

İRAN'IN DIŞ TİCARETİNDE HOPA LİMANININ STRATEJİK ÖNEMİ

Meriç Burçin ÖZER

Genel Müdür, Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ő.
meric.ozar@hopaport.com.tr

Doç. Dr. Soner ESMER

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Lojistik Yönetimi Bölümü
soneresmer@gmail.com

Özet

17 Ocak 2016'da imzalanan anlaşmayla ambargonun kalkması ile İran'ın küresel ekonomiye entegrasyonu için önemli adımlar atılmaya başlanmıştır. Önceleri İran'ın özellikle Avrupa yönlü dış ticaretinde önemli bir transit üs olan Trabzon limanının ambargo sonrasında uluslararası transit liman olma özelliği önemli kayıplara uğramış ve liman genel anlamda Doğu Karadeniz Bölgesi'nin ihtiyaçlarını karşılayan bölgesel bir liman olmuştur. Yaşanan son gelişmeler, geleneksel olarak İran dış ticaretinde önemli bir lojistik öneme sahip olan Doğu Karadeniz Bölgesinin önemini arttıracak potansiyele sahiptir. Bölgede bulunan Hopa limanı son yıllarda bölgenin transit yüküne hizmet verebilecek elverişli yapısı ve konumuyla dikkat çekmektedir. Ayrıca ambargo kalkmadan önce Doğu Avrupa ülkeleri Romanya'dan ve Bulgaristan'dan İran'a Hopa Limanı üzerinden multimodal taşımacılık türü ile transit ve yeniden ihracat yapılarak karayolu ve demiryolu ile ticaret başlamıştır.

Bu çalışmanın amacı, İran'a yönelik ambargoların kaldırılması sonrasında artması beklenen ticaretin ve bu ticarete önemli bir stratejik rol üstlenebilecek Hopa limanının değerlendirilmesidir.

Anahtar Kelimeler: İran, Ambargo, Hopa Limanı, Ticaret

STRATEGIC IMPORTANCE OF HOPAPORT AT IRAN'S FOREIGN TRADE

Abstract

Significant steps have been taken for the integration of Iran to the global economy since the agreement of lifting embargo signed on the 17th of January 2016. Trabzon Port - which used to be an important transit node for foreign trade of Iran – has notably lost its international transit port characteristic and the port has become a regional port that only meets the needs of East Black Sea Region. However, the recent developments have a potential to increase the importance of East Black Sea Region which is traditionally important for foreign trade of Iran. The HopaPort in the region stands out recently with its convenient structure and location to serve transit cargo of the region. Besides, before the lifting of the embargo, the trade from Romania and Bulgaria to Iran started via multimodal transportation through the HopaPort in the form of transit and re-export.

The purpose of this study is to evaluate the trade after the lifting of embargo towards Iran and the HopaPort that may take a significant strategic role in this trade.

Keywords: Iran, Embargo, HopaPort, Trade

1. GİRİŐ

Yaklaşık 35 yıldır uygulanan ambargoların kaldırılması ile İran'ın küresel ticarete entegrasyonu hızlı adımlarla ilerlemektedir. Her ne kadar Türkiye, İran'a komşu ülkeler içinde en fazla ticaret yaptığı ülke olsa da, ticaret rakamları düşük seviyelerdedir. Önümüzdeki yıllarda İran-Türkiye arasındaki ticaretin ivme kazanacağı düşünülmektedir. Bu durumun en önemli nedenlerinden birisi coğrafi yakınlık gibi görünse de Türkiye'nin sahip olduğu ekonomik güç, İran'ın AB güzergâhındaki konumu ve Türkiye'nin ulaştırma altyapısı gibi faktörler daha da önem kazanmaktadır. Hopa limanı İran'ın özellikle AB pazarıyla olan ticaretinde lojistik üs olma potansiyeline sahiptir.

Yaptırımların kaldırılmasıyla, İran'ın uluslararası bankalarda dondurulmuş olan 100 milyar dolarlık varlıklarının serbest kalması, İran ile ticaret yapan firmalar ve ülkeler

üzerindeki yasakların kalkması beklenmektedir. İran, ilk etapta petrol ihracatını günlük önce 500 bin varil sonrasında ise 1 milyon varile arttırmayı planlamaktadır. Uluslararası enerji şirketleri, dünyanın dördüncü büyük petrol rezervlerine sahip İran'da yeni yatırımlar yapmak için Tahran'ın kapısını çalmaya başlamıştır. Finansal yaptırımların kalkmasıyla İran'ın küresel bankacılık sistemine geri dönmesi de öngörüler arasındadır (<http://www.ntv.com.tr/dunya/iranda-35-yillik-ambargonun-sonu,rRqBLFYMi02r8c2Rd-DStA>). Tüm bu gelişmeler, İran'ın hızla küresel ticarete entegre olacağı anlamına gelmektedir.

Bu çalışmada öncelikle İran'ın ticareti değerlendirilmiş sonrasında Türkiye-İran arasındaki ticaretin detaylarına inilmiştir. Son olarak Hopa limanının İran dış ticaretindeki avantajlı konumu tartışılmıştır.

2. İRAN'IN DIŞ TİCARETİ

İran'ın dış ticareti uygulanan ambargodan dolayı son yıllarda sürekli azalma eğilindedir. 2014-2015 yılları arasında ihracat %43 gerilerken ithalatta bu rakam %39 olmuştur. Toplamda ticaretin %41 oranında azaldığı görülmektedir (Tablo 1). İran 2015 yılında 38.3 milyar dolar ihracat, 43.8 milyar dolar ithalat olmak üzere toplam 82 milyar dolar dış ticaret rakamına ulaşmıştır.

Tablo 1. İran'ın Dış Ticareti

	2013	2014	2015	Değişim (%)
İhracat	67.884.441	67.431.384	38.316.530	-43,2%
İthalat	63.677.791	72.723.278	43.860.844	-39,7%
Toplam	131.562.232	140.154.662	82.177.374	-41,4%

Kaynak: www.trademap.org

Çin, 2015 yılında 16 milyar dolarlık ticaret rakamı ile İran'ın ihracatında en önemli ülkedir. Çin'in İran'ın dış ticaretindeki payı %42'dir. Çin'i 6 milyar dolar bedel ve %16 pay ile Hindistan izlerken Türkiye 6 milyar dolar ile %15.9 paya sahiptir (Tablo 2).

Tablo 2. İran İhracatındaki Önemli Ülkeler (2015)

Sıra	Ülke	Değer (\$)	Pay (%)
1	Çin	16.034.629	41,8
2	Hindistan	6.225.321	16,2
3	Türkiye	6.096.242	15,9
4	Japonya	3.251.143	8,5
5	Güney Kore	2.361.590	6,2
6	İtalya	519.586	1,4
7	Hong Kong	376.450	1
8	Taipei	336.068	0,9
9	Umman	297.680	0,8
10	Almanya	279.638	0,7
11	Rusya	261.386	0,7
12	Pakistan	260.894	0,7
13	Kuveyt	242.095	0,6
14	Suudi Arabistan	200.829	0,5
15	Ermenistan	198.301	0,5
	Toplam	38.316.527	100

Kaynak: www.trademap.org

İthalatta ise yine Çin, 2015 yılında 17.8 milyar dolarlık ticaret rakamı ile İran'ın ithalatında en önemli ülke konumundadır. Çin'in İran'ın dış ticaretindeki payı %40'dır. Çin'i 3 milyar dolar bedel ve %8.6 pay ile Güney Kore izlerken Türkiye 3.6 milyar dolar ile %8.4 paya sahiptir (Tablo 3).

Tablo 3. İran İthalatındaki Önemli Ülkeler (2015)

Sıra	Ülke	Değer (\$)	Pay (%)
1	Çin	17.831.207	40,7
2	Güney Kore	3.759.073	8,6
3	Türkiye	3.664.228	8,4
4	Hindistan	3.126.869	7,1
5	Almanya	2.348.444	5,4
6	Brezilya	1.666.185	3,8
7	İtalya	1.341.835	3,1
8	Rusya	1.017.214	2,3
9	İsviçre	945.698	2,2
10	Arjantin	721.085	1,6
11	Fransa	628.345	1,4
12	Taipei	570.251	1,3
13	Kazakistan	565.514	1,3
14	Hollanda	503.939	1,1
15	Malezya	501.058	1,1
	Toplam	43.860.844	100

Kaynak: www.trademap.org

İran'ın ihracatında en önemli paya sahip ürünler içinde mineral yakıtlar ve yağlar en önemli paya sahiptir (%69). Mineral yakıtlar ve yağları sırasıyla 2.9 milyar dolar ile plastik ve ürünleri, 2 milyar dolar ile organik kimyasallar izlemektedir (Tablo 4).

Tablo 4. İran'dan İhraç Edilen Önemli Ürünler (\$)

Sıra	Ürün adı	2013	2014	2015
1	Mineral yakıtlar ve yağlar	51.340.259	52.055.622	26.488.759
2	Plastik ve ürünleri	3.079.846	3.278.855	2.914.460
3	Organik kimyasallar	3.061.455	2.368.296	2.079.240
4	Metal cevherleri, cüruf ve kül	2.753.732	2.165.557	1.138.496
5	Meyve	1.222.277	1.459.964	1.105.459
6	Demir ve çelik	652.968	1.024.635	905.249
7	Gübre	830.402	468.840	679.181
8	Tuz, sülfür gibi mineraller	599.339	665.505	557.089
9	İnorganik kimyasallar	368.851	475.592	449.238
10	Bakır ve ürünleri	517.390	290.757	247.701
11	Sebze	220.586	238.917	174.883
12	Alüminyum ve ürünleri	282.987	195.766	150.178
13	Çinko ve ürünleri	151.599	145.851	123.135
14	Halı ve benzer tekstil ürünler	204.320	172.990	120.008
15	Kahve, baharat	128.876	137.922	110.404
	Tüm ürünler toplamı	67.884.441	67.431.384	38.316.530

Kaynak: www.trademap.org

İran'ın ithalatında en önemli paya sahip ürünler 7.1 milyar dolar “Nükleer Rektör, kazanlar, makine ve aksamaları”, 3.9 milyar dolar ile elektrikli ürünler ve 3.1 milyar dolar değerinde tramvay harici ulaşım araçları yer almaktadır (Tablo 5).

Tablo 5. İran'ın İthal Ettiği Önemli Ürünler (\$)

Sıra	Ürün adı	2013	2014	2015
1	Nükleer Rektör, kazanlar, makine ve aksamaları	9.029.410	11.890.937	7.109.664
2	Elektrikli aletler	5.420.020	7.107.921	3.944.268
3	Araç	4.484.992	6.188.376	3.198.510
4	Demir ve çelik	2.425.007	3.138.145	2.631.119
5	Hububat	4.994.052	4.999.238	2.588.678
6	Plastik ve ürünleri	2.205.957	2.776.718	1.803.461
7	Optik ürünler	1.579.004	1.721.563	1.507.233
8	Kıymetli taşlar	6.293.534	3.456.774	1.438.448
9	Medikal ürünler	1.363.689	1.322.543	1.224.991
10	Demir /çelik ürünleri	1.856.650	2.289.007	1.200.128
11	Kağıt ürünleri	1.390.755	1.474.579	972.777
12	Organik kimyasallar	1.076.478	1.193.234	868.656
13	Hayvansal ve bitkisel yağlar	1.937.860	1.207.494	739.229
14	Yağlı tohum ve meyveler	316.885	438.160	701.819
15	Kauçuk ve kauçuk eşyalar	1.082.306	1.225.834	674.897
	Tüm ürünler toplamı	63.677.791	72.723.278	43.860.844

Kaynak: www.trademap.org

3. TÜRKİYE-İRAN ARASINDAKİ TİCARET

İran ile Türkiye arasındaki dış ticaret özellikle 2012 yılından itibaren sürekli düşüş halindedir. 2014-2015 yılları arasında ihracat %38, ithalat %5 ve toplamda dış ticaret %28 oranında gerilemiştir. Türkiye, İran'ın en fazla ihracat yaptığı 3. Ülke konumundadır. 2015 yılında İran Türkiye'ye 6 milyar dolar ihracat yaparken, Türkiye'den 3.6 milyar ithalat gerçekleştirmiştir (Tablo 6).

Tablo 6: İran'ın Türkiye ile Dış Ticareti

	2011	2012	2013	2014	2015	Değişim (%)
İhracat	12.461.495	11.964.613	10.383.217	9.833.290	6.096.242	-38,0%
İthalat	3.589.695	9.922.580	4.192.511	3.886.190	3.664.228	-5,7%
Toplam	16.051.190	21.887.193	14.575.728	13.719.480	9.760.470	-28,9%

Kaynak: www.trademap.org

İran'ın Türkiye'ye en fazla ihraç ettiği ürünler arasında 4.9 milyar dolar bedel ile en yüksek paya sahip olan grup mineral yakıtlar ve yağlardır. Bu ürün grubunu 463 bin dolar ile plastik ve ürünleri takip ederken, bakır ve ürünlerinin değeri 193 bin dolardır (Tablo 7).

Tablo 7: 2015 Yılında İran'ın Türkiye'ye İhraç ettiği Ürünler (\$)

Sıra	Ürünler	2013	2014	2015
1	Mineral yakıtlar ve yağlar	9.124.624	8.420.266	4.900.536
2	Plastik ve ürünleri	520.557	515.541	463.768
3	Bakır ve ürünleri	139.304	225.398	193.943
4	Gübre	40.526	132.768	100.425
5	Organik kimyasallar	124.085	124.513	90.865
6	Çinko ve ürünleri	70.236	76.998	88.636
7	Alüminyum ve ürünleri	68.296	107.840	45.323
8	Demir ve çelik	59.272	23.874	29.783
9	Meyve	19.000	15.957	19.047
10	Cam ve cam eşya	13.302	24.735	16.751
11	Çeşitli kimyasal ürünler	18.720	10.389	13.929
12	Hububat	478	58	13.194
13	Kurşun ve ürünleri	22.516	21.520	12.933
14	Araçlar	7.761	8.305	12.555
15	Nükleer Rektör, kazanlar, makine ve aksamları	11.581	10.800	12.309
	Toplam	10.383.217	9.833.290	6.096.242

Kaynak: www.trademap.org

Diğer yandan İran'ın Türkiye'den en fazla ithal ettiği ürünler sıralamasında ilk sırayı 889 bin dolar bedel ile kıymetli taşlar alırken onu 422 bin dolar ile “Nükleer Rektör, kazanlar, makine ve aksamları” grubu ve 186 bin dolar ile plastik ve ürünleri takip etmektedir.

Tablo 8. 2015 Yılında İran'ın Türkiye'den İthal Ettiği Ürünler (\$)

Sıra	Ürünler	2013	2014	2015
1	Kıymetli taşlar	1.679.050	820.229	889.980
2	Nükleer Rektör, kazanlar, makine ve aksamları	349.319	483.801	422.697
3	Plastik ve ürünleri	208.616	243.966	186.124
4	Ahşap ve ürünleri	129.624	209.103	169.140
5	Elektrikli aletler	144.411	163.765	157.848
6	Tütün ve ürünleri	113.005	133.092	133.357
7	Sentetik lifler	90.967	95.241	120.413
8	Araçlar	72.782	108.049	99.420
9	Çeşitli üretilmiş ürünler	25.350	44.150	93.374
10	Demir /çelik ürünleri	107.309	115.506	89.970
11	Giyim aksesuarları	5.516	32.672	70.794
12	Kağıt ürünleri	112.281	95.857	66.813
13	Filament şerit ve tekstil malzemeleri	56.481	74.463	62.794
14	Demir ve çelik	111.552	101.014	62.683
15	Temel yağlar ve resinoidler	68.336	70.781	60.028
	Toplam	4.192.511	3.886.190	3.664.228

Kaynak: www.trademap.org

4. İRAN'IN DIŞ TİCARETİNDE HOPA LİMANININ ÖNEMİ

Limanlar, yüklerin taşıma modunu değiştirdiği tesislerdir. Değiştirilen taşıma modları genellikle demiryolu-denizyolu ya da karayolu-denizyolu seçeneklerini içermektedir. Günümüzde limanlar, geleneksel anlamda gemilere barınak sağlayan kıyı yapıları olma özelliğini halen devam ettirse de, limanların geldiği nokta çok yol almıştır.

Çağdaş anlamda limanlar için çok kapsamlı tanımlar yapılabilmektedir. Limanlar, ulaştırma modlarının birleştiği bir düğüm noktası olarak lojistik sektöründe kritik bir öneme sahiptir (Tuna, 2002). Liman hizmetlerinin, tedarik zinciri fonksiyonlarını birleştirici bir özelliği vardır (Suykens ve Van de Voorde, 1998). Limanların rolü tarihsel süreçte çok değişmiş ve gelişmiştir. Artık ticari ve endüstriyel merkezler haline gelen limanlar, yakın geçmişte lojistik ve dağıtım merkezleri haline gelerek üçüncü nesil limanlar olarak adlandırılan yapıya bürünmüşlerdir. Bu haliyle limanlar ticarete yön veren işletmeler olarak, uluslararası tedarik zincirinde önemli bir konuma gelmişlerdir (World Bank, 2002). Marlow ve Casaca (2003) Dünya Bankası'nın bu görüşünü destekleyerek "çevik liman" kavramını ortaya atarak, günümüzde dördüncü nesil limanların tedarik zincirinde çözüm üreten bir yapıya dönüştüklerini vurgulamaktadırlar.

Görüldüğü gibi limanların üstlendiği rollerde zaman içinde önemli değişiklikler yaşanmıştır. Geline son noktada limanlardan sadece yükün taşıma modunun değiştirildiği yerler değil, taşıma zinciri içinde entegre lojistik tesisler olması beklenmektedir (Inoue, 2002). Bundan dolayı liman tesislerinin tedarik zinciri ile uyumlu, liman fonksiyonlarının liman kullanıcılarının istek ve beklentilerini karşılayan yapıda olması, limanın rakipleriyle rekabet edebilmesi için bir zorunluluk haline gelmiştir (Tongzon ve diğerleri, 2009).

Dünya'da taşınan yükün yaklaşık % 90'ı deniz yolu ile taşınmaktadır (UNCTAD, 2015). Uluslararası tedarik zincircilerinin liman bağlantısı olması önem arz etmektedir. Bu anlamda İran'ın özellikle AB yönlü yük akışında, Karadeniz'e kıyısı bulunmamasından dolayı İran'ın Kuzey-Doğu sınırlarına yakın bölgede yer alan Karadeniz'e kıyısı olan limanlar, İran için önemli bir lojistik üstünlük sağlama potansiyeline sahiptir. Hopa limanı bu limanlar içinde yer almaktadır.

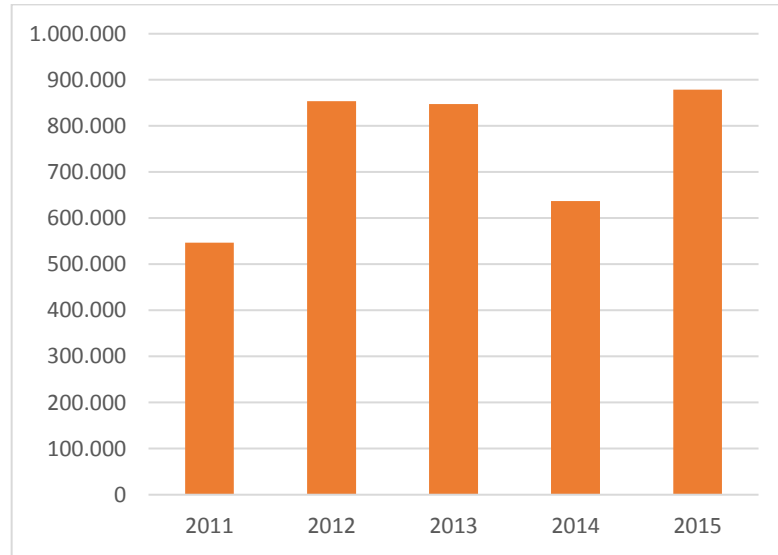
4.1. Hopa Limanı

Hopa limanı, Doğu Karadeniz Bölgesinin en doğusunda, Gürcistan Sarp sınırına 18 km mesafede 1972 yılından bu yana yük trafiğine hizmet veren uluslararası bir limandır. Limanda yükleme, boşaltma, terminal hizmetleri, depolama, kılavuzluk, kurtarma ve likit dolun tesisleri işletmeciliği hizmetleri verilmektedir.



Şekil 1: Hopa limanından bir görünüm

Hopa limanı kuru dökme yük, genel kargo, proje yükleri, konteyner, sıvı yükler (petrol, petrol ürünleri ve kimyasallar), RO-RO, yolcu gibi çok çeşitli yük türlerine hizmet verebilecek alt yapı, üst yapı ve ekipmanlara sahiptir. Liman 2010 yılında 500 bin ton yük elleçleme sınırını geçmiş, 2006-2012 yılları arasında ise yükünü neredeyse 3 katına çıkarmıştır. 2012 yılında Hopa limanı Karadeniz bölgesinde en fazla yük artışı sağlayan liman olurken (Türklim, 2013) 2015 yılında, bir önceki yıla göre % 38 gibi önemli bir artışla 878 bin ton elleçlemiştir (Şekil 1).



Şekil 2: Hopa limanında elleçleme yük miktarı (ton)

Kaynak: Hopa limanı verileri

18.220 m² kapalı ambar sahası, 102,462 m² açık ambar sahasına sahip olan liman, yüksek kapasiteli forklift, vinç, kantar, hizmet aracı ve makinelere sahiptir. Liman ayrıca Akaryakıt Terminaline yapılan ilave yatırımlarla toplam 38.000 metreküp depolama kapasitesi ile dağıtım yapabilecek seviyededir (Tablo 9).

Tablo 9: Hopa limanı teknik özellikleri

Elleçleme Kapasitesi	
Konteyner (Teu/yıl)	320.000
Kuru Yük (Ton/yıl)	2.500.000
Genel Yük (Ton/yıl)	600.000
Sıvı Yük (Ton/yıl)	900.000
Toplam Liman Sahası	216.000 m ²
Depolama Sahası (Açık Saha)	102.462 m ²
Kapalı Ambar	18.220 m ²
Genel Antrepo	5.000 m ² + 9.000 m ³
Gümrüklü Alan	90.808 m ² + 10.000 m ³
Otomobil-Kamyon Park Alanı	24.000 m ²
Ekipman Park Alanı	400 m ²
Rıhtım ve İşkele Özellikleri	
Uzunluk	1.346 m
Maksimum Derinlik	10 m
Ekipmanlar (Adet X Kapasite)	
Reggiani Vinç, MHC 60	1 X 40 ton
Rıhtım Vinci	3 X 10-25 ton
Coles Vinç	5 X 10-25 ton

Kaynak: <http://www.hopaport.com.tr/>

4.2. Hopa limanın İran için potansiyel önemi

Hopa limanı, İran'ın kuzey sınırına coğrafi olarak en yakın liman konumundadır. Liman, Doğu Karadeniz'e ekonomik olarak önemli katkılar sağladığı gibi bölgenin dünyaya açılan kapısı olma özelliğini taşımaktadır. Limanın geniş ticari hinterlandı Şekil 3'de görülmektedir.



Şekil 3: Hopa limanı hinterlandı

Limanda son dönemlerde deniz yolu ile gelip yine deniz yolu ya da karayolu ile Kafkasya ve Orta Asya'ya giden transit yük taşımalarına yönelik önemli elleçleme faaliyetleri gerçekleşmiş, bu anlamda limanın bölge transit ticaretindeki önemi de tescillenmiştir. Bu anlamda Hopa limanı konum itibarıyla literatürde bahsedilen rekabetçi üstünlüğe, liman alt yapısı olarak sahiptir.

Gürcistan'ın Batum ve Poti limanları, Kafkasya bölgesine ve Orta Asya'ya uzanan demiryolu ağına bağlı olmaları ile rekabet avantajına sahiptir. Poti ve Batumi limanları

2014 yılında bir önceki yıla göre % 11 oranında yük artışı sağlayarak 447 bin TEU elleçlemiştir. Hopa limanında konteyner yüküne yönelik bir çalışma mevcuttur.

Hopa limanı dahil olmak üzere Doğu Karadeniz'in Türkiye'nin demiryolu bağlantısı olmayan tek bölge olması, Türkiye'nin İran dahil Orta Asya bölgesine açılmasını kısıtlamakta ve yapılan transit ticaretten alınan payın düşmesine neden olmaktadır. Hopa-Batum Demiryolu Türkiye'yi Gürcistan üzerinden çok kısa bir mesafe ile Rusya Federasyonu demiryolu ağına bağlayabilecektir. Demiryolu ağının kısa vadede Doğu Karadeniz bölgesine bağlanmaması birçok fırsatın kaçırılmasına neden olmaktadır. Bu nedenle Hopa ve Batum demiryolu projesinin başlaması Doğu Karadeniz bölgesinin ekonomik açıdan gelişmesi için önem arz etmektedir. Diğer yandan BTK demiryolu çalışmasının bitmesi sonrasında Kars ve çevre illerin ticaret merkezi haline gelmesi ile İran'ın Kuzey bölgesine en yakın deniz limanı olan Hopa limanı önemini arttıracaktır.

5. SONUÇLAR

Ağırlıklı olarak Batı ülkelerinin yaklaşık 35 yıldır İran'a uyguladığı ambargo nihayet sona erdirilmiştir. Bu durum, İran'ın bölgesindeki ticari etkinliğin artacağı anlamına gelmektedir. Dünyanın en önemli doğalgaz ve petrol yataklarına sahip olan ülkeler içinde ilk sıralarda yer alan İran'da, öncelikle bu doğal kaynaklarını dünya pazarına arzı artış göstermiştir. Ancak ülkede 78 milyona ulaşan nüfus, çok önemli bir talep potansiyelinin olması anlamında gelmektedir. Nitekim yaklaşık bir nüfusa sahip olan Türkiye'de 2015 yılında 400 milyar dolara yakın bir dış ticaret verisi varken bu rakam İran'da sadece 80 milyar dolarlar seviyesindedir.

Ambargoların kalkması sonrasında uluslararası işletmelerin İran ile ticari anlaşmaların gerçekleştiği, ülke bazında da bu anlaşmaların yapıldığı görülmektedir. İran, Güney'deki Arap Körfezindeki limanları ile uluslararası deniz ticaret rotalarına hâlihazırda kolay ulaşabilmektedir. Diğer yandan AB ülkeleri ve Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler ile ticarete, İran'ın Kuzey bölgesine en yakın liman olarak Hopa limanı stratejik bir konumda yer almaktadır.

Hopa limanı Doğu Karadeniz'deki avantajlı konumu ve yeterli alt yapı/donanımı ile İran'ın özellikle Kuzey yönlü ticareti için transit liman olabilecek konumdadır. Bu anlamda Hopa limanı, İran'ın Kuzey'deki aktarma üssü olacak potansiyele sahiptir.

KAYNAKLAR

- Garcia, A. (2015) Batumi International Container Terminal. 4th Black Sea Ports and Shipping 2015, 28-29 Mayıs 2015, İstanbul.
<http://tr.railturkey.org/2014/10/20/baku-tiflis-kars-demiryolu/>. [Erişim Tarihi: 29.08.2016].
<http://unctad.org/en/Pages/DIAE/World%20Investment%20Report/Annex-Tables.aspx> [Erişim Tarihi: 29.08.2016].
<http://www.asam.org.tr/tr/yazigoster.asp?ID=2215&kat1=&kat2=1> [Erişim Tarihi: 29.08.2016].
<http://www.hopaport.com.tr/> [Erişim Tarihi: 29.08.2016].
<http://www.ntv.com.tr/dunya/iranda-35-yillik-ambargonun-sonu,rRqBLFYMi02r8c2Rd-DStA> [Erişim Tarihi: 29.08.2016].
<http://www.trademap.org/>, [Erişim Tarihi: 29.08.2016].
<http://www.trademap.org/> [Erişim Tarihi: 29.08.2016].
Inoue. S. (2002). Toward the New Framework of Port Industry for the 21st Century. International Association of Ports and Harbors (<http://www.iaphworldports.org/trade/main-trade.htm>).
Marlow. P. B. and Casaca. A.C.P. (2003).” Measuring Lean Ports”. International Journal of Transport Management. Vol. 1. pp. 189-202.
Naraevsiky, A. (2015) Container shipping via Russian Black Sea ports: Results of 2014 and Outlooks for 2015. 4th Black Sea Ports and Shipping 2015, 28-29 Mayıs 2015, İstanbul.
Suykens. F. and Van de Voorde. E. (1998). “A quarter of a Century of Port Management in Europe: Objectives and Tools”. Maritime Policy & Management. Vol. 25. No.3. pp.251-261.
Tongzon. J., Chang. Y. and Lee. S. (2009). “How Supply Chain Oriented is the Port Sector”. International Journal of Production Economics. Vol.22. pp.21-34.
Tuna. O. (2002). The Impact of Hub Ports on the Logistics Strategies of Turkey. Proceedings of Structural Change of Shipping and the Future of Port Industry. South Korea. pp. 211-227.
Türklim (2013) Türk Limancılık Sektörü Raporu. İstanbul.
UNCTAD (2015) Review of Maritime Transport, Unctad serisi.
WIR (2013) World Investment Report, UNCTAD, 26 Haziran 2013.