan 309TL arasındaki farkı yani 173TL'yi ödüyor. Kur artarsa bu rakamlar da yükseliyor.

Hafta içi herhangi bir günde bu yüksek geçiş ücretini ödemeye razı 20 bin araç geçerse, devlet *o gün için* Osmangazi Köprüsü müteahhitlerine 3 milyon 460 bin lirası (=173x20.000) geçen araçların fark bedeli ve 6 milyon 180 bin lirası da (=309x20.000) geçmeyen araç garanti parası olmak üzere 9 milyon 640 bin lira (eski para ile 9 trilyon 640 milyar TL) ödüyor. 20 bin aracın geçtiği herhangi bir hafta içi günde, *tek bir gün için* 9 milyon 640 bin lira şirketin hesabına gün sekmeden kuruş eksilmeden yatıyor. Pandemi dolayısıyla *sokağa çıkma yasağı* ilan edilen hafta sonlarında Osmangazi köprüsünden geçen tek araç olmasa bile şirketin hesabına devletin yatıracığı para 24 milyon 720 bin lira (=309x40.000x2). Hafta sonu salgına karşı konan sokağa çıkma yasağı yüzünden ciro kaybına uğrayan esnafa nasihat, tek aracın

---

<sup>7</sup> Bu konudaki ilk yasal düzenleme bahardaki kapanmanın başlamasından tam 8 ay sonra 11/11/2020 tarihinde Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 7256 sayılı "Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılması ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" başlıklı torba kanun yoluyla yapıldı.



geçmediği Osmangazi köprü müteahhidine *her hafta sonu* 24 milyon 720 bin lira!!! Dünyanın her yerindeki müteahhitlerin Dubai’de, Kuveyt’te vs. iş kovalamak yerine Türkiye’de ballı bir KÖİ projesi kontratı imzalamaya çalışmaları çok daha akıllıca aslında. Yapılacak köprüye, havaalanına, hastaneye gerçekten ihtiyaç duyulması da şart değil hatta. Değil pandemi çıkması, dünyanın magma tabakası patlasa devletin sektirmeden yaptığı ve kur (ile ABD’deki enflasyon oranı) arttıkça artacak olan ödemeleri garanti etmenin yolu KÖİ projesi yapmak. Osmangazi için devletin 15 yıl 4 aylık sözleşme boyunca garanti ettiği para *10 milyar dolardan fazla*.<sup>8</sup> 3. Köprü, şehir hastaneleri ve havaalanları vs. için de benzer durumlar söz konusu.

Yani sürecin başında pandemi mağdurlarına yardım için IBAN no. verip bağış kampanyaları düzenleyen, –son ÖİV örneğinde olduğu gibi– bir dolu vergiyi arttıran ve buna rağmen işin, gelirini kaybeden insanlara destek ödemeleri konusunda aşırı derecede cimri ve kayıtsız davranan devlet, KÖİ garanti ödemelerini askıya almak şöyle dursun, azaltmak, zamana yaymak, garantileri TL bazlı hale getirmek vs. gibi adımların hiçbirini atmama konusunda son derece ısrarlı nedense. Oysa bu KÖİ’lere ödenen miktarların yarısı pandemi mağdurlarına destek, sağlık ve eğitim harcamalarına yönlendirilse, Türkiye COVID-19 salgın sürecini hem insani hem toplumsal refah ve adalet hem de makroekonomik istikrar açılarından çok çok daha iyi yönetmiş olurdu.

Salgının artan yayılma hızının, hükümeti yeni önlemler almaya zorladığı ve Kasım’dan başlayarak belirsiz bir süre için arz kısıtlamalarına tabi tutulan yeme-içme hizmetleri sektörü Kapanmaların ikinci turu olarak adlandırabileceğimiz bu sürecin de mevcut istihdam ve gelir kayıplarını artıracığı açık. Yaşanan eziyeti hafifletmenin yolu, hükümetin elindeki kısıtlı kaynakların çok çok küçük bir azınlığa yapılan ve hem ekonomik gerekliliği hem de hak ve adalet duygusuna uygunluğu tartışmalı transferlere harcanmasını derhal durduraktan geçiyor. Türkiye’de devletin, zaman zaman ağırlaşan kış koşullarını de düşünerek, işini ve gelirini kaybeden milyonlara yaptığı desteği en temel ihtiyaçları bile karşılamaya yetmeyecek bu gülünç seviyelerin üstüne çikartmasının zamanı geldi, de geçti bile.

---

<sup>8</sup> KÖİ projelerine dair en ayrıntılı bilgileri Prof. Dr. Uğur Emek’in bloğundan edinmek mümkün. Örneğin <https://bit.ly/3tfkEyY>