

ÇİN'DE YENİ STRATEJİK DEĞER: LOJİSTİK VE SHANGHAI LİMANI

Doç. Dr. Murat ERDAL

1,240 Milyar nüfusa sahip Çin, 9,5 Milyon kilometrekarelik bir yüzölçümüne sahiptir. Enflasyonun % 2 civarında seyrettiği Çin ekonomisi son on yılda hemen her yıl % 8'in üzerinde bir büyüme göstermiştir.

2002 yılında ticaret fazlası 30,4 Milyar Dolara ulaşırken doğrudan yabancı sermaye yatırımları 52,7 Milyar Dolarla bir önceki yıla göre %12,5'luk bir artış sağlamıştır. Yine aynı yıl döviz rezervleri, bir önceki yıla göre 74,2 Milyar Dolar artarak 286,4 Milyar Dolara ulaşmıştır¹.

Dünya ticaretinin % 4'ten fazlasını Çin meydana getirmektedir. Ülkenin küresel konteyner trafiği içinde ithalat, ihracat ve transit olarak % 20 -25 dolaylarında bir egemenliği bulunmaktadır. Trans-Pasifik ve Avrupa-Uzakdoğu güzergahlarında bu oran daha da artmakta ve % 50 ila % 60 arasında değişen bir pazar payı anlamına gelmektedir².

Çin, emek ve enerji maliyetlerinden kaynaklanan rekabet avantajını uluslararası lojistik ve pazarlama bilgisi ile birleştirmektedir. Çin lojistik altyapısı, ekonominin gelişimi ve ihracat-ithalat potansiyeline ayak uydurmakta zorlanmaktadır. Uluslararası ticaretteki yüksek büyüme beraberinde çeşitli problemleri de getirmektedir. Lojistik problemlerin başında;

- bürokrasi ve yönetim problemleri,
- yetersiz alt yapı,
- taşıma türleri arasındaki entegrasyon eksikliği ile
- düşük operasyon ve hizmet kalitesi gelmektedir. Bu nedenle hükümet on yıllık kalkınma planlarının merkezine "lojistik" konusunu yerleştirmiş ve bu zaman zarfında

¹ Çin İnternet Bilgi Merkezi, <http://www.china.org.cn/english/eng-shuzi2003/jj/jj.htm>.

² Murat Erdal, "Çin'de Yeni Stratejik Değer: Lojistik ve Shanghai Limanı" **Dünya Gazetesi**, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı:7386, 2 Eylül 2004, s:2.

lojistik yatırımları için 18 Milyar Dolar bir kaynak aktarımına karar verilmiştir. Ülke içinde taşımacılık ve lojistik “**stratejik sektör**” olarak kabul edilmektedir.

Çin uluslararası taşımacılık ve lojistik sektöründe kamu iktisadi teşebbüslerinin hakimiyeti büyük ölçüde devam etmektedir. Sektörde ülkenin önde gelen kamu işletmeleri;

- COSCO (China Ocean Shipping Company), denizcilikte,
- CMST (China Material Storage and Transportation Company) depolama ve karayolunda,
- SINOTRANS (China National Foreign Trade Transportation Corporation), havayolu ve denizcilikte,
- China Post, posta ve paket taşımacılığında,
- China Rail, demiryolunda,

faaliyet göstermektedir. Yeni yeni bir takım yerel firmalar ve yabancı ortaklıklı girişimler pazara girmektedir.

www.meslekiyeterlilik.com[®]

Denizyolu, nehiryolu, demiryolu, karayolu, boruhattı ve havayolu taşımacılığı konusunda özellikle yasal çerçevede önemli reformlar gerçekleştirilmekte, altyapı, bina-tesis konusunda önemli adımlar atılmaktadır. Taşıma türleri arasında dengeli dağılım ve kombine taşımacılık için ne gerekiyorsa yapılmaktadır. Dağınık ve parçalı taşımacılık sistemi birbirine entegre edilmiş etkin ve verimli çalışan bir yapıya kavuşturulmaktadır. Bu kapsamda üretim ve tüketim merkezlerine yakın yüksek kapasiteli, çok fonksiyonlu depolama ve dağıtım terminalleri inşa edilmektedir.

Dünya pazarları açısından Çin kaynaklı ekonomik tehdit ve tehlikenin esas olarak ülke lojistik altyapısının tamamlandığı zaman yaşanacağı şeklindeki değerlendirmeler giderek yaygınlık kazanmaktadır. Yüksek kapasitede, daha hızlı eşya sevkıyatının neden olacağı olumsuz etkinin önümüzdeki on yıla damgasını vurması beklenmektedir.

Üçüncü parti lojistik (3PL) ülke lojistik sektörü içerisinde % 1,5’lar düzeyindedir. Oysa bu rakam gelişmiş ülkelerde % 10’lar civarındadır. Gelecek yıllarda dış kaynaklardan yararlanma oranının hızla yükseleceği ve dördüncü parti lojistik hizmetlerin gelişeceği herkesin ortak görüşüdür.

Limanlar ekonomide “ticareti kolaylaştırıcı” (trade facilitator) olarak görev yapmaktadır. Küreselleşmeye meydan okumada “deniz limanları” birinci dereceden öneme sahiptir. Çin, deniz limanlarını dahili taşıma ile entegrasyonunda büyük mesafeler almaktadır. Taşımacılık ve Lojistik sektörü, merkezi yerlerde ve deniz kıyılarında örneğin; Guangdong, Shanghai, Beijing ve Tianjin gibi büyük şehirlerde hızlı gelişim göstermektedir.

1. Shanghai Konteyner Limanları

Çin deniz limanlarının kapasiteleri ekonomik gelişmenin de bir yansıması olarak yıllık iki haneli yüzdelerle artmaktadır. Bunun en çarpıcı örneklerinden biri Shanghai konteyner limanlarıdır. Shanghai konteyner limanları;

- 1998 yılında % 21,7,
- 1999 yılında % 37,3,
- 2000 yılında % 33,8,
- 2001 yılında % 45,7'lik bir kapasite artışı sergilemiştir.

Shanghai, Changjaing Nehri'nin Huangpu Nehri ile birleştiği noktada Jiangsu ve Zhejiang eyaletlerini birbirine bağlamaktadır. 13 milyonluk nüfusu ve 6,341 kilometrekarelik yüzölçümü ile ülkenin sayılı büyük kentlerinden bir tanesidir.

Shanghai, Hong Kong'dan sonra Çin'in en büyük konteyner limanlarına sahiptir. 2004 yılı verilerine göre Shanghai Limanı'nda 379,7 Milyon metrik ton kargo ve 14,554 Milyon TEU konteyner trafiği gerçekleşmiştir. 2011 Yılı tahminleri Shanghai 27,4 Milyon TEU'luk bir işlem kapasitesi öngörülmektedir. Bu tahminlemenin arkasında Shanghai Limanı'nın hızlı gelişim potansiyeli ve altyapı yatırımlarının getirileri düşünülmektedir.

Shanghai, ülke toprakları içinde ana karadaki en büyük limandır. Nehir ve deniz yolu eşya trafiğinin yanı sıra güçlü demiryolu bağlantılarına da sahiptir. Beijing-Shanghai, Shanghai-Hangzhou ve Zhejiang-Jianxi demiryolu ağları ülke demiryolu

şebekesi ile entegrasyon sağlamış olup, nehiryolları ile birlikte kuzey-güney eşya trafiğinde büyük katkı sağlamaktadırlar.

Çin, Orta Asya stratejisinin bir parçası olarak Kırgızistan, Özbekistan demiryolu şebekesini geliştirmekte ve Trans-Siberya Projesi olarak bilinen ve Avrupa, Rusya ve Uzak Doğu bağlantısını sağlayan projeye büyük önem vermektedir. Diğer taraftan İran, Hindistan ile ekonomik ilişkilerini geliştirmektedir. Ekonominin ihtiyaç duyduğu büyük enerji talebi için sürekli yeni arayışlar içinde bulunan ülke, boru hattı taşımacılığı ve enerji taşımacılığında yeni düzenlemelere gitmektedir.

Çin için yakın deniz taşımacılığı hayati öneme sahiptir. Ülkede irili ufaklı yüzlerce deniz ve nehiryolu limanı bulunmakta ve bunlar küçük ölçekli gemilerle birbirine sürekli eşya taşımaktadır. Shanghai, Çin ihracat ve ithalatı açısından bir ticaret kapısıdır. Bu noktadan giriş veya çıkış yapan eşyalar bir dağıtım merkezine gelmiş sayılır. Liman, yurtiçi ve yurtdışı sevkıyatlar için bir lojistik üs konumundadır.

2. Shanghai Uluslararası Havalimanı

Çin'de havayolu işletmeleri ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığına yoğunlaşmaktadır. Oysa ki Çin, havayolu kargo taşımacılığında da büyük bir potansiyele sahiptir. ACI 2004 verilerine göre, Shanghai Uluslararası Havalimanı kargo trafiği, bir önceki yıla göre % 38.1'lik bir artışla 1.642.062 ton kapasite ile dünyada 14. sıradadır. Yıllık değişim miktarının bu oranlarda seyretmesi halinde birkaç yıl içinde havalimanının ilk beşte yer alacağı kesindir.