

ASYA'NIN LOJİSTİK KAPLANI: SİNGAPUR

Doç. Dr. Murat ERDAL



Şekil 1. Singapur.

Singapur, Güney Doğu Asya'da Mal zya ve Endonezya arasında bir ada devletidir (Şekil 1). Malezya, ABD, Hong Kong, Japonya, Çin ve Tayland başta olmak üzere bölge ülkeleri olan Filipinler, Tayvan, Endonezya ve Avustralya ile yakın ticaret ilişkisi içerisindedir. Toplam 632,6 kilometrekare büyüklüğünde olan Singapur bölge ticaretinde önemli bir merkezdir. Bunun temel nedenleri arasında bir bölge aktarma limanı olması yani transit taşıma özelliğinin bulunması gelmektedir. Bilişim ve finans

konularındaki uluslararası kalite seviyesi ile gelişmiş altyapısı Singapur'u diğer bölge ülkelerinden ayırmaktadır ¹.

Singapur ekonomisi, güçlü imalat ve hizmet sektörleri ile uluslararası ticaret bağlantıları sayesinde sürekli bir gelişim içerisinde. Ana sektörler olarak; petrol rafinerileri, elektronik, bilgisayar komponentleri, gemi inşası ve onarım hizmetleri, antrepo hizmetleri, finansal hizmetler, kauçuk ve kauçuk ürünleri, işlenmiş gıda ve içecekler ile biyo-teknoloji ön plana çıkmaktadır. Sektörlerin oransal dağılımı ise, finans, işletme ve diğer hizmetler % 33,5, imalat % 25,6, ticaret % 22,9, inşaat sanayi % 6,6 ve diğer % 11,4 şeklindedir.

Singapur, 9 Ağustos 1965'te Malezya'dan ayrılarak bağımsızlığını ilan etmiştir. 3,5 Milyon civarında nüfusu olan ülkenin % 76,4'ünü Çinliler, % 14,9'unu Malaylar, % 6,4'ü Hintliler ve % 2,3 ü diğer etnik gruplardan meydana gelmektedir.

Ülke bazında rekabet analizi yapıldığında Singapur'un kuvvetli ve zayıf taraflarını şu şekilde değerlendirmek mümkündür:

Kuvvetli Taraflar:

- Güçlü fiziksel altyapı,
- Uluslararası ticaret merkezleri ve endüstriyel bölgelerle hem hava hem deniz bağlantısı,
- Uluslararası taşıyıcı ve lojistik hizmet sağlayıcıların bölgesel merkezlerinin ve/veya ofislerinin Singapur'da bulunması.
- Eğitimli işgücü,
- Güçlü hukuk sistemi ve işletmeler için uygun vergi yapısı.
- Devletin ticareti kolaylaştırıcı düzenlemelerde bulunarak örneğin serbest ticaret bölgeleri veya çeşitli teşvik/yatırım düzenlemelerinde olduğu gibi işletmelere yeni açılımlar sağlaması..

¹ Murat Erdal, "Asya'nın Lojistik Kapları: Singapur", **Dünya Gazetesi**, Perşembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi Sayı:7368, 12 Ağustos 2004, s:2.

Zayıf Taraflar:

- Nisbi olarak yüksek operasyon maliyetleri (özellikle arazi kira ve ücretleri)
- Küçük coğrafya ve ulusal pazar
- Endüstrinin parçalı yapıda olmasından kaynaklanan dezavantajlar; küresel işletmeler karşısında ölçek sorunları.

Singapur güneydoğu Asya'nın ana taşıma güzergahları üzerindedir ve coğrafi olarak stratejik bir konumdadır. Tarihsel gelişimi içerisinde ülke daima bölgenin depolama ve dağıtım üssü olarak dikkat çekmiştir. Bilişim ve finans alanında gelinen son nokta, serbest ticaret bölgeleri, dağıtım parkları, taşıma ve lojistik hizmetleri ile Singapur'u yabancı yatırımcılar açısından bölgenin cazibe merkezi haline getirmiştir.

Ülke içerisinde gerçekleştirilen hemen hemen bütün hizmetler bilgisayar desteklidir. Dünyada elektronik devlet projelerinin hayata geçirilmesinde lider ülkelerden bir tanesi olan Singapur'da, e-devlet olgusu vatandaş, işletme ve kamu kurumları arasındaki iletişimi artırmakta ve bu durum ülke ekonomisine daha fazla dinamizm getirmektedir.

E-Lojistik olarak ifade edilen birçok proje elektronik veri alış verişinin (EDI) yoğun kullanımı ile birlikte hayata geçirilmiştir. Bu projeleri;

- Elektronik Veri İletişim Sistemi (PORTNET)
- Bilgisayar Bütünleşik Terminal Operasyon Sistemi (CITOS)
- Entegre Deniz Bilgi Sistemi (MAINS)
- Acil Durum Hizmeti
- Finans Elektronik Alış Verişi olarak saymak mümkündür.

Singapur Deniz ve Hava Limanları

Derin deniz limanlarına sahip Singapur'a, 200'den fazla uluslararası deniz ticaret taşıma hattı düzenli olarak sefer gerçekleştirmekte ve dünya çapında 600 limana sevkiyat yapılmaktadır. Senede 135,386 gemi Singapur Limanlarını ziyaret

etmektedir. 2003 yılında 986,4 Milyon Gross Tonluk bir yükleme sağlanmıştır. Her üç dakikada bir gemi Singapur'a giriş veya çıkış yapmaktadır.

Singapur deniz limanı olarak, 2004 yılı verilerine göre dökme yük işlem hacminde 393.4 Milyon Metrik ton ile dünya birincisidir. 2004 yılında 21.340.000 TEU konteyner trafiği ile Hong Kong'un ardından dünyada ikinci sırada yer almaktadır.

Singapur'da birçok konteyner terminali bulunmaktadır. Tanjong Pagar, Keppel, Brani ve Pasir Panjang konteyner terminalleri, 339 hektarlık bir alana sahip olan bu terminaller; 20 tane ana rıhtım, 17 tane yakın deniz taşıma rıhtımı ve 119 vince sahiptir. Bölgesel kargo trafiğinin artmasıyla birlikte Pasir Panjang'ta yeni bir mega kargo terminali inşa edilmektedir. Bu terminalin tamamlanmasıyla birlikte ana rıhtım sayısı 49'a konteyner elleçleme kapasitesinin de 36 Milyon TEU'ya ulaşması hesaplanmaktadır. Konvansiyonel kargolar; Pasir Panjang, Sembawang ve Jurong limanlarında elleçlenmektedir. Singapur Denizcilik ve Liman Otoritesi (MPA) deniz ticaretinin gelişmesi için elinde geleni yapmaktadır².

Jurong ve Loyang ülkenin uluslararası petrol ve gaz endüstriyel alanlarıdır. Singapur dünyanın üçüncü büyük petrol rafineri merkezlerine sahiptir. Petrol rafinerilerinin günlük işleme kapasiteleri günden 1 Milyon varilden fazladır.

Ülkede iki adet ana havalimanı bulunmaktadır. Bunlar; uluslararası uçuşlar için Singapur Changi Havalimanı ile charter ve eğitim uçuşları için Seletar Havalimanıdır. 2004 yılı uluslararası havayolu kargo trafiği verileri incelendiğinde Singapur % 10'luk bir büyüme ile 1.795.646 ton kapasite ile dünyada sekizinci sıradadır.

Uluslararası Deniz Yolcu Terminalleri dünyanın en işlek terminalleri arasındadır. Turizm ülke ekonomisi için önemli bir gelir kaynağıdır. Denizyolu ile yılda yaklaşık 6,5 milyon yolcu taşınması ile turizm de de iddialı bir konumdadır.

² Singapur Denizcilik ve Liman Otoritesi (Singapore Maritime and Port Authority) İnternet Web Sitesi, <http://www.mpa.gov.sg>.