

ŞİLİ LOJİSTİK SEKTÖRÜ ÜLKE NOTU

1. Ülkenin dış ticaretinde kullandığı taşıma modları (Dolar bazında ve yüzdesel dağılımı)

Tablo 1: İhracata Göre Taşıma Modları

EXPORTACIONES POR VÍA DE TRANSPORTE EN MILLONES DE US\$ FOB				
Vía de Transporte	Enero - Diciembre 2022	Enero - Diciembre 2023	Participación 2023	Variación 2023/2022
Marítima, Fluvial y Lacustre	88.931,5	84.773,4	87,7 %	-4,7 % ▼
Aéreo/Courier/Postal	4.920,8	5.261,3	5,4 %	6,9 % ▲
Carretero/Terrestre	3.724,4	3.964,3	4,1 %	6,4 % ▲
Otra	1.621,2	2.705,5	2,8 %	66,9 % ▲
Total Exportaciones	99.197,8	96.704,5	100,0 %	-2,5 %

Kaynak: Şili Gümrük İdaresi

Tablo 2: İthalata Göre Taşıma Modları

IMPORTACIONES POR VÍA DE TRANSPORTE EN MILLONES DE US\$ CIF				
Vía de Transporte	Enero - Diciembre 2022	Enero - Diciembre 2023	Participación 2023	Variación 2023/2022
Marítima, Fluvial y Lacustre	76.382,4	59.084,3	73,6 %	-22,6 % ▼
Aéreo/Courier/Postal	11.425,2	10.986,1	13,7 %	-3,8 % ▼
Carretero/Terrestre	9.966,1	8.493,4	10,6 %	-14,8 % ▼
Oleoductos, Gasoductos	934,0	1.653,2	2,1 %	77,0 % ▲
Otra	112,6	84,9	0,1 %	-24,5 % ▼
Total Importaciones	98.820,2	80.301,9	100,0 %	-18,7 %

Kaynak: Şili Gümrük İdaresi

Şili’de dış ticarete en fazla kullanılan taşıma modu denizyolu taşımacılığıdır. Şili Gümrük İdaresi verilerine göre 2023 yılında yaklaşık toplam 177 Milyar ABD Doları düzeyinde gerçekleşen dış ticaret hacminin yaklaşık %81’i denizyolu taşımacılığı ile sağlanmıştır. Bu oran, yalnızca ithalatta %73.6’ya (Tablo 2), ihracatta ise %87.7’ye (Tablo 1) tekabül etmektedir. İkinci sırada %9 oranında havayolu ve kargo taşımacılığı gelmekte olup, kara yolu ile yapılan dış ticaret yaklaşık %7, petrol ve doğalgaz boru hatları gibi diğer modlarla yapılan dış ticaretin oranı ise %3 olarak gerçekleşmiştir.

2. Lojistik altyapısı

a. Karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu altyapısına ilişkin bilgiler, önemli veriler

Kamu-özel sektör işbirliği (Public Private Partnerships-PPPs) ve yap işlet devret modeli ile son 30 yıldır Şili’de kamu altyapı projeleri 16 farklı ülkeden çokuluslu şirketlerce yürütülmekte olup özellikle ülkenin ulaştırma altyapısının yenilenmesi kapsamında liman, havaalanı, otoyol, metro inşaatı projeleri dikkat çekmektedir.

Diğer taraftan, 5G teknolojisinde Latin Amerika’nın öncü ülkesi olan Şili’de fiberoptik altyapının kapsamının genişletilmesi çalışmaları hızla devam etmektedir. Ulaşım ve Telekomünikasyon Bakanlığına bağlı Telekomünikasyon Müsteşarlığının (SUBTEL) temel önceliklerinden biri, ülkede 5G Ağı ve Hizmetlerinin dağıtımını sağlamak olarak açıklanmıştır. 5G Teknolojisinin başlıca faydaları arasında, yüksek hız, yüksek kapasite, farklı ağlar arasında doğrudan bağlantı, ulaşım ve altyapı sistemlerinde verimlilik, e-ticarette gelişim sıralanmıştır. Ulusal 5G Planı ülkede, teknolojik altyapı alanında da bir dizi proje ve yatırımı da beraberinde getirmektedir.

Yatırım ortamı serbestisi anlamında şeffaf ve açık bir pazar olan Şili, maden yataklarının zenginliği, hammaddeye kolay ve garantili ulaşım imkanları, istikrarlı ekonomik ve politik yapısı ile uluslararası sermayeyi kendine çekmeyi başaran bir ülkedir. Şüphesiz, çok uluslu sermaye açısından ülkedeki en cazip imkanlardan birisi, Şili’nin yaygın serbest ticaret anlaşmaları ve bölgesel anlaşmalar ağı ile Dünya Gayrisafi Hasılasının %88’ini teşkil eden ülkelere vergisiz veya daha düşük vergi ile ihracat yapma olanağı sunuyor olmasıdır. Bir başka deyişle, uluslararası sermaye Şili’yi, dünya nüfusunun %67’sini teşkil eden coğrafyaya erişme imkanı sunan bir üs olarak değerlendirmektedir. Dolayısıyla, 60’dan fazla çok uluslu şirket, kendisine merkez olarak Şili’yi seçmiştir.

Latin Amerika’nın en müreffeh ülkelerinden biri olan Şili’de, ekonomik gelişmenin temelinde yatan unsurların başında, ülkenin dış ticarete açık yapısı gelmektedir. Kendine özgü coğrafi konumu sebebi ile And Dağları ile Pasifik Okyanusu arasında kendisini bir ada ülkesi olarak tanımlayan Şili’nin en önemli dış ticaret partnerlerinin Çin ve ABD olduğu, söz konusu iki ülkenin tek başlarına Şili’nin dış ticaretinde yaklaşık %50’lik paya sahip olduğu ve ülkenin uluslararası ticaretinin yaklaşık %81’inin deniz taşımacılığı yoluyla yapıldığı hususları dikkate alındığında, halihazırda özellikle deniz ticaretine ilişkin lojistik alt yapının önemi ortaya çıkacaktır.

Şili Mühendisler Odası (CChC) tarafından 2022 Mayıs ayı sonunda yayımlanan ve ülkenin altyapısında kritik öneme sahip 12 alt başlığa dair 2022-2031 dönemi için detaylı olarak ele alınan yatırım gereklilikleri analizine lojistik sektörü ve limanlar da dahil edilmiştir. Buna göre, ilk olarak, limanlara ilişkin yapılan değerlendirmede, ülkenin rekabet ve üretim kapasitesinin geliştirilmesi bakımından limanların kilit öneme sahip olduğu vurgulanarak, yeni nesil konteyner gemileri, Covid-19'dan sonra tedarik zincirlerinde yaşanan sıkıntılar, yükleme-boşaltma faaliyetlerinde kullanılan yeni teknolojiler gibi hususların da dikkate alınarak 2022-2031 dönemi için liman altyapısının iyileştirilmesine yönelik yapılması gereken yatırım miktarının 4.2 Milyar ABD Doları olarak hesaplandığı belirtilmiştir. Aynı analizde, ülkenin lojistik altyapısına dair yapılan ayrı bir değerlendirmede ise, 2022-2031 döneminde bu alanda toplam 1.6 Milyar ABD Doları değerinde yatırıma ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir. Son olarak, ülkenin halihazırda en işlek limanı olan San Antonio Limanının Büyük Ölçekli Liman Projesi (Puerto de Gran Escala-PGE) kapsamında genişletilmesi projesinin makul bir sürede bitirilmesi gerektiğinin altı çizilmiştir. Nitekim, 2017 yılı içinde PGE Projesinin, ülkenin en önemli liman kentlerinden olan San Antonio'da yapılması kararlaştırılmıştır. Daha önce 2021 yılında yapımına başlanması planlanan ancak Pandemi sebebiyle 2022 yılına ertelenen proje 3.5 Milyar Dolar yatırım bedeline sahip olup San Antonio'da inşa edilecek ilave terminaller ile yıllık 6 Milyon TEU taşıma kapasitesine ulaşacak bir Megaliman yaratılması sağlanacaktır. Yeni liman yatırımının, San Antonio Limanının mevcut kapasitesini 3 katına çıkarması ve 400 metre uzunluğundaki yeni nesil konteyner gemilerine hizmet verebilecek şekilde tasarlanması öngörülmüştür. Proje İspanyol Grupo TYPESA tarafından üstlenilmiş olup ilk etabının inşasının 2031 yılında tamamlanması öngörülmüştür. Ancak, söz konusu projede Çevre Etki Analizi ve yerel halka danışılması süreçlerinde yaşanan gecikmeler ve aksamalar sebebiyle ilgili projede ilerleme kaydedilememiştir. Müşavirliğimizce söz konusu süreç yakından takip edilmekte olup mevcut durumda liman işletmesi tarafından Çevre Etki Analizi ve değerlendirme sürecinin 31 Aralık 2024'e kadar ertelenmesi talebi kabul edilmiş, bu süreç tamamlanmadan altyapı geliştirme ve inşaat aşamalarına geçilemeyeceği anlaşılmıştır. İlk aşama için ihale duyurularının 2025 yılı sonu veya 2026 yılı başında yapılması öngörülmektedir.

b. Önemli limanlar, lojistik merkezler, ticaret merkezleri

Şili'nin kendine özgü coğrafi yapısı ve üretim ile ticaretle bölgesel farklılıklar sebebiyle farklı lojistik merkezleri öne çıkmaktadır.

Arjantin ile 5.308 km, Bolivya ile 860 km ve Peru ile 171 km sınıra sahip olan ve 6.435 km kıyı uzunluğu olan Şili, kıyılarda çok yüksek olmayan dağların, orta kesimlerde verimli vadilerin, kuzeyde Atacama Çölü'nün, doğuda ise And Dağları'nın çevrelediği bir topografik yapıya sahiptir. Ülkenin kuzeyinde madencilik sektörü önemli iken güney kesiminde ormancılık ve balıkçılık sektörleri öne çıkmakta, orta kesimlerinde ise tarım faaliyetleri gerçekleştirilmektedir. Başkent Santiago, ülkenin orta kesiminde öne çıkan en önemli lojistik üssü olup Santiago'ya yakın en önemli limanlar olan Valparaiso ve San Antonio limanları ile Arjantin-Şili kara sınırından yapılan yük taşımacılığının en önemli varış ve dağıtım noktası olmaktadır.

Diğer taraftan, Şili ekonomisi madencilik ve tarım sektörleri dışında üretimden ziyade her anlamda dış ticarete dayalı bir yapı arz etmektedir. Şili'de madencilik ülkenin kuzeyinde Antofagasta, Atacama, Tarapaca bölgelerinde yaygındır. San Antonio, Valparaiso limanları başta olmak üzere Iquique, Antofagasta, Arica limanları ile serbest bölge ZOFRI lojistik anlamda önde gelen lojistik merkezleridir. Esasen, Şili'nin en büyük Serbest Bölgesi olan Iquique Serbest Bölgesi (ZOFRI), Şili'nin kuzeyi, Peru ve Bolivya'nın güneyi, Arjantin'in kuzeydoğusu, Paraguay ve Brezilya'nın orta batı kesimi açısından sahip olduğu coğrafi yakınlık ile 100 Milyonluk bir nüfusa erişim imkanı sunmakta olup bugün özellikle, Çin ile yapılan ticaretle en kısa deniz rotası durumundadır.

c. Yerel lojistik firmalar (Dış ticaret taşımalarında büyük ölçekli taşıma yapan)

Şili'de lojistik sektörü oldukça rekabetçi bir yapı arz etmekte olup pazar hakimiyetini elinde bulunduran küresel firmalar arasında Kuehne+Nagel, UPS, DHL gelirken yerel nitelikli firmalar arasında ise Chilexpress ve Transoceanica gelmektedir.

Genel olarak Şili'de faaliyet gösteren lojistik firmalarına ilişkin rehber <https://www.mundomaritimo.cl/empresas/index/> linki üzerinden erişim sağlanabilir.

d. Ülkede faaliyet gösteren -varsa- Türk lojistik firmaları

Ülkede faaliyet gösteren Türkiye merkezli firmalar bulunmamakta olup 2023 yılı sonunda Müşavirliğimiz ile temasa geçen Barsan Global Lojistik firmamızın Şili'ye yerel şube açma planları olduğu bilinmektedir.

3. LPI Endeksi Sıralaması (2023 yılı ve 2018 yılı)

Dünya Bankası tarafından 2018 yılında hazırlanan Lojistik Performans Endeksine (LPI) göre, Şili Panama'yı ardında bırakarak bölgesinde liderliği yakalamış olup dünya genelinde de 160 ülke arasında 46. sıradan 34. sıraya yükselmiştir.

2023 yılında ise söz konusu endekste gerileme kaydeden Şili, dünya genelinde 61 inci sırada yer bulurken, Latin Amerika'da Brezilya (51) ve Panamadan (57) sonra üçüncü sıraya gerilemiştir.

4. Önemli ticari rotalar (Ülke dış ticaretinde kullanılan ana taşımacılık güzergahları)

Şili'de dış ticarete deniz taşımacılığının payı %80-%90 arasında seyretmekte olup esasen yalnızca San Antonio ve Valparaiso limanlarının ülkenin dış ticaretinden aldığı pay %50 düzeyindedir. Söz konusu limanlar üzerinden Şili'nin öne çıkan ilk 5 ticari partneri Çin, ABD, Brezilya, Japonya ve G. Kore'ye ticaret yapılmaktadır. Ayrıca, Arjantin ile 5.308 km, Bolivya ile 860 km ve Peru ile 171 km sınıra sahip olan Şili ile anılan komşu ülkeleri arasında kara yolu taşımacılığı ile ticaret yapılmakta, bu anlamda Kuzeyde Iquique ve orta kesimlerde Santiago şehirleri kara yolu taşımacılığı hususunda da önemli güzergahları barındırmaktadır.

Şili'nin önde gelen ticari partneri Brezilya ile yaptığı ticarete de her ne kadar aynı kıtada yer alsalar da iki ülke arasında kara sınırı bulunmaması sebebi ile Atlantik Okyanusu ile Pasifik Okyanusu arasında ağırlıklı olarak denizyolu taşımacılığı yapılmaktadır. Bununla birlikte, Güney Amerika'da "The Bioceanic Corridors" adı verilen ve iki okyanusu komşu ülkeler vasıtası ile karayolu üzerinden birbirine bağlayan rotaların geliştirilmesi projeleri sayesinde Özellikle Brezilya'nın Pasifik Okyanusundaki önemli limanlara ulaşması noktasında Şili'nin stratejik önemi ortaya çıkmaktadır. MERCOSUR ile APEC ülkeler arasında iki okyanusu birbirine bağlayan rotaların çeşitlendirilmesi projesi Şili, Arjantin, Paraguay ve Brezilya tarafından 2015

yılında ilan edilen Asuncion Deklarasyonu ile ortaya çıkmış ve Puerto Murtinho – Puertos del Norte de Chile koridoruna öncelik verilmiştir. Halihazırda Şili’de üç adet “iki okyanus koridoru” bulunmakta olup söz konusu rotaların tam anlamıyla hayata geçebilmesi için altyapı yatırımlarının hızlandırılması gerekmektedir. Latin Amerika Ülkeleri Ekonomik Komisyonu'na (CEPAL/ECLAC) göre, Güney Amerika'daki “biyo-okyanus koridorları” ilgili bölgelerin rekabet gücünü artırmak ve dolayısıyla yerel ekonomik kalkınmayı artırmak için büyük bir fırsat oluşturmaktadır.

Şili’den geçen iki okyanus koridorları:

- **Central Latitud 30:** Bu koridor Brezilya'daki Porto Alegre'yi (Rio Grande do Sul Eyaleti) Şili'deki Coquimbo limanına bağlamaktadır. Rota aynı zamanda Arjantin'in Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos ve San Juan eyaletlerinden de geçmektedir.

-**ATACALAR:** Rota Brezilya'nın güneyinde başlamakta ve Caldera, Chañaral ve Tal-Tal limanlarıyla bağlantılı olarak Kuzey Şili'deki Atacama bölgesine kadar uzanmaktadır. Ayrıca, Arjantin'in Catamarca, La Rioja, Tucumán ve Córdoba eyaletlerini birbirine bağlamaktadır.

-**Copricornio:** Brezilya'nın Santos limanından (Sao Paulo Eyaleti) başlamakta ve Şili'nin Antofagasta ve Tarapacá bölgelerini birbirine bağlamaktadır. Rotanın Paraguay'ın kuzey kesimindeki Chaco'dan ve Arjantin'deki Salta ve Jujuy eyaletlerinden geçmesi planlanmakta ve Şili'de Antofagasta, Mejillones, Tocopilla ve Iquique limanlarını birleştirmesi öngörülmektedir.

5. Ülke ile Türkiye Arasındaki taşıma ücretleri (Kullanılan tüm taşıma modlarına ilişkin kg başı ücretlendirme)

Şili ile yapılan dış ticaretimizin esasen deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştiği dikkate alındığında, Şili’de şube açma planları bulunan Barsan Global Lojistik A.Ş. firmamızdan Şili’ye yönelik ithalat ve ihracat için navlun fiyatlandırmaları sorulmuş olup aşağıdaki gibi bilgi alınmıştır:

İHRACAT:

POL: AMBARLI
POD: SAN ANTONIO
TT: 65 DAYS VIA ROTTERDAM

125 USD / WM (CBM BAŞINA YA DA TONAJ BAŞINA 125 USD)

İTHALAT:

POL: SAN ANTONIO
POD: AMBARLI
TT: 65 DAYS VIA ROTTERDAM

155 USD /WM (CBM BAŞINA YA DA TONAJ BAŞINA 155 USD)

Ek olarak aşağıdaki gibi lokal masraf oluşacaktır.

+The 10 Usd w/m+ Doc 20 Usd (+kdv)

Minimum 2 cmb çıkış yapılmaktadır.

6. Dış ticaret taşımalarında lojistik sorunlar (yüksek navlun fiyatları, vize sorunu, frekans az olması vb.)

OECD tarafından Şili özelinde lojistik sektörüne ilişkin yapılan değerlendirmeler arasında, ulaşım maliyetlerinin yüksekliği, özellikle bazı limanların bakır yükleme limanları olarak kullanılabilmesi nedeniyle, liman alt yapı imkanlarının kısıtlılığı gibi hususlar üzerinde durulduğu not edilmelidir. Ayrıca, ülkenin coğrafi konumu itibarıyla Şili kıyılarındaki limanların gemilerin yanaşmasını engelleyen şiddetli Pasifik Dalgalarına düzenli olarak maruz kaldığı ve zaman zaman kapalı kalmak zorunda olduğu bilinmektedir. Yine, belirli dönemlerde Şili’de yaygın olarak gerçekleşen liman işçileri ve tır şoförleri tarafından başlatılan grevler lojistik işleyişte zaman zaman aksamalara neden olabilmektedir. Doğal afetler ve yakın zamanda tecrübe edilen pandemi gibi küresel sorunlar özellikle deniz taşımacılığında tüm dünyada olduğu gibi Şili’de de bazı aksamalara neden olmaktadır.

7. Müşavirlik değerlendirmesi (Lojistiğin ülke ile ikili/transit ticaretimize etkisi, yaşanan lojistik sorunların çözülmesine ilişkin öneriler vb.)

Ülkemiz ile Şili arasındaki coğrafi uzaklık nedeni ile taşıma sürelerinin uzun olması (yaklaşık 65 gün) ve navlun fiyatlarının buna bağlı olarak yüksek olması gibi genel ve

anlaşılabilir lojistik sorunlar mevcut olup zaman zaman Avrupa ve Amerikalılar Bölgesindeki aktarma limanlarında yaşanan yoğunluk ve gecikmeler Şili ile ülkemiz arasındaki denizyolu taşımacılığında aksamalara sebebiyet verebilmektedir. Ancak, iki ülke arasındaki coğrafi mesafeden kaynaklanan doğal lojistik zorluklar dışında sürekli tecrübe edilen ve ikili ticaretimizi olumsuz etkileyen bir durum mevcut değildir.

2011 yılından itibaren ülkemiz ile Şili arasında yürürlükte bulunan Serbest Ticaret Anlaşması vesilesi ile ikili ticaret hacmimizde zaman zaman yaşanan dalgalanmalar dışında yıllar içerisinde istikrarlı bir artış yaşanmıştır. Bununla birlikte, ülkemizin Şili'nin dış ticaretinden aldığı pay halen %1'in altında olup ticaret hacmimizin, dolayısıyla karşılıklı sevkiyatlarda frekansın artması ile iki ülke arasında lojistik sektörünün canlanması mümkün olabilecektir.

Halihazırda Şili'de yerleşik ve lojistik sektöründe faaliyet gösteren bir Türk firması da mevcut olmamakla birlikte son yıllarda Barsan Global Lojistik A.Ş. gibi bazı firmalarımızın Şili'de şube açma planları bulunmaktadır. İlgili sektörde faaliyet gösteren Şili'de yerleşik firmalarımızın artması ile ileride lojistik sorunların daha iyi bertaraf edilmesi sağlanabilecektir.

Son olarak, liman işletmeciliğinde tecrübeli firmalarımızın Şili'de de yatırım fırsatlarını değerlendirmeleri ve dolayısıyla Şili'nin deniz taşımacılığında lojistik altyapısına katkı sağlamaları uzun vadede ikili ticaretimize olumlu katkı sağlayacaktır.