

ZİYARET NOTU

İran Yol ve Şehir Kalkınma Bakanlığı Limanlar ve Denizcilik Kurumu tarafından 25-26 Şubat 2019 tarihlerinde İran'ın Sistan Belucistan Eyaleti'nde bulunan Chabahar şehrindeki liman ve serbest bölgeye yönelik olarak İran'da bulunan dış temsilciliklerin katıldığı bir gezi düzenlenmiş, ayrıca bir de konferans yapılmıştır. Toplam 35 ülke temsilcisinin yer aldığı ziyarete Müşavirliğimizden Ticaret Başmüşaviri Cengiz Gürsel katılmıştır.

Organizasyona ayrıca İran Yol ve Şehir Kalkınma Bakanı Mohammad Eslami, Hindistan Gemicilik Bakan Yardımcısı Gupal Kirişna ve Afganistan Ulaştırma Bakan Yardımcısı İmam Muhammed Verimaç ile konuyla ilgili diğer İranlı üst düzey yetkililer katılmışlardır.

Programın ilk gününde, 25 Şubat 2019 tarihinde, Chabahar Limanı'nı da kapsayan serbest bölge ziyaret edilmiş, limanın imkanları yerinde tanıtılmış ve Afganistan'dan TIR'lar ile gelen ilk yük, limana demirlemiş olan Avustralya bandıralı gemiye aktarılmıştır. Programın ikinci günü olan 26 Şubat 2019 tarihinde ise liman ve bölgenin imkanlarına ve gelecekteki planlara ilişkin konferans düzenlenmiştir.

Konferans sırasında konuşmacılar, 23 Mayıs 2016 tarihinde İran, Afganistan ve Hindistan arasında imzalanan anlaşmanın önemine dikkat çekmiş, anlaşmanın uygulanmasına yönelik isteklerini teyit etmiş, her bir taraf olarak anlaşmadan doğan yükümlülüklerini yerine getireceklerini kaydetmiş, Chabahar Limanı'nın İran'ın en etkin limanı haline geldiğini belirtmiş ve öncelikli olarak üç ülke arasındaki ticaretin yanısıra Rusya, Kafkasya, BDT ülkelerinin de limanın imkanlarından yararlanmasının hedeflendiğini, diğer bölge ülkelerinin de bu işbirliğine katılmalarını beklediklerini vurgulamışlardır.

Liman

Chabahar Limanı, Shahid Kalantari (1983) ve Shahid Beheshti (1982) olmak üzere iki limandan oluşmaktadır. Hindistan, Shahid Beheshti Limanı'nın geliştirilmesi konusuna bir süredir ilgi duymakta olup, bu konuda İran ile 23 Mayıs 2016 tarihinde, Hindistan'ın limana teçhizat sağlayacağı ve India Ports Global Ltd. şirketi (IPGL) aracılığı ile işletme hizmeti vereceği bir anlaşma yapılmıştır. Anlaşmaya göre IPGL bu hizmeti başlangıçta 18 aylığına sağlayacak, bu sürenin sonunda uygun görüldüğü takdirde anlaşma 10 yıllığına uzatılabilecektir. Aynı tarihte, "İran, Afganistan ve Hindistan Arasında Uluslararası Ulaşım ve Transit Koridoru Kurulması Hakkında Anlaşma" da imzalanmıştır. Anlaşmanın temel hedefleri, Afganistan'ı denizlere ulaştırmak, güzergah üzerindeki lojistik maliyetlerini asgariye indirmek ve güvenilir bir ulaşım koridoru kurmak olarak belirtilmektedir. Anlaşma, 25 Temmuz 2018'de yürürlüğe girmiştir.

İran açısından Anlaşma, Rusya ve BDT ülkelerini Hindistan ile bağlayan mevcut kuzey-güney hattını (INSTC) güçlendirmek ve çeşitlendirmek bakımından önem arz etmektedir. Anlaşmada belirlenen üçlü işbirliğinin hayata geçmesi için Dogharon-Islamqala, Milak-Zaranj ve Mahirood-Abonusr Farahi hatları hayati önem taşımaktadır.

Limanın avantajları olarak Őu hususlar sayılmaktadır:

- Hemen yanında serbest bölge bulunması.
- Hürmüz Boğazı'nın dışında kalması (İran'ın Basra Körfezi'ndeki limanlarına alternatif bir açık deniz limanı olması ve özellikle kriz anlarında Hürmüz Boğazı'nın kapatılması durumunda İran'ın deniz ticaretinin aksamasının önlenmesi).
- Yüksek tonajlı gemilerin de kullanımına açık derin draft.
- Denize çıkışı olmayan Afganistan ve BDT ülkeleri ile bağlantısı.
- Avrupa'ya giden alternatif bir güzergah sunması.
- Transit kargo taşıma potansiyeli.

Şahid Beheshti Limanı'nda halihazırda 5 iskele bulunmaktadır. Bunlardan birinin draftı 14 metre, diğer dördünün draftı ise 9-10 metredir. Bunların yıllık yük kapasitesi 2,5 milyon ton olup, 3 Aralık 2017'de açılışı yapılan Faz I'in tamamlanması ile kapasitenin 8,5 milyon ton/yıl seviyesine çıkması planlanmaktadır (toplam 5 faz vardır). Faz I'de konteyner kapasitesi 640.000 TEU, kuru yük kapasitesi 1.670.000 ton ve sıvı yük kapasitesi ise 2.100.000 ton olarak öngörülmüştür. Faz I'de yer alan konteyner iskelesinin arka alanı 33, çok amaçlı iskelenin arka alanı ise 37 hektardır. Draft'ın 16,5 metre olduğu bu bölüme Hindistan'ın 85 milyon \$ değerinde teçhizat tedarik etmesi kararlaştırılmıştır. Limanın geliştirilmesine ilişkin plana göre:

- Birinci aşamada, dalgakıranın 1.650 metre kadar uzatılması, iki konteyner iskelesinin yapılması (640 mt), üç çok amaçlı iskele yapılması (600 mt), dip taraması (17 milyon CBM) ve 195 hektar arazi ıslahı;
- İkinci aşamada, üç konteyner iskelesinin yapılması (900 mt);
- Üçüncü aşamada, üç konteyner iskelesinin yapılması (900 mt);
- Dördüncü aşamada, iki konteyner, üç çok amaçlı iskelenin yapılması;
- Beşinci aşamada, yakıt terminali inşası;

öngörülmektedir.

Yüzde 30 oranında tamamlandığı belirtilen Faz 2'de 3 iskele bulunması planlanmaktadır. Draftın 18 metre olduğu bu bölümle beraber limanın toplam kapasitesi 27.630.000 tona çıkmaktadır. Arka plandaki 38 hektarlık alanın ıslahı ve konteyner terminalinin inşası sürmektedir.

Henüz planlama aşamasında olan Faz 3 ve 4, toplam 11 iskelenin olduğu, 18 metre draftlı bir bölüm olarak düşünülmektedir. Bu bölümle limanın toplam kapasitesinin 49.570.000 ton olması öngörülmektedir.

Hindistan'ın Afganistan'a hibe ettiği toplam 1,1 milyon ton buğday Chabahar Limanı üzerinden sevk edilmiştir. İlk sevkıyat 29 Ekim 2017'de Hindistan'ın Deendayal Limanı'ndan yapılmış, gemi 1 Kasım 2017'de Chabahar'a varmıştır. Hibe edilen tüm miktarın gönderilmesi 7 sevkıyat ile mümkün olmuştur. Yükün Afganistan'a ulaşması İran-Afganistan arasındaki Milak sınır kapısı vasıtası ile gerçekleşmiş, bunun için Zaranj-Delaram yolu kullanılmıştır (215 km uzunluğundaki yol 2009'da Hindistan tarafından yapılmıştır). Bunun, güzergahın işleyişi ile ilgili bir deneme olduğunu belirten Hint yetkililer, üçüncü sevkıyatın 25 Kasım 2017'de limana ulaştığını, 650 konteynerin limana indirilişinin 24 saatin altında bir zaman aldığını, günde ortalama 50 TIR'ın yola çıkarıldığını ifade etmektedir.

IPGL'nin İran şubesi olan India Ports Global Chabahar Free Zone (IPGCFZ) 24 Aralık 2018'de açılmış ve Shahid Beheshti Limanı Faz I geliştirme operasyonlarını devralmıştır. Halihazırda Chabahar Limanı'nın bugüne kadar işlem yaptığı yükün %45'i genelde petrol olmak üzere ihracat, kalan %50 ise ithalat olarak kaydedilmiştir. Transit yükün toplam içindeki payının %4 olduğu, bunun da %58'inin Türkmenistan, kalanının ise Afganistan'a yönelik olduğu belirtilmektedir. Chabahar'da elleçlenen toplam yükün %60'ı Shahid Beheshti Limanı'na ait olup, 2017 yılı sonuna kadar İran'daki transit kargonun tamamının Bender Abbas Limanı'ndan yapıldığı ifade edilmektedir. Limanda son bir yılda yapılan elleçleme işlemleri konteyner yükünde %63, sıvı yükte %81, kuru yükte ise %37 artış göstermiştir.

Bu arada, Hindistan'ın Interworld Shipping firması, Mundra-Chabahar-Bender Abbas güzergâhında iki haftada bir konteyner seferlerine başlamıştır.

Chabahar'ın karayolu ulaşım mesafeleri Chabahar-Iranshahr 310 km ve Chabahar-Zahedan 663 km'dir. Chabahar ile Zahedan'ı demiryolu ile bağlama projesi ise devam etmektedir. 29 istasyon, 35 tünel ve 223 köprüden oluşan projenin %35'inin tamamlandığı, 2021'de faaliyete geçmesinin planlandığı bildirilmiştir. 730 km'lik güzergahta yapılacak hızın 120 km/saat olacağı belirtilmiştir. Chabahar'a ulaşan malların Nikshahr ve Iranshahr üzerinden Zahedan'a ulaştırılması öngörülmektedir.

Chabahar'ın gelecekte bir lojistik kent olması ve Milak'ın ise lojistik köy olarak hizmet vermesi planlanmaktadır.

Bu arada, Chabahar Limanı'nda 4.000 m² alanda hizmet veren, 600 kişilik bir de yolcu terminali yapılmıştır. Söz konusu terminal aracılığı ile Umman'ın Muscat ve Pakistan'ın Karaci ve Gwadar Limanlarına seferler başlatılması çalışmaları yapılmaktadır.

Shahid Beheshti Limanı'nda mevcut yatırım imkanları da şu şekilde belirtilmektedir:

- Faz 2'de yer alan liman geliştirme projelerine katılım (yerli ve uluslararası şirketler),
- Faz 3 ve 4'teki liman geliştirme projelerine katılım (BOT modelinde),
- Üretim ve işleme tesislerinin inşaatı (çelik üretimi, un tesisi vb),
- Petrokimya sanayinde üretim tesislerinin kurulması,
- Standart maden terminali inşaatı,
- Hububat terminali ve silo inşaatı,
- Farklı tiplerde depo inşaatı,
- Petrol, petrokimya terminali ve boru hatları inşası,
- Uluslararası yolcu taşımacılığına yönelik hat yatırımı (BOT modelinde).

Serbest Bölge

Limanın yanında bulunan Chabahar Serbest Bölgesi de, İran'ın 7 serbest bölgesinden birisi olup, 14 bin hektar alan üzerinde bulunmaktadır. 10 bin hektarlık alan sanayi için ayrılmış, bunun 3 bin hektarı hafif, 7 bin hektarı ağır sanayiye yönelik planlanmıştır.

Sermaye ve kâr transferinin %100 oranında yapılabildiği, 20 yıl süreyle gelir ve kurumlar vergisinden ve hammadde ile makine ithalatında gümrük vergisinden muafiyetinin geçerli olduğu belirtilen bölgede petrokimya kompleksi (1200 hektar), rafineri, çelik tesisi ve otomotiv üretim alanı (400 hektar) kurulması düşünülmektedir.

Değerlendirme

İran'ın ilk derin deniz limanı olan ve tüm gemilerin yanaşabilmesi nedeniyle ülkenin deniz yoluyla mal taşımacılığı kapasitesini artırması beklenen Chabahar Limanı, bölgedeki kuzey-güney ve doğu-batı koridorlarının işleyişi bakımından önemli potansiyel (game changer) taşımaktadır.

Adıgeçen liman potansiyelini gerçekleştirdiğinde, ülkemizin de yer aldığı taşıma koridorlarının uluslararası ticaretteki ağırlığının değişmesi yönünde etkisinin olabileceği belirtilmektedir.

Liman'ın etkin bir şekilde çalışması halinde bundan beklentileri olan bir çok ülke bulunmaktadır. Öncelikle, Liman sayesinde İran'ın dış ticaretinde başta Bender Abbas olmak üzere Hürmüz Boğazı'nın gerisinde, körfezde bulunan limanlar ile sınırlı olan lojistik kapasitesi çeşitlenerek artacaktır.

Liman, Hindistan için Pakistan engeline takılmadan Afganistan ve Orta Asya'ya yönelik ticaretini sürdürmek bakımından önem arz etmektedir. Bu itibarla, limana özel ilgi gösteren Hindistan'ın başta Afganistan olmak üzere BDT ülkelerinin de dahil olduğu bölge ile ticari ilişkilerinin yoğunlaşması ve Afganistan'ın denize çıkış konusunda Pakistan'a olan bağımlılığının azalması beklenmektedir. Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru'nun - INSTC- hayata geçmesinin, Hindistan'ın şu anda 1,5 milyar dolar olan Orta Asya Cumhuriyetleri ile olan ticari bağlarını genişletme etkisi olması muhtemeldir. Hindistan'ın Avrasya ile olan ticaretinin Chabahar Limanı ve INSTC ile 170 milyar dolara (ihracatta 60,6 milyar dolar, ithalatta 107,4 milyar dolar) ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Ayrıca Hindistan, ÇHC'nin doğu-batı ekseninde uzanan "Tek Kuşak, Tek Yol" projesine alternatif bir güzergah oluşturmaya çalışmaktadır. ABD tarafından, Hindistan'ın Chabahar Limanı'na yapacağı yatırım gerek ÇHC'nin bölgede artan nüfuzunu azaltmak gerek Afganistan'ın istikrarına katkı sunmak amaçlarıyla yaptırımlar rejiminde istisna kapsamında tutulmaktadır. ABD'nin, lojistik konusunda bölgedeki ÇHC-Pakistan işbirliğinin Hindistan-İran işbirliği ile dengelenmesine ve Çin'in doğu-batı eksenli projesinin etkinliğinin kuzey-güney eksenini azaltılmasına gayret gösterdiği bilinmektedir.

Rusya da limana ilgi gösteren ülkelerdendir. Ziyaret sırasında yapılan görüşmelerde, Rus firmalarının da limanın uluslararası taşımacılıktaki rolünün artması konusunda beklenti içinde olduğu öğrenilmiştir. Bu sayede Baltık Denizi üzerinden St. Petersburg'a gelen yüklerin de dahil olduğu önemli miktarda bir mala yönelik taşıma trafiğinin Uzakdoğu'ya uzanması konusunda alternatif bir güzergah ortaya çıkabilecektir. (Halihazırda Rus firmaları Bender Abbas Limanı'nı kullandığından imkanları sınırlı kalmaktadır).

Diğer taraftan, limanın halihazırda bölgenin en önemli lojistik ülkelerinden olan BAE'nin bu alandaki rolünü azaltıcı etkisi olduğu gerçeğinden hareketle, bu ülkenin de Chabahar Limanı'nın önemini azaltıcı yönde bir diplomasi takip etmesi beklenmektedir.

Bununla birlikte, halihazırda Hindistan tarafından limana ve limanın bağlantı güzergâhlarına yapılan yatırımların geri dönüşünün sadece Afganistan ile yapılan ticarete bağlı olamayacağı dikkate alınırca, Hindistan'ın liman üzerinden bölgenin diğer ülkeleri ile ticaretini de geliştirme yolundaki çalışmalarını yoğunlaştırması muhtemeldir.

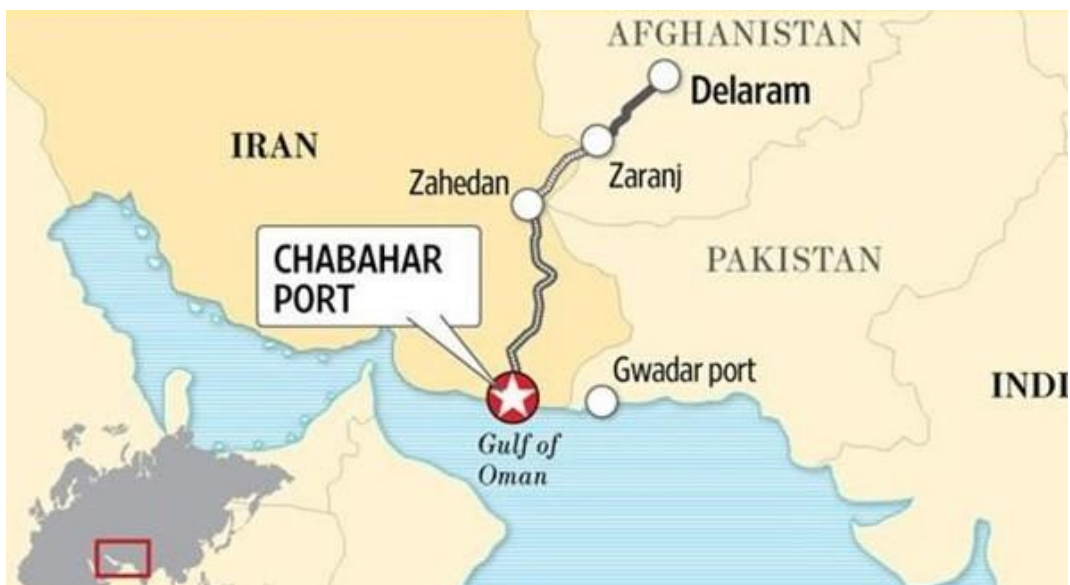
Liman, İnan'ın en az gelişmiş bölgesi olan Sistan-Belucistan Eyaleti'nde yer almaktadır. Bölgenin altyapı sorunları olduğu bilinmektedir. Limanın potansiyelinin gerçekleşmesi ve Eyalet'in ekonomik gelişmesinin sağlanması yolundaki en önemli engel güvenlik sorunu olarak ortaya çıkmaktadır.

Nitekim, bölgede yaşanan güvenlik sorunlarına ilişkin haberler basından takip edilmektedir. İnan'ın bölgede güvenliği sağlamaya yönelik yoğun çabaları bulunmaktadır. Söz konusu program sırasında da alınan geniş güvenlik önlemleri dikkat çekmiştir.

Limandaki çalışmaların istenen hızda yürümediği ve yanında bulunan serbest bölgenin de henüz gelişmemiş olduğu ve yatırımcı beklediği gözlenmiştir. Bölge ve limanın birbirlerini karşılıklı olarak destekleyebileceği bir faaliyet ortamına kavuşabilmelerinin öncelikle güvenlik sorununun çözümüne bağlı olduğu düşünülmektedir.

Chabahar Limanı'nın gelişimi konusunda henüz erken bir aşamada olunması ile birlikte limanın ülkemiz dış ticaret parametrelerini de etkileyebilecek potansiyeli göz önüne alınarak önümüzdeki dönemde limanla ilgili gelişmelerin takip edilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Ekler



CHABAHAH PORT PROJECT - PHASES

