

## HONG KONG: UZAKDOĞU'NUN LOJİSTİK VE TİCARET BAŞKENTİ

**Doç. Dr. Murat ERDAL**

Günümüzde küresel üçlü olarak nitelendirilen Kuzey Amerika, Avrupa Birliği ve Asya arasındaki rekabet şiddetini artırmaktadır. Bu üçlü yapı arasındaki ticaret oranlarının dağılımında Asya, ekonomik büyüme göstergeleriyle sürekli payını artırmaktadır. Kuşkusuz bu gelişmenin arkasındaki en büyük nedenlerden biri, Çin ekonomisinin liberalleşmesi ve dünya pazarlarına olan ihracat seviyesidir.

Uzakdoğu'nun lojistik üsleri olarak kabul edilen Hong Kong, Shanghai, Singapur, Shenzhen, Pusan, Kaohsiung, Quingdao, Tanjung Pelapas, Ningbo, Tientjin gibi limanların dünya ticaret döngüsünde ağırlıkları artmaktadır. 2004 yılı verilerine bakıldığında Hong Kong konteyner limanlarında gerçekleşen kapasite 21.984.000 TEU dur ve dünya sıralamasında birinci sıradadır. Onu Asya kıtası limanları sıralamasında 21.340.000 TEU ile Singapur ve 14.557.200 TEU ile Shanghai (Çin) izlemektedir. Diğer taraftan Shenzen (Çin) 13.615.200 ve Pusan (Güney Kore) liman kapasitelerinin 11.430.000 Milyon TEU ve Kaohsiung (Tayvan) limanının ise 9.710.000 Milyon TEU olması bölge ekonomisinin değerlendirilmesi açısından dikkat çekicidir.



Şekil 1. Hong Kong Özel İdari Bölge Devleti.

Hong Kong'un yüzyıldan fazla süregelen "serbest liman" olma özelliği onu bölgenin "uluslararası ticaret ve finans merkezi" haline getirmiştir. Bu özellik uluslararası taşımacılık ve dağıtım faaliyetlerine doğrudan yansımış ve Hong Kong günümüzde lojistik açıdan küresel bir cazibe merkezi olmuştur<sup>1</sup>.

www.meslekiyeterlilik.com<sup>©</sup>

<sup>1</sup> Murat Erdal, "Hong Kong : Uzakdoğu'nun Lojistik ve Ticaret Başkenti", **Dünya Gazetesi**, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı:7351, 22 Temmuz 2004, s:2.

Güney Çin denizinde bulunan Hong Kong'un temel hinterlandı Asya-Pasifik Kuşağı'dır (Şekil 1). Çin ve Japonya başta olmak üzere Kore, Singapur, Malezya ve Tayvan Uzak Doğunun güçlü ekonomik aktörleridir. Özellikle Çin'in son dönemdeki baş döndürücü ekonomik gelişme hızı ve diğer göstergeler bu bölgeyi "**dünyanın fabrikası**" olarak işaret etmektedir. Bu gelişme hızının devam etmesi Hong Kong'un lojistik trafiğini, işlem hacminin büyümesinde temel etkindir.

Hong Kong bir taraftan "**Amerika'nın Asya'daki en iyi partneri**", "**Asya-Pasifik Kuşağının ortasındaki ticaret ve finans başkenti**" ve diğer taraftan ise "**Çin'in dünyaya açılan kapısı**" sloganları ile tanıtım faaliyetleri yürütmektedir. 1997 yılında Hong Kong, Çin yönetimine katılmış ve "tek ülke, iki farklı idari sistemli yapı" şeklinde, HK Özel İdari Bölge Devleti olarak özel bir statü kazanmıştır.

Hong Kong ekonomisinin ağırlığı hızla "**bilgi yoğun ve yüksek katma değerli faaliyetlere**" yönelmektedir. Devlet hemen her alanda "**yeni ürün/hizmet geliştirme**"yi özendirmekte ve "**teknoloji kullanımının yaygınlaşması**" için elinden geleni yapmaktadır.

## 1. Hong Kong Deniz ve Hava Limanları

Hong Kong bugün dünyanın en işlek havayolu ve denizyolu limanlarını bünyesinde barındırmaktadır. Hong Kong son on yıl boyunca dünyanın en işlek konteyner limanlarına sahiptir. 2004 yılında yaklaşık 22 Milyon TEU konteyner, 222,9 Milyon metrik ton kargo elleçlemesi yapılmıştır. Liman 80 uluslararası denizyolu hat işletmesine, 400 konteyner hat taşımacısı hizmetlerine ve haftada dünya çapında 500 güzergaha konteyner sevkiyatı yapmaktadır. İnci Nehri Deltası'nda günde 300 nehir gemisi ile sürekli eşya hareketi sağlanmaktadır<sup>2</sup>.

Büyük hacimli kargo elleçleme sahaları; konteyner terminalleri, nehir ticaret terminali, kamu kargo çalışma alanları, gemi tamir-bakım üniteleri ve tersanelerden oluşmaktadır. 2002 yılında Kwai Chung konteyner terminali 12 Milyon TEU işlem hacmi ile toplam Hong Kong konteyner trafiğinin % 62'sine tek başına sahiptir.

<sup>2</sup> Hong Kong Liman Geliştirme Konseyi (HK Port Development Council) İnternet Web Sitesi, <http://www.pdc.gov.hk/text/eng/facilities/container.htm>.

## 2. Konteyner Terminalleri

Konteyner terminalleri Kwai Chung bölgesinde yer almaktadır. Bu bölgede bulunan sekiz terminal dört işletmeci kuruluş tarafından işletilmektedir. Bu kuruluşlar;

- Modern Terminals Ltd. (MTL)
- Hong Kong International Terminals Ltd. (HIT)
- COSCO-HIT ve
- CSX dir.

Konteyner terminalleri 217 hektarlık bir büyüklüğe ve 6,592 metre uzunluğunda derin su limanı özelliklerine sahiptir. Bu terminallere ilave olarak 2005 yılında tamamlanması planlanan "Konteyner Terminal (CT) 9", Tsing Yi adasının güney doğusunda Kwai Chung adasındaki 8. terminalin karşısında inşa edilmektedir. Asia Container Terminal Ltd. tarafından işletilecek olan bu terminal 68 hektarlık bir alana sahip olup 1940 metre rıhtım boyuna ve 15,5 metre derinliğe sahip olacaktır. HK Özel İdari Bölge Devleti (HK Special Administrative Region Government - HKSARG)'nin hazırladığı "2020 HK Limanı Master Planı" çerçevesinde 10. konteyner terminalinin fizibilitesi de bugünden yapılmaktadır.

Hong Kong uluslararası havalimanı, her hafta 70 uluslararası havayolu şirketine ait 4.100 uçuş ile yaklaşık 140 güzergaha kargo göndermektedir. Havalimanı içindeki deniz kargo terminali İnci Nehri Deltası'nda (Pearl River Delta) bulunan 17 limanla eşya hareketine büyük bir dinamizm katmaktadır.

Havayolu kargo taşımacılığı 2004 dünya sıralamasına bakıldığında Memphis (ABD) 3.554.577 ton ve % 4.8 büyüme hızı ile birinci, Hong Kong 3.132.449 ton ve % 15.7 büyüme hızı ile ikinci ve Tokyo (Japonya) 2.373.133 ton ve % 10.1 büyüme hızı ile üçüncü sırada yer almaktadır (Ekler Tablo 3). Büyüme hızlarının birkaç sene daha bu rakamlarda gerçekleşmesi halinde Hong Kong ve Tokyo'nun havayolu kargo taşımacılığının ilk iki sırayı paylaşacağı kesindir.

Karayolu taşımacılığında ise Lok Ma Chau sınır geçiş kapasitesinin genişletilmesi ile birlikte bu noktadan yük taşıyan araç giriş çıkış sayısı 26.000'e yükselmiştir ve bu sayının yarısını konteyner taşıyan kamyonlar oluşturmaktadır.

### **3. Özel Sektör ve Kamu Vizyonu: “Lojistik Hong Kong”**

Hong Kong'ta faaliyet gösteren tüm kamu ve özel sektör kurumlarında Tedarik Zinciri Yönetimi anlayışı yerleşmiştir. Uluslararası ve bölgesel taşıma, dağıtım, lojistik, elleçleme ve üretim karakteristikleri HK'un en büyük rekabet avantajıdır. Bu sayılan özellikler, tüm taşıma türlerinde özellikle, deniz, iç su yolu, hava ve karayolunda kendini göstermektedir. Deniz ve hava limanlarının ulaştığı kapasite ve küresel çaptaki rolü giderek artmaktadır. E-devlet ve e-lojistik uygulamaları son derece gelişmiş bir altyapı ile desteklenmektedir.

1997 yılından sonra Hong Kong'un Özel İdari Bölge Devleti statüsü, serbest liman özellikleri ve artan ticaret hacmi ile birlikte Çin'in antreposu gibi çalışma faktörleri “**Lojistik Hong Kong**” olarak ifade edilen bir inisiyatifi doğurmuştur. Bu inisiyatif, Lojistik Gelişim İzleme Komitesi (LOGSCOM) ve HK Lojistik Gelişim Konseyi'nden (LOGSCOUNCIL) oluşmaktadır. Ayrıca, HK Liman Gelişim Konseyi (PDC) ve Denizcilik Endüstri Konseyi (MIC) gibi sivil girişim ve oluşumların da sayısı artmıştır. Bütün bu oluşumlar, özel sektör ve devlet arasında birer köprü vazifesi görmektedirler. Amaç, liman ve denizcilik sektörünün geliştirilmesi, uluslararası alanda Hong Kong'un daha fazla tanıtımı ve rekabet avantajı kazandırılmasına yönelik projelerin üretilmesi gibi birçok alanda kamu yönetimi ile koordinasyonu sağlamaktır. Lojistik ve ticaret tabanlı bu girişimler, devlete destek olmakta, liman gelişimi, hizmet alanları ve gelecekteki talepler konusunda tavsiyelerde bulunmaktadırlar.

Lojistik Gelişim Konseyi beş destekleyici proje grubunu içermektedir. Bunlar İngilizce sözcüklerin baş harflerinden oluşan kısaltmalarla ifade edilmektedir.

- P-Lojistik Proje Grubu (fiziksel ve hukuksal/düzenleyici altyapı)
- E-Lojistik Proje Grubu (siber ve IT altyapısı)
- H-Lojistik Proje Grubu (insan kaynakları)
- M-Lojistik Proje Grubu (pazarlama ve tutundurma)
- S-Lojistik Proje Grubu (küçük orta boy işletmeleri destekleme).

Bütün bu proje gruplarının, kamu ve özel sektörün meydana getirdiği tüm girişimlerin tek bir hedefi vardır, o da “**Hong Kong’un daha ileriye gitmesi**” kısaca “**Lojistik Hong Kong**”dur.