

Denizcilikte Yükselen Dev: Çin

Kendi küçük dünyamızı ve de kavgalarımızı bir tarafa bırakıp etrafımıza baktığımızda, denizcilik alanında çok büyük gelişmeler gösteren ülkelerin başında Çin Halk Cumhuriyeti'nin geldiğini söyleyebiliriz. 1.323.353.000 kişilik nüfusu, 2,6 milyon kilometrekare açık deniz alanı, iç suları ile birlikte 4,7 milyon kilometrekarelik ve 12 deniz mili eninde kendi deniz alanı, dünya denizlerinde dolaşan 1920 ticari gemisi, 1250 adet tersanesi, 300 adet limanı ile Çin çok önemli bir deniz ülkesi olmak yolundadır.

Çin'in denizcilik politikası

1980 yılında sanayi katma değeri 60 milyar Dolar olan Çin'in, 2007 yılındaki sanayi katma değeri 1.270 milyar dolara ulaşmıştır. Çin'in 2004 yılında açıkladığı denizcilik politikasının ana hatları ise şöyledir: Yabancı ülkelerin kendi iç denizlerinde bayrak göstermemesi, gelenlerin kısa süreli kalması, dünya ticaretinin yürüdüğü denizlerdeki ana rotaların tutulması, deniz ticaret gücünün varlığının korunması için güçlü bir donanmanın kurulması. Bu politikayı şekillendiren en önemli konu, Çin'in Asya-Pasifik bölgesindeki denizlerde, tarihten gelen anlaşmazlıklarla karşı karşıya olmasıdır. Çin günümüzde denizcilik politikalarının çok önemli olduğunu kabul etmiş, denizcilikte büyümenin bir zorunluluk haline geldiğini anlamıştır. Çin sahil şeridindeki üretim, ülkenin toplam iç üretiminin yüzde 60'ını oluşturur ve nüfusun yüzde 40'ının geçim kaynağını teşkil eder. Denizcilik, ekonomik olarak ülkedeki yaşam standartlarının yükselmesinin temel dayanak noktasıdır. Çin'in dokuzuncu beş yıllık kalkınma planında, denizcilik endüstrisi öncelikli konulardan biri olarak açıklanmıştır. Bu kapsamda 60 milyar dolardan fazla yatırım yapılmıştır. Günümüzde uygulanan denizcilik ekonomisine ait göstergeler işaret etmektedir ki, Çin denizcilik gücü yüksek bir ülke olma hedefine ulaşmak üzere saldırgan bir politika uygulamaktadır. Bu kapsamda; Çin tersanelerinde, limanlarında, ticari deniz filosunda, deniz ticaretinde, balıkçılıkta ve deniz turizminde büyük atılımlar gerçekleştirmiştir. Çin, 1999 senesinde "ocean agenda 21" adı altında denizcilik teknolojisine yönelik bir proje geliştirmiştir. Bu projenin içeriğinde; ulusal denizcilik menfaatlerinin korunması, akılcı olarak deniz kaynaklarının korunması, denizden elde edilen kaynakların etkin kullanımı vardır.

Çin gemi inşa sanayi

Çin gemi inşa sanayi uluslararası markete 1980'li yılda girmiş ve üçüncü sıraya kadar yükselmiştir. 1992 senesinde 1,2 milyon GRT olan ürün çıkışı, 1999 senesinde 4,8 milyon GRT'a, 2007 yılında da 11,6 GRT'a ulaşmıştır. 1986 yılında 523 tersane, 160 fabrika, 540.000 çalışan ve 80 Araştırma Enstitüsü varken, bu rakam 1250 tersane / gemi onarım tesisine yükselmiştir. Bu tesislerin 285'i devlete ait, 857'i kollektif şirket ve 78'i yabancı yatırımdır. Çin'deki ucuz işçilik sayesinde, Japonya'da 90 milyon dolara üretilen bir VLLCC Çin'de 60-70 milyon dolar karşılığında üretilmektedir. Bu durum Çin'e verilen sipariş miktarını arttırmaktadır. 1998 yılında Çin'de ithal çelik tekne imal eden en az 30 tersane vardı. Bunlardan dokuz tanesi China State Shipbuilding Corp. (CSSC)'a, dördü Chine Shipbuilding

Industry Corp. (CSIC)'a bağılı ve 17 tanesi de bağımsız tersanelerdi. 1982 yılından beri hizmet veren CSSC 1999 yılında CSIC'ı da bünyesine alarak 95.000 kişilik çalışana ve 58 müessese ve kurumdan ibaret bir şirket haline gelmiştir. Bu reform ile sivil ve askeri gayretler başarı ile bir araya toplanmıştır. Bugün CSSC; ABD, Almanya, Norveç, Fransa, İsviçre, İran, Kanada, Hong Kong, Singapur ve Malezya dahil 40'tan fazla ülkeye gemi ihraç etmektedir. Çin, sekiz km. deniz kıyısına sahip, dünyanın en büyük tersanesini Şangay'daki Changxing Adası'nda inşa etmektedir. Tersanenin inşasına 2005 yılında başlanmış olup, 8-10 yılda tamamlanması beklenmektedir. Çin'in, şu anda mevcut olan iki büyük tersanesini (Jiangnan ve Hudong Tersaneleri) de bu adaya taşımaya planladığı ve Şangay'da yapılacak 2010 WORLD EXPO için alan yaratacağı öğrenilmiştir. Bu gelişmelerin sonucunda Çin, yıllık 15 milyon ton üretim kapasitesiyle 2015 yılı itibari ile dünyanın en büyük tersanesi haline gelecektir. Ayrıca Şangay'ın bir özelliği de dünyanın en büyük konteyner limanından biri olmasıdır. Çin gemi inşa sanayinde üretim kapasitesinin artırılmasına VLCC'ları alabilen iki adet havuz varken, bu sayı 2002 senesinde sekize yükselmiştir. Hedef ise, bu havuzların sayısını 2009 yılında 12'ye yükseltmektir. Bu doğrultuda, Çin 2015 yılına kadar dünyanın bir numaralı gemi inşa üretim merkezi olmayı planlamaktadır.

Çin deniz taşımacılığı ve deniz ticaret filosu

Çin'de kara ve demir yolları çok iyi durumda olmadığı için deniz taşımacılığı her zaman önemli bir yere sahip olmuştur. Dolayısı ile Çin'deki ekonomik dinamizm denizcilik faaliyetlerine bağımlıdır. Çin'de 400'ün üzerinde ulusal ve uluslararası çalışan deniz taşımacılık şirketi bulunmaktadır. Bu durum Çin'i BM Denizcilik Örgütü'nün A sınıfı üyesi haline getirmiştir. Bugün Çin'de, ihraç ürünlerinin yüzde 90'ı deniz yolu ile taşınmakta olup, bu durum denizcilik sektörünü ekonomik gelişmenin lokomotifi konumuna getirmektedir. Çin'de taşımacılık konusundaki en büyük iki şirket China Ocean Shipping Corporation (COSCO) ve China Shipping Corporation (CSCO)'dir. Çin Hükümeti'nin uyguladığı deniz taşımacılığı politikaları bu sektörde genişleme esasına göredir. Bu politikalar şunlardır: Yabancı deniz taşımacılık şirketleri Çin ve yabancı limanlar arasında düzenli taşımacılık yapabilir, yabancı deniz taşımacılık şirketleri Çin limanlarında Çinliler ile aynı ücreti öderler, yabancı deniz taşımacılık şirketleri Çin'de kurallara uymak kaydı ile ortak şirket kurabilirler, yabancı deniz taşımacılık şirketleri tek başlarına şirket kurabilirler. ABD'de bulunan U.S Department of Transportation Maritime Administration'ın 2005 yılı kayıtlarına göre; Çinliler sahip oldukları gemi ve inşa edilen gemi sayısı olarak dünyada üçüncü sıradadır. Buna karşın Çin bandıralı gemi sayısı göz önünde bulundurulduğunda, Çin 10. sırada yer almaktadır. Bunun bir nedeni ticari avantajlar nedeni ile bazı Çinlilerin diğer devletlerin bayraklarını tercih etmesidir. Uzakyol (Ocean going) gemileri için Çin, denizcilik ekonomisi politikalarına bir tanesini daha eklemiştir. 05 Temmuz 2007 tarihli kararla uluslararası sularda seyir yapan gemiler için tax-free uygulaması getirilmiştir. Bu uygulama ile Çin'e ait ticari gemilerin denizlerde daha sıklıkla görülmeye başlayacağı beklenmektedir. Bugün itibari ile Çin'in okyanuslarda seyir yapan 1920 adet gemisi vardır. Gemi sayılarındaki bu artış, Çin ekonomisinin ulusal gücünü ve rekabet kapasitesini gösteren bir nevi barometredir.

Çin deniz limanları

Limanlar ülkenin denizcilik gücünün önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Bu noktada Çin'in yaptığı; alt yapının geliştirilmesi, kargo taşıma ekipmanlarının yenilenmesi ve dar geçitlerin kaldırılması olmuştur. Dar geçitlerin kaldırılması için 8. ve 9. beş yıllık kalkınma planlarında bütçe ayrılmış ve 100 adedi derin su çekimli gemiler için olmak üzere, toplam 180 adet yeni liman yapılmıştır. 300'den fazla limanı olan Çin'de 200 liman sahil şeridinde ve deniz limanı şeklindedir. Bunlardan ise, sadece 128 tanesi yabancı gemilere açık olup, bu limanlardan 45 adedi derin su çekimli gemiler için 496 adet bağlama yeri imkanı sunmaktadır.

Çin balıkçılığı ve besin ihtiyacı

1,3 milyar kişilik nüfusu ile dünyanın yüzde 22'lik nüfusunu teşkil eden Çin'de her geçen gün yiyecek tüketimi artmaktadır. 2030 yılında Çin nüfusunun 1,6 milyara ve ihtiyaç duyulan yiyecek miktarının 500 milyon tondan, 640 milyon tona çıkması beklenmektedir. Çin ise, zengin su kaynakları ile bu ihtiyacı karşılayabileceğini düşünmektedir. Balıkçılık Çin ekonomisinde önemli bir yere sahip olup, halkın yemek ihtiyacını karşılamada da önemli bir besin maddesidir. Çin, denizlerinde 2500 civarında değişik balık çeşidine sahip bir ülkedir. Son 25 yılda Çin balıkçılık sanayi; balık avlamayı, balık işleme tesislerini, pazarlamayı, balıkçı teknelerini, tekne üretimini, balıkçı limanlarını ve bilimsel araştırmaları kapsayacak şekilde gelişme sağlamıştır. Bu gelişmeler ışığında Çin, dünyadaki üretimin 5'inde 1'ini tek başına sağlamaktadır. Çin balıkçılık konusunda yerli ve yabancı sektöre yatırım yolunu açmıştır. Bu liberal politika, balıkçıların mallarını istedikleri yerde satmalarını dolayısıyla uluslararası markette rekabet edebilmelerine de imkan tanımıştır.

Çin deniz turizmi

Çin sahillerinde kurulan eğlence merkezleri ve su sporları ve sualtı sporları ile kıyıların doğal güzellikleri nedeniyle dünyada önemli bir turizm bölgesi olmak için çalışmaktadır. Çin'in turizm gelirleri dünyada 10. sıraya oturmaktadır. Kruvaziyer gemiler için limanlar yapmakta ve deniz turizminin bu bölgeye kayması için firmalara teşvikler vermektedir.

Sonuç

Çin'in denizcilik felsefesi ülke sınırlarının şekillenmesini bile etkileyecek, açık denizlerde tüm büyüklüğünü varlığını ortaya koyacak, bu alandaki endüstride söz sahibi olacak, deniz yatağını ve içindeki tüm kaynaklara sahip olacak bir politikaya doğru gitmektedir. Güçlü bir donanma yaratarak da, Çin'in denizlerdeki ekonomik çıkarlarını koruyabilecek bir güce sahip olmasını hedeflemektedir. 1900'lü yıllarda Afyon bağımlısı yapılan ve her sabah sokaklarda çöp toplar gibi insan ölümler toplandığı bu toplumun geldiği nokta, azmin ve planlı bir çalışmanın gerçek göstergesidir.