

İran Otomotiv, Otomotiv Yedek Parçası ve Lastik Sektör Raporu

Not: Bu notta sektör hakkında genel bilgilendirme yapılması amaçlanmakta olup, bilgilerin halihazırda yürürlükte olan ambargo koşulları da dikkate alınarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

1. Mevcut Durum

İran ekonomisinde petrol ve doğalgazdan sonra en büyük ikinci sektör olarak otomotiv öne çıkmaktadır. Günümüzde İran'ın otomobil sanayisinin binek ve hafif ticari araçlar dahil yılda 2 milyon araç üretme kapasitesi olduğu, bu kapasitenin yılda 1,09 milyonluk kısmının kullanılabildiği değerlendirilmektedir. Ülkede yılda ortalama 900 bin binek araç, 175 bin hafif ticari araç üretilmektedir. İran ekonomisindeki toplam işgücünün %12'sine istihdam sağlayan sektörde doğrudan ve dolaylı olarak yaklaşık 1,5 milyon kişi çalışmaktadır. Otomotiv sektöründe 60'tan fazla büyük ölçekli üretim tesisi bulunmaktadır. Sektörün yılda 16 milyar dolarlık iç piyasaya dönük satışı, yedek parçada ise 6 milyar dolarlık üretim ve 4 milyar dolarlık ithalatı bulunmaktadır. Sektör, İran'daki sanayi altyapısının %19'una tekabül etmektedir. İran GSYİH'inin %2,5-3'ünü otomotiv sektörü oluşturmaktadır. Sektördeki kârlılık oranları ortalama %4,5 civarındadır. İran otomotiv sanayisi dünyada 18 ila 20. sıralarda yer almakta ve dünyadaki toplam üretimin %1,2'sini gerçekleştirmektedir. İran'da her 1.000 kişiden 227'sinin otomobili bulunmaktadır.

Sektörde Iran Khodro, Saipa, Pars Khodro, Kerman Khodro ve Bahman gibi yerel üreticiler bulunmakta olup, yabancı şirketlerle olan ortak yatırımlarla birlikte bu üreticiler farklı fiyat seçeneklerinde çok farklı modelleri piyasaya sürmektedir. Yarı hisselerine devletin sahip olduğu Iran Khodro ve Saipa ülkedeki en büyük otomotiv üreticileridir. İran'da üretilen otomobillerin %79'u bu firmalar tarafından üretilmektedir.

2017 Yılında İran Otomotiv Endüstrisindeki Firmaların Üretim Miktarları (Adet)								
	Binek Araç (adet)	Pazar Payı (%)	Hafif Ticari (adet)	Pazar Payı (%)	Ağır Ticari (adet)	Pazar Payı (%)	Toplam (adet)	Pazar Payı (%)
Saipa	153.240	26,6	14.210	47,2	5.250	13,9	172.700	26,8
İran Khodro	215.490	37,4	6.050	20,1	6.160	16,3	227.700	35,4
Diğer	70.680	12,3	4.210	12	23.620	62,5	98.510	15,3
İthalat	136.800	23,7	5.620	18,7	2.780	7,4	145.200	22,5
Toplam	576.210	100,0	30.090	100,0	37.809	100,0	644.109	100,0

Kaynak: İran Sanayi, Ticaret ve Madenler Bakanlığı

İran Sanayi, Ticaret ve Madenler Bakanlığı verilerine göre 2017 yılında İran'da toplam 1.350.100 araç üretilmiştir. Yatırımların başlayacağına hissedilmesiyle düşüşe geçen üretim miktarları neticesinde 21 Mart 2018'de başlayan İran yılının ilk dört ayında geçtiğimiz yılın aynı dönemine göre binek araçlarda %0,2 azalışla 410.722; hafif ticari araçlarda %3,7'lik azalışla 18.952; kamyonetlerde ise yüzde 20,8 artışla 5.069 araç üretimi sayısına erişilmiştir.

Aynı dönemde tasarım konusunda ise yerel tasarımların payı aynı dönemde %38'den %41'e çıkmış, Fransız tasarımlarının payı %43'ten %38'e gerilemiş, Çin tasarımlarının payı %16'dan %20'ye ulaşmış, G. Kore tasarımlarının payı ise %3'te sabit kalmıştır.

2017 Yılında İran Otomotiv Endüstrisindeki Üretim Miktarları (Adet)	
Binek Araç	1.255.400
Otobüs	2.000
Pikap	77.700
Kamyon	15.000
Toplam	1.350.100

Kaynak: İran Sanayi, Ticaret ve Madenler Bakanlığı

İran'da oto yedek parça sektörünün Tahran'da bulunan Sadeghiyeh bölgesinde yoğunlaştığı görülmektedir. Tahran'da 718, Meşhed'de 125, Tebriz'de 112, İsfahan'da 91, geri kalanı ise diğer eyaletlerde olmak üzere ülkede oto yedek parça endüstrisinde 1.200 civarında firma bulunmakta olup, bu firmaların 15.000 kadar üretim tesisi bulunmaktadır. Yaptırımların kalkmasıyla birlikte İran Hükümeti tarafından 2015 yılında Çin'den ithal edilen düşük kaliteli yedek parçaların ithalatı kısıtlanmış ve yerel üretimin teknoloji transferi ve ortaklıklar yoluyla artırılmasına çalışılmıştır. Yaptırımların devreye girmesiyle birlikte İran'da yedek parça sektöründeki düzenlemelerin de değişmesi, ithalat kısıtlamalarının çoğalması ve Çin'in payının yeniden artması beklenmektedir. İran'da otomotiv endüstrisinin %60 ithalata bağımlı olduğu, İran'da üretilen ürünlerin yabancı firmaların lisanslarıyla üretildiği değerlendirildiğinde, İran'ın motordan hava yastığına kadar birçok üründe ithalat bağımlılığının devam edeceği tahmin edilmektedir.

2017 Yılında İran Otomotiv Yedek Parça Endüstrisindeki Mevcut Durum	
Firma Sayısı	1.200
İstihdam	550.000
Toplam Yatırım	4 milyar dolar
Toplam Yıllık Satış	8 milyar dolar
İhracat	150 milyon dolar

Kaynak: İran Sanayi, Ticaret ve Madenler Bakanlığı

Yedek parça sektöründeki ana oyuncular incelendiğinde, Bahman Group'un kardeş şirketi IDM Co. ile birlikte Mazda, Bahman Motors ve Isuzu için şasi parçaları, pick-up koltukları, yakıt tankı, motor parçaları ürettiği, montaj ve boyama işlemleri yaptığı görülmektedir. Sazeh Gostar firması ise Nissan, Saipa ve Citroen başta olmak üzere farklı firmalar için direksiyon ve koltuk sistemleri, süspansiyon ve ön şasi, fren ve egzoz, havalandırma, soğutma ve elektronik sistemler, dış ve iç parçalar üretmektedir. IPMC şirketi, Peugeot, Kia-Pride, Peykan, Nissan pick-up, Renault, Benz ve Volvo firmalarının dizel ve benzinli araçları için piston ve piston pini üretmektedir. İran Khodro'ya yedek parça sağlayan Sapco firması, Peugeot 206 ve 405, Samand, Runna, Logan markaları için motor ve vücut parçaları, polimer ve plastik parçalar, elektrik parçaları, süspansiyon ve fren sistemi, klima parçaları, radyatörler ve tekerlek halkaları üretimi yapmaktadır.

2017 Yılında Uluslararası Firmaların İran Otomotiv Yedek Parça Sektöründe Yer Alma Durumları	
Lisans Anlaşması	176
Ortak Yatırım	90

Teknik Yardım	70
Teknoloji Transferi	38
Özel Acentelik	25

Kaynak: İran Otomotiv Yedek Parça Üreticileri Derneği - IAPMA

Önceki yaptırımlar döneminde İranlı üreticilerin yedek parça üretim kalitesi uluslararası standartlara yakın ve oldukça iyi durumdayken, yaptırımların etkisiyle üretilen ürünlerin kalitesinin ivme kaybettiği belirtilmektedir. Yaptırımların kalkmasının ardından İran Hükümeti, yedek parça sektörüne teknoloji transferi ve yatırımların çekilmesi için devletin sektördeki payını azaltmaya, özelleştirme uygulamaları yapmaya ve yabancı yatırımcıları çekmeye çalışmıştır. Hükümet tarafından ayrıca yerel üreticiler; altı sigma, ISA ve Euro emisyon normları gibi uluslararası alanda kabul edilen kalite ve enerji verimliliği standartlarında üretime yönlendirilmiştir. Bu çalışmalar neticesinde İran'ın yedek parça ihracatında yeniden ivme yakalayabildiği belirtilmektedir. Bununla birlikte, yaptırımların yeniden başlamasıyla önümüzdeki dönemde sektördeki sıkıntıların artacağı ve ihracat imkanlarının daralacağı öngörülmektedir.

İran'da lastik üretimi alanında 10 firma faaliyet göstermekte olup, yılda 243 bin ton üretim kapasitesiyle 11 milyon lastik üretilmektedir. İran'da üretilen lastiklerin, ülke toplam lastik talebinin %70'ini karşıladığı belirtilmektedir.

2017 Yılında İran'da Üretilen Lastik Çeşitleri		
	Hacim (Ton)	Pay (Yüzde)
Oto Lastiği	216.349	89
Oto Lastik Tüpü	5.731	2,4
Flap	2.829	1,2
Bisiklet Lastiği	715	0,3
Motorsiklet Lastiği	13.629	5,6
Scooter Lastiği	711	0,3
Bisiklet, M.siklet, Scooter Tüpü	3.088	1,3
Toplam	243.052	100

Kaynak: TIREIA

İran Lastik İthalatçı Birliği'nden alınan bilgiye göre İran, ABD yaptırımları devreye girmeden önce Türkiye'nin de içinde bulunduğu birçok ülkeden lastik ithalatı gerçekleştirmiş olup, yaptırımların ardından sadece Çin Halk Cumhuriyeti ve Hindistan'dan ithalat yapabilmektedir. ÇHC'nin İran ile ticaretin sürdürülmesi için görevlendirdiği Kunlun Bank'ın son dönemde finansal işlemlere aracılık etmemesi nedeniyle şu aşamada sadece Hindistan'dan lastik ithalatı yapılabildiği, ayrıca İranlı son kullanıcıların Irak gibi ülkelere turistik amaçla giderek araçları için lastik edinebildiği belirtilmektedir. Sektör temsilcileri, binek araç lastiklerinin %70'inin, otobüs ve kamyon lastiklerinin ise %30'unun ülkede üretilebildiğini, maden kamyonu gibi endüstriyel lastiklerde ise %100 dışa bağımlılık olduğunu, traktör lastiklerinde yerli üretimin bulunduğunu, yerli üretimin olduğu alanlarda çok sıkıntı bulunmadığını ama ithalata bağımlı alanlarda ülkemiz firmaları ile her türlü işbirliği ve çözüme yönelik girişimlere hazır olduklarını, deniz taşımacılığı sigortasının yaptırımlar kapsamında olmasından dolayı karayolu taşımacılığı olan ülkelerin yaptırımlar döneminde öne çıktığını, Türkiye'nin bu durumdan yararlanmasını beklediklerini, İran pazarından çekilen şirketlerin olduğu yaptırımlar ortamında Türkiye'den pazara yönelecek firmaların %40-50 gibi satış oranlarına ulaşabileceğini, yılda 500 milyon dolarlık lastik ithalatı olan İran'ın gözardı edilemeyecek bir pazar olduğunu ifade etmektedir.

Türkiye’de üretilen lastiklerin bir kısmının kaliteli olduğu, özellikle İran’da Türk nüfusunun yoğun olduğu yerlerde Türk lastiklerine yoğun bir talep bulunduğu, İran’ın diğer eyaletlerinde ise G.Kore lastiklerinin imajının oldukça iyi olduğu, Türk lastiklerinin fiyatlarının kalite/maliyet dengesinin iyi olmadığı ve fiyatlarının kalitelere göre yüksek bulunduğu öğrenilmiştir.

Lastik sektöründe hammadde, Endonezya, ÇHC, Tayland ve Tayvan’dan ithal edilmektedir. Yaptırımlar sonrasında ise hammadde ithalatı yalnızca ÇHC’den gerçekleştirilebilmektedir. Ödeme kanalının kapanmasıyla, ülkede üretilen nihai ürünün %40’lık hammaddesinin ithal edildiği ülkede hammadde temininde zorluklar yaşanmakta, soruna ilişkin çözüm sağlanmadığı takdirde önümüzdeki dönemde fabrikaların üretimi durdurabileceği, bu durumun 15.000 civarında kişinin istihdam edildiği lastik fabrikalarında üretim durmalarına ve istihdam kayıplarına neden olabileceği belirtilmektedir. Sektör temsilcileri İran’da araç lastikleri için ABD ve AB karışımı bir standart sistemi uygulanmakta, E-Mark ve SWR standartları İran’a ithal edilen tüm lastiklerde aranmaktadır.

Lastik sektöründe fiyat artışlarına İran’da Tüketici ve Üreticilere Destek Kurumu’nun (Rekabet Kurumu) karar vermektedir. Bu yıl için adıgeçen kurum tarafından %10’luk bir artışın uygun görüldüğü, firmaların bu artışa ilave olarak %30’luk bir artış talep ettiği, bu artış talebinin ilgili kurum tarafından henüz olumlu karşılanmadığı ifade edilmektedir. İran’daki otomotiv fabrikalarına lastik satışının yaptırımlar kapsamında olduğu, trafiğe çıkmış araçlara yönelik lastik satışlarının ise yaptırımlar kapsamında olmadığı belirtilmektedir.

2. İhracat

İran’da otomotiv endüstrisinin yoğunlukla komşu ülkelere olmak üzere, yılda 100–300 milyon dolar dolayında ihracat yaptığı görülmektedir. Sektörün son on yıllık ihracat rakamları değerlendirildiğinde, %60’lık payıyla Irak, İran’ın en önemli ihracat pazarını oluşturmaktadır. Bir diğer önemli pazar olan Suriye’nin payı ise %20’dir. Venezuela, Rusya, Ukrayna, Mısır, Azerbaycan, Cezayir, Belarus ve Senegal ise kalan %20’lik kısmı paylaşmaktadır.

İran Gümrük İdaresi verilerine göre son beş yılda İran’ın 871 milyon dolarlık otomotiv yedek parçası ihraç ettiği görülmektedir.

3. İthalat

İran’ın otomotiv ithalatı ise korumacı piyasasından dolayı oldukça kısıtlanmış olup, ülkeye 2016 yılında 85 bin, 2017 yılında ise 76 bin otomobil ithal edilmiştir. Yılda ortalama 2,5 milyar dolarlık ithalata tekabül eden bu rakam, İran’ı dünya otomotiv ithalatı piyasasında 75. sıraya koymaktadır. Son on yılda ithal edilen araçlara bakıldığında, %43,75’inin Hyundai, %17,78’inin Toyota, %16,65’inin Kia, %3,89’unun Geely, %3,30’unun BMW, %2,85’inin Mercedes, %2,45’inin Lexus, geri kalan %9,34’ünün de diğer markalar olduğu görülmektedir. İran’da uluslararası firmaların temsilciliklerinin oldukça az sayıda olması nedeniyle Birleşik Arap Emirlikleri’nin (BAE) ülkeye ithal edilen otomobillerde başı çektiği, ithal edilen her üç otomobilden ikisinin BAE aracılığıyla ülkeye geldiği görülmektedir. G.Kore’den ithal edilen araçlar ise toplam ithalatın %16’sına tekabül etmektedir.

2017 Yılında İran’a İthal Edilen Araçların İthalat Değerleri (Milyon Dolar)	
Binek Araç	2.006
Otobüs	55
Pikap	87,4

Kamyon	146
Toplam	2.294

Kaynak: İran Sanayi, Ticaret ve Madenler Bakanlığı

İran Gümrük İdaresi verilerine göre son beş yılda İran'ın 9 milyar dolar değerinde araç ithal ettiği görülmektedir.

4. Yaptırımların Etkisi

Yaptırımlar İran'ın otomotiv sektöründe önemli etkilere sebep olmuştur. 2010-2015 yılları arasında uygulanan önceki yaptırımlar döneminde İran'da otomotiv sektöründe üretim yarı yarıya azalmış, fiyatlarda ise %300'lere varan artışlar yaşamıştır. Ayrıca, İran'da üretilen araçların kalitesi de düşmüştür. Batılı şirketlerin çekilmesi ile birlikte Çinli şirketlerin İran pazarındaki payı özellikle yerel üreticilerle yapılan ortak yatırımlarla artmıştır. Bugün İran'da her türlü fiyat aralığında tüketiciye ürün satan, 30'dan fazla farklı modeli olan, 14 Çinli şirket bulunmaktadır, bu şirketler İran'daki her 10 otomobil üretiminden birini gerçekleştirmektedir. Çin, İran'ın otomotiv ithalatı pazarındaki payını da önemli ölçüde artırmaktadır. ABD'nin KOEP'ten tek taraflı olarak ayrılması sonucunda Batılı, Japon ve G.Koreli şirketlerin İran pazarından çıkmasının ardından Çin'in İran otomotiv pazarındaki konumunu giderek güçlendirmesi beklenmektedir.

5. İlgili Kurumlar

İran'da 450 milyon Riyal (Resmi Kurla 10.714 ABD Doları) altındaki otomotiv fiyatlarının belirlenmesinden Rekabet Kurumu sorumlu olup, adigeçen kurum tarafından 2018 yılı için otomotiv fiyatlarında %5-7 arasında artış yapılabileceği kararlaştırılmıştır. ABD'nin KOEP'ten ayrılması sonrasında İran ekonomisindeki dalgalanmaların etkisiyle resmi enflasyonun %30'lar seviyesine çıkması, otomotiv firmalarının fiyatlarda daha fazla artış yapma taleplerini beraberinde getirmekte ve bu durum birçok tartışmayı ortaya çıkarmaktadır. Birçok sektörel örgütün konuya ilişkin hükümet yetkililerine raporlar sunduğu ve otomotiv piyasasındaki düzenleyici kuralların esnetilmesini talep ettiği basına yansısı da, konuya ilişkin henüz bir gelişme yaşanmamıştır.

İran'da otomotiv sektöründe satış sonrası dahil standartların oluşturulması ve denetiminden İran Endüstriyel Araştırmalar ve Standartlar Enstitüsü (ISIRI) sorumlu olup, adigeçen Kurum, İslam Cumhuriyeti Araç Değerlendirme Programı çerçevesinde otomotiv standartlarının iyileştirilmesine yönelik çalışmalar yapmaktadır. ISIRI tarafından 2018 yılı Temmuz ayı sonunda otomotiv sektöründe 63 yeni standardın uygulamaya geçirilmesi için üretici ve ithalatçılara tebligat yapılmıştır. ISIRI tarafından yapılan açıklamada, İran'da üretilen 50 farklı modelde aracın 16'sının testlerden başarılı bir şekilde geçtiği ifade edilmiştir. 2019 yılında tümüyle hayata geçirilmesi hedeflenen çalışmalar kapsamında, 2018 yılı Ocak ayında 25 farklı model aracın standartları karşılamadığı gerekçesiyle ithalatı veya üretimi yasaklanmıştır. Standartlara uyumu sorunlu olan araçlar arasında Hyundai i10, Lifan X50 ve X60, Sedan MVM 315, Tiggo 5 ve XUM motorlu Peugeot Pars bulunmaktadır. Standartların yoğunlukla yakıt tüketimi ile olduğu belirtilmekte olup, şu aşamada iki aracın üretiminin kesin olarak durdurulacağı belirtilmiştir. 2019 yılı Ocak ayı itibariyle toplamda 85 standartlık bir listeye uyumun sağlanmasının tüm oto üretici ve ithalatçılarından bekleneceği belirtilmektedir. Bununla birlikte, sektör temsilcileriyle yapılan görüşmelerde standartlarının uygulanmasının imkansız yakın olduğu, az sayıda standartla başlayarak uzun yıllara yayılacak bir şekilde standartlara uyumun mümkün olmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.

ISIRI tarafından Avrupa Birliği'nin 2009 yılında yapmış olduğu bir düzenlemeden (EC/1222/2009) esinlenilerek lastiklerde de beş standart belirlenmiş olup, 22 Aralık 2018 itibariyle İran'daki lastiklerin bu standartlara uygun olarak satılması sağlanacaktır. Lastiklerde tüketicinin bilgilendirilmesini amaçlayan düzenlemelerde yakıt verimliliği, ıslak zemine tutunma ve lastiğin çıkardığı gürültü esas alınmakta ve belirli standartlara ulaşılmaya çalışılmaktadır. Öte yandan İran, hava kirliliğini azaltmak amacıyla sekiz şehirde kullanılan araçlarda Euro IV normlarında araç kullanımını zorunlu kılmaktadır. Elektrikli araçların üretimi ve kullanımı ile bu alanda Ar-Ge yapılması da İran hükümeti tarafından teşvik edilmektedir. Yakıt tüketimi fazla olan eski tip araçların piyasadan çekilmesi için hükümet tarafından çalışmalar yapılmaktadır. Ayrıca hükümet, bütün kamu araçlarının sıkıştırılmış Doğalgaz (CNG) uyumlu olmasına yönelik düzenlemeleri hayata geçirmiştir. Bu düzenlemeler neticesinde İran'da 4 milyon civarında CNG'li aracın yollarda olduğu belirtilmekte, CNG'li araçlara yönelik tamir ve bakım hizmetlerinin ise yeterince gelişmediği ifade edilmektedir.

Kalite kontrol ve denetim konusunda son dönemde İranlı firmaların uluslararası bağlantılarını artırdığı görülmektedir. İran Sanayi, Ticaret ve Madenler Bakanlığı adına araç kalite ve güvenlik testlerini yapan Iran Standard and Quality Inspection Company firması İspanyol Applus+ IDIADA firması ile bir anlaşma imzalamış olup, anlaşma araç test tesislerinin modernizasyonu, E-İz Sertifikaları ve Üretim Uyumu lisanslarını içermektedir. Anlaşma çerçevesinde İran otomotiv endüstrisindeki standartların Avrupa Birliği normlarına yakınlaştırılması hedeflenmektedir. Sektörde aktif olan bir diğer şirket olan Fransız Bureau Veritas da E-İz Sertifikaları ve Üretim Uyumu lisansları konusunda çalışmalarını sürdürmektedir.

6. Sektördeki Sorunlar

İran otomotiv piyasasındaki dalgalanmaları özetlemek için gelir düzeyi düşük tüketiciler nezdinde oldukça tutulan iki modelin fiyatlarının son dönemde yaşadığı değişimi açıklamanın yeterli olacağı değerlendirilmektedir. İran Khodro'nun ürettiği Peugeot 405, Ekim ayı itibariyle 510 milyon Riyalden (3.642 dolar) satılmakta olup, İran yılının başı olan 21 Mart 2018'e göre %59'luk bir fiyat artışı anlamına gelmektedir. Saipa Pride ise 350 milyon Riyalden (2.500 dolar) satılmakta olup, bu durum yılbaşına göre %60'lık bir artışı yansıtmaktadır. Fiyat artışlarının firmaların birçok sıkıntıdan dolayı piyasaya arzı azaltmasından kaynaklı olduğu kadar İranlı tüketicilerin finansal yapıdaki çarpıklıklardan dolayı arabaları bir değer saklama ve biriktirme aracı olarak görmelerinden kaynaklı talep yüksekliğinden de oluştuğu belirtilmektedir. Öte yandan, son bir yılda hammadde fiyatlarının %72, işçi ücretlerinin %56, işletme maliyetlerinin %21 arttığı belirtilen İran'da, yapılan fiyat artışlarının bile yeterli olamayabileceği ve önümüzdeki dönemde yeni artışların yapılabileceği ifade edilmektedir.

Otomotiv sektöründeki düşük kalite standartları ve akaryakıtta uygulanan yüksek sübvansiyonlar nedeniyle yolların araçlanma sayılarının yüksekliği İran'daki yol güvenliğini oldukça olumsuz etkilemektedir. Dünya Sağlık Örgütü 2014 yılı verilerine göre İran, dünyada en fazla trafik kazasının olduğu ülke durumunda olup, ülkede her 100 bin kişiden 43,5'i trafik kazalarında hayatını kaybetmektedir. Bu rakam, her 19 dakikada 1 kişinin hayatını kaybettiği anlamına gelmekte ve istatistiği tutulmayan çok sayıda yaralıyı ifade etmektedir.

Otomotiv sanayisinin diğer sorunları olarak hükümetin özellikle fiyatlar üzerindeki aşırı düzenleyici yaklaşımı, hammadde fiyatlarındaki sıçramalar, ithalat kısıtlamaları, büyük firmaların yedek parça üreticilerine olan borçları, krediye erişimde sıkıntılar, modası geçmiş yönetim, tasarım ve üretim teknikleri, dağınık yapıda örgütlenmiş satış kanalları ve rekabetçi olmayan pazar yapısı gösterilmektedir.

ABD'nin KOEP'ten ayrıldığını açıklamasının ardından İran'da 1.339 ürünlük ithalatı yasaklanan ürünler listesi oluşturulmuş olup, en büyük ikinci ithalat kalemi olan ithal otomobiller ve bazı yedek parçaların da bu listede yer aldığı görülmektedir. Uygulamaya geçen düzenleme sonrasında 30 binden fazla ithal aracın gümrüklerde bekletildiği belirtilmektedir. Dahası, yedek parçanın da ithalat kısıtlamalarına tabi olmasından dolayı otomotiv üreticilerinin hangarlarında birkaç küçük yedek parça eksikliğiyle tamamlanabilecek olan binlerce aracın biriktiği belirtilmektedir. Öte yandan, İran otomotiv piyasasında oldukça yaygın bir satış tekniği olarak kullanılan ön ödemeli satışlara ithal otomobillerin konu edilmesi de son dönemde yasaklanmış durumdadır. İran'da otomotiv yedek parçalarının %60'ının ithal edildiği bilinmekte olup, ithalat kısıtlamalarının sektördeki sıkıntıları artıracığı belirtilmektedir.

İran Uzmanlaşmış Yedek Parça Üreticileri Derneği'ne göre İranlı otomotiv firmalarının yedek parça üreticilerine 3,57 milyar dolar borcu bulunmakta olup, bu borcun 1/3'lük kısmı son dört ayda oluşmuştur. Borcun 1/3'lük kısmının ise ödenmesi gecikmiş borç olduğu ve bu durumun üretici firmaları oldukça zorladığı belirtilmektedir. Önceki ambargo döneminde yedek parça üreticilerinin yarısının otomotiv firmalarından alacaklarını tahsil edememesi nedeniyle battığı İran'da, sektörde yeni dönemde de buna benzer piyasa çalkantılarının olabileceği belirtilmektedir. Hükümetin araç fiyatlarını düzenleyen yaklaşımını terk etmesi durumunda otomotiv firmalarının kâr edebileceği ve yedek parça üreticilerine borcunu ödeyebileceği, aksi durumun ise sektörde iflasların olmasına neden olabileceği belirtilmektedir. Ayrıca, son dönemde yedek parça üretiminin %40-50 oranında azaldığı, bu durum neticesinde sektörün 550 bin olan istihdam kapasitesinin 15.000 eksildiği, önümüzdeki dönemde hükümet tarafından gerekli önlemler alınmadığı takdirde sektörde işten çıkarmaların yaygınlaşabileceği belirtilmektedir.

7. Hükümet Politikaları

İran'da hükümet tarafından otomotiv sanayisinde son dönemde ortaya çıkan krizin çözümü için bir kurtarma planı oluşturulmuş olup, bu kapsamda ithal otomotiv parçalarının İran'da üretilmesi için 2 milyar dolarlık bir kaynak tahsisi yapılması ve endüstrinin krediye erişim hacminin %50 artırılması planlanmaktadır. Ayrıca, sektörün vergilerinin yeniden yapılandırılması da kurtarma paketi kapsamında yer almaktadır. Hükümet ayrıca, İran'ın yabancı ülkelerin otomotiv pazarlarına giriş için ortak yatırımları da teşvik etmektedir. Son dönemde İran firması IKCO, Azerbaycan'da bulunan Neftchala Sanayi Bölgesi'nde Azerbaycan firması AzEuroCar ile birlikte yaptığı ortak yatırımla Khazar markası altında yılda 10 bin araç üretecek bir tesis kurmuş olup, tesisin üretim hedefinin yakın zamanda yılda 30 bin araç olarak güncelleneceği belirtilmiştir. 14 milyon dolar yatırım ile kurulan fabrikanın %25'ini İran tarafı, %75'ini Azerbaycan tarafı karşılamıştır. İran tarafının fabrika yatırımındaki amacının Ukrayna, Rusya ve Orta Asya Cumhuriyetlerine satışlarını artırmak olduğu ifade edilmektedir.

İran'da hükümet tarafından 2025 Ekonomik Vizyon Planı hazırlanmış olup, adı geçen raporda otomotiv endüstrisinin geleceğine yönelik olarak "Teknolojik gelişmeye dayalı rekabetçi yapısıyla bölgede birinci, Asya'da beşinci, dünyada on birinci büyük üretici olmak" hedefi konulmuştur. Bu hedef çerçevesinde İran'ın yılda 2 milyonu iç tüketim, 1 milyonu da ihracat olmak üzere, 3 milyon binek araç üretmesi öngörülmektedir. Yatırımların yeniden başlamasıyla bu hedefin gerçekleşmesi imkansız yakın duruma gelmiştir.

İran Sanayi, Ticaret ve Madenler Bakanlığı da otomotiv endüstrisi için dokuz stratejiden oluşan bir stratejik plan hazırlamış olup, planın özeti aşağıda yer almaktadır.

a. Üretim gücünü artırılması

- SKD ve FCKD formatındaki üretimin kademeli olarak azaltılması/ortadan kaldırılması.
- Tasarım bölümlerinin yedek parça ve oto imalat sektöründe kurulması ve tanıtılması.

b. Yatırımların geliştirilmesi

- Değerli markalar ile doğrudan yatırım/ortak yatırımların yapılması.
- Boya, cam, vb. hammadde üretim ünitelerinin kurulması ve geliştirilmesi.

c. Teknoloji penetrasyonunun artırılması

- Araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin desteklenmesi.
- Elektrik ve elektronik alanlarında yeni teknolojilerin tasarlanması ve geliştirilmesi.

d. Sektörel kollar arasında işbirliğinin geliştirilmesi

- Lastik üreticileri ve otomobil yedek parça üreticilerinin birleştirilmesi, 5 lider lastik üreticisi ve 3 otomobil yedek parça üreticisinin küresel pazarda rekabet edebilir duruma getirilmesi.

e. Uluslararası işbirliklerinin genişletilmesi

- Büyük saygın küresel üreticiler ile ortak yatırımlar yapılması.
- Büyük hacimli ihracat sözleşmelerinin yapılması.

f. Finansman yöntemlerinin çeşitlendirilmesi

- Yeni satış tekniklerinin uygulanması.
- Otomobil endüstrisinin finansa erişimini kolaylaştırmak için fon oluşturulması.

g. Otomobillerin ve Parçaların İthalat Değerini Yönetmek

- Şeffaflığı artırmak için gümrük vergilerinin 5 yıllık olacak şekilde belirlenmesi.
- Kullanılmış araç ve parça ithalatının yasaklanması.

h. Yerli markaları talep eden tüketicilerinin korunması ve desteklenmesi

- İranlı otomobil üretici ve ithalatçıların kalite, satış ve satış sonrası hizmetlerinde performansının izlenmesi.

i. Tüketim reformu gerçekleştirilmesi

- Yerli markaların satın alınmasını teşvik etmek.
- Küçük ve hibrit araçların kullanımını teşvik etmek.

İran'da hükümetin otomotiv sektöründeki yatırım öncelikleri aşağıdaki gibidir.

- Enjektörler ve enjektör iğnesi
- Otomotiv CNG kitleri ve diğer ekipmanları
- ABS fren sistemleri
- Araba hava yastıkları
- Kompozit fren balatası
- Otomatik vites şanzımanı
- Güncel teknolojiye sahip yaylar
- Süper şarjlı arabalar
- Bilyalı ve makaralı rulmanlar
- İleri teknoloji sentetik benzinli ve dizel motorlar
- Elektrikli otomobil ve motosikletler
- Düşük yakıt tüketimine sahip motorlar
- Dizel motor
- Hibrit ve elektrikli araçlar için şanzımanlar (manuel-otomatik)

Öte yandan, İran'da otomotiv sektöründe uygulanan vergiler ise aşağıdaki gibidir.

İran'da 2017 Yılında Otomotiv İthalatına İlişkin Vergi Oranları	
Motor Hacmi	Vergi Oranı
1000-1500 CC	Benzin % 50, Dizel %32
1500-2000 CC	Benzin %95, Dizel %32
2000-2500 CC	Benzin % 130
2500 CC ve üzeri	Yasaklanmıştır

Kaynak: Sanayi, Ticaret ve Madenler Bakanlığı

8. Yabancı Yatırımlar

İran'da otomotiv sektöründe yabancılar genellikle İranlı yerli üreticiler ile ortak yatırım şeklinde faaliyet göstermektedir. Yabancı firmaların ortak yatırımlar ve ortaklıklardaki payının %51'e kadar çıkmasına izin verilmektedir. Yabancı otomotiv firmalarının 2015 yılında İran pazarına giriş stratejilerine ilişkin edinilen bilgilerden, İran'da 176 adet lisans anlaşması, 82 adet ortak yatırım, 59 adet teknik yardım programı, 38 adet teknoloji transfer anlaşması, 25 adet de özel acentelik yönteminin kullanıldığı görülmektedir.

Son dönemde başta Fransız firmaları olmak üzere yabancı firmaların döviz kurundaki dalgalanmalar, hükümetin uyguladığı ithalat kısıtlamaları, otomotiv parçalarına erişimdeki sıkıntılar ve ABD baskısından dolayı ülkeden çekildikleri görülmektedir. Çinli firmaların ise Batılı firmalardan boşalan pazardaki konumlarını güçlendirdikleri ve ülkedeki pazar payını giderek artırdıkları görülmektedir.

İran'da yabancı firmaların İranlı firmalarla ortak yatırım yapması durumunda İran hükümeti tarafından sözleşmelerde yerleşme (localization) şartı aranmakta olup, aracın üretiminde kullanılan parçaların %40'ının İran'da üretilmesi, beş yıl içinde bu oranın %85'e çıkarılması şart koşulmaktadır. Bu oranın karşılanamaması durumunda hükümet tarafından araç İran'da üretilse bile ithal araçlara uygulanan vergiler uygulanmaktadır. Konuya ilişkin İran Araç Üreticileri Derneği tarafından yapılan bir değerlendirmede, belirtilen oranın oldukça

yüksek olduğu, İran'da üretimi yapılan otomobillerde yerel parça kullanım oranının %20-93 oranında değiştiği, 1993 yılından beri üretimi gerçekleştirilen ve 7 milyondan fazla satılan popüler model Saipa Pride'da bile hala %13'lük ithal girdi bulunduğu, teknolojik neredeyse hiçbir parça kullanılmayan bu modelde bile hala ithal girdi bulunmasının teknolojik araçların üretimini gerçekleştirmek isteyen yabancı firmaları zorlayacağı değerlendirilmektedir.

İran'daki yerli otomotiv üreticilerinin Fransız şirketleri Peugeot, Renault ve Citroen ile kapsamlı bağlantıları bulunmaktadır. ABD'nin KOEP'ten çekileceğini açıklamasıyla birlikte adı geçen firmalar İran'daki faaliyetlerini durduracağını açıklamıştır. Iran Khodro Peugeot ile birlikte 405, 206 ve 2008, Renault ile birlikte Logan üretimi yapmaktadır. Saipa'nın da Renault ile Sandero üretimi konusunda işbirliği bulunmaktadır. Bir diğer Fransız firması Citroen'in ise Saipa ile C3 modelinin üretimi konusunda işbirliği bulunmakta olup, şu ana kadar ön ödemeli satış yöntemiyle 2.000 araç satışı gerçekleştirilmiştir. Citroen, yaptırımlara rağmen 2018 Kasım ayına kadar bu teslimleri gerçekleştirdikten sonra İran'daki faaliyetlerini durduracağını belirtmektedir.

Bu yılın ilk dört ayında İranlı yerel ortaklarla beraber Peugeot tarafından 117.637; Renault tarafından 28.013; toplamda ise 145.650 araç üretilmiş olup, bu rakam geçtiğimiz yılın aynı dönemine göre %17,31'lik bir azalışa tekabül etmektedir. Peugeot'nun İran pazarındaki payı bir önceki yılda %33 iken, bu yıl %29'a düşmüştür. Renault'nun payı ise %10'dan %7'e düşmüştür. Yaptırım kararı öncesi piyasada satılan her 100 araçtan 36'sının Fransız markası olduğu düşünüldüğünde Fransız firmaların ülkeden çekilmesinin otomotiv sektöründe oldukça önemli değişimleri beraberinde getirmesi kaçınılmaz olacaktır. Ayrıca, Avrupalı bir diğer üretici olan ve İran'ı Ortadoğu Bölgesinde ana üretim üssü yapmayı hedefleyen İsveç firması Scania da, İran'da yılda 1.350 otobüs üretimi için kurduğu fabrikasını kapatma kararı almıştır.

G.Koreli firmaların da İran pazarından ambargolar sonrasında çekildiği görülmektedir. İran firması Kerman Motor ile i20, Accent, Elantra ve Tucson modelinin üretimi için 2017 yılında ortak yatırım yapan Hyundai ülkeden çekileceğini belirtmiştir. Kerman Motor, ön ödemesini yapan kullanıcılara Hyundai ürünlerini teslim edemeyeceklerini, dileyen müşterilere geri ödeme yapabileceklerini veya Çinli üreticiler olan JAC, Liffan, Geely ve BYD'nin modellerinden başka bir ürün teslim edebileceklerini belirtmiştir. Cerato modelinin de İran'da montajını yapmakta olan ve şu ana kadar 1.600 aracı teslim eden Kia da İran'dan ayrılan firmalar arasındadır.

Çinli otomotiv üreticileri ilk olarak İran'a 2007 yılında girmeye başlamış olup, şu anda İran'daki pazar payının %9'una sahip olmuşlardır. Batılı şirketlerin ülkeden çekilmesinin aksine Çinli firmalar İran pazarına olan ilgilerini artırarak devam ettirmektedir. Çinli firmalar bu yılın ilk dört ayında geçtiğimiz yılın aynı dönemine göre %27,7'lik bir artışla pazarda yer almış olup, bu dönemdeki toplam satışları 82.663'e ulaşmıştır. Çinli firmaların geçtiğimiz yıl İran pazarından aldıkları pay %16 iken, bu yıl İran pazarının %20'sinin Çinli firmalar tarafından doldurulduğu görülmektedir.

Çinli firmaların 14 otomotiv şirketiyle İran'da yer aldıkları ve yerel ortaklıklar kurdukları görülmektedir. İran'da yer alan Çinli otomotiv üreticileri Besturn, Brilliance, BYD, Changan, Chery, Dongfeng, Geely, Haima, Haval, Hawtai, JAC, Lifan, MG ve Zotye firmalarıdır. Ülkedeki en etkili Çinli otomotiv üreticisi Chery olup, geçtiğimiz yıl içinde bir önceki yıla göre %10,59'luk bir artışla 23.196 araç satışı gerçekleştirmiştir. Changan, Zotye ve Brilliance, İranlı yerel üretici Saipa ile birlikte çalışmakta olup, geçtiğimiz yıl içinde 25.290 aracın piyasaya sürülmesini sağlamıştır. Iran Khodro ise Haima ve Dongfeng ile birlikte

çalışmaktadır. Özellikle Dongfeng H30 modelinin İranlı tüketiciler tarafından tercih edilmesinin sonucunda bu firmaların da 15.867 adet araç satışına ulaştıkları görülmektedir.

Öte yandan, sektör temsilcileriyle yapılan görüşmelerde yurtdışı yatırım ortaklıklarının hükümetin tasarladığı gibi çalışmadığı, hükümetin zorladığı yerelleşme şartlarının gerçekleşme ihtimalinin düşük olduğu, firmaların İran pazarında çalışırken birçok zorlukla karşı karşıya kaldığı, önümüzdeki dönemde hükümetin başta yerelleşme şartları olmak üzere birçok konuda yeni adımlar atmasının beklendiği ifade edilmiştir.

9. Sonuç ve Değerlendirme

İran'da otomotiv sektörü devletin sektördeki baskınlığı, yapılacak yatırımlar için üretimde kullanılacak malzemelerde artan oranda yerelleşme şartlarını zorlaması, piyasadaki fiyatları piyasa mekanizmasının dışında düzenleyici yaklaşımı, satış sonrası hizmetlerde gelişmiş ülkelerdeki otomotiv sektörünün tersine uygulamaların dayatılması gibi nedenlerle korumacı bir görünüm arz etmektedir. Rekabetin oldukça zayıf olduğu İran otomotiv piyasasında korumacı yaklaşımın da etkisiyle oldukça geri teknolojiyle üretim yapılmaktadır. Sektör temsilcileriyle yapılan görüşmelerde İran'da üretilen motorların ortalama teknoloji yaşının 30 olduğu ifade edilmekte, en yeni motor teknolojisinin 18 yıllık olduğu belirtilmektedir. Sektöre yatırım yapan uluslararası otomotiv firmalarının İran otomotiv pazarında yer alabilmek için yüksek gümrük duvarlarını aşmak amacıyla eskimiş üretim hatlarını ülkeye getirdikleri görülmektedir. İran'da hükümetin uluslararası standartlarda üretim yapmaya çalışmasını teşvik etmesine rağmen, yerel lobilerin ve karşılaşılan yaptırımların etkisiyle bu süreç ivme kazanmamaktadır. 2018 yılında ABD tarafından uygulamaya koyulan yaptırımların bir diğer etkisi de hükümetin 1,8 milyon araç üretim hedefini döviz kurunda yaşanan dalgalanmalar nedeniyle 900 bine düşürmesi olmuştur.

Sektör temsilcileriyle yapılan görüşmelerde, ülkemiz firmalarıyla teknoloji transferi ve hammadde temini konusunda önemli işbirlikleri yapılabileceği ifade edilmiştir. İran Hükümeti'nin önümüzdeki dönemde oldukça eskimiş durumda bulunan ticari araç filolarının yenilenmesi için "Anahtar Karşılığı Anahtar-Key to Key" projelerini uygulamak istediği, bu kapsamda 200.000 aracın yenilenmesinin hedeflendiği, özellikle soğuk zincirli (frigorifik) araçlar konusunda İran'da önemli bir açığın bulunduğu, Türkiye'nin bu noktadaki kapasitesinden yararlanılmak istendiği belirtilmiştir. Yedek parça ithalatında ise, sektörde sahte ürünün çok fazla olduğu, Çinli yedek parçaların kalitesi nedeniyle daha önce yasaklandığı, yeniden başlayan ambargo nedeniyle serbest bırakılabileceği, Türkiye'deki KOBİ'lerin bu noktada kaliteli üretimleri nedeniyle önemli paydaşlar olarak İran pazarında yer alabileceği hususları vurgulanmıştır.

Yukarıdaki hususlar kapsamında, ABD pazarına yönelik çalışmayan yedek parça ve frigorifik soğuk zincir kasaları üreten KOBİ'lerimiz ile aracı lastik satıcılarının ödemelerini garanti altına alacak şekilde İran pazarına yönelik iş ve yatırım yapabileceği değerlendirilmektedir.