

İRAN ULAŞIM ALTYAPISI VE GÜMRÜK KAPILARI

Not: Bu nottaki bilgilerin, yürürlükteki İran'a yönelik yaptırımlar gözönüne alınarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

1. Ticari Deniz Limanları

1.1. Limanların Genel Değerlendirmesi

İran Gümrük İdaresi (IRICA) tarafından yapılan ve Abadan, Imam Khomeini, Bushehr, Khorramshahr, Genaveh, Lengeh, Chavibdeh, Arvandkenar, Charak, Dayyer, Shahid Rajae, Shahid Bahonar, Qeshm, Tiab, Jask, Chabahar, Fereydunkenar, Noshahr, Astara, Amirabad ve Anzali olmak üzere 21 limanı kapsayan çalışmada, ülke limanlarında günde 200 geminin yükleme ve boşaltma yaptığı, limanlardan 6,7 milyon ton ürünün de transit ticaretinin yapıldığı açıklanmıştır. Aynı açıklamada, İran'ın 11 büyük limanında kapasite kullanımının %20'de kaldığı belirtilmiştir. İran limanlarında yılda ortalama 130 milyon ton civarı yükleme ve boşaltma yapılmaktadır. Bunun 90 milyon ton civarı (63 milyon ton ihracat; 27 milyon ton ithalat) petrol dışı ürünler iken, 40 milyon civarı ise petrol ve petrol ürünleridir.

İran'ın ticaret limanları üç grupta (Hazar Denizi kıyısında bulunan limanlar, Basra Körfezi'ndeki limanlar, Hint Okyanusu'ndaki limanlar) ele alınabilir.

Tablo 1: Ticari Deniz Limanları

Limanın Adı	Boylam (°)	Enlem (°)	Limana Kapasitesi, Ton/Yıl
Shahid Rajae, Bandar Abbas	56.2666667	27.1833333	70.000.000
Imam Khomeini	49.1055556	30.4355556	50.000.000
Bandar-e Mahshahr	30.4678708	49.1723829	40.000.000
Bushehr	50.8333333	28.9666667	20.000.000
Asaluyeh	52.6166667	27.4666667	18.000.000
Chabahar	60.6300000	25.2866667	15.000.000
Shahid Bahonar	56.2091237	27.1520753	10.000.000
Amirabad	48.9899790	30.5769211	4.000.000
Abadan	48.9899790	30.5769211	4.000.000
Khorramshahr	48.2269563	30.3641484	3.000.000
Lengeh	54.8805556	26.5580556	840.000

1.2. Hazar Denizi'ndeki Limanlar

Ülkenin Hazar Denizi'ndeki limanlarının başlıcaları Anzali, Neka ve Amirabad olup, bu limanlardaki ticari faaliyetlerin yoğunluğu oldukça düşüktür. Avrasya Ekonomik Birliği ile İran arasında imzalanan Serbest Ticaret Anlaşması çerçevesinde Hazar Denizi'ndeki limanların önümüzdeki dönemde önem kazanacağı değerlendirilmektedir.

Anzali Limanı'nın İran'da devletin öncelik verdiği projelerden birisi olarak yansıtılan ve uluslararası ayakları da olan Kuzey-Güney projesi kapsamında ana transit güzergahı olması hedeflenmektedir. Limanda ayrıca Anzali Serbest Bölgesi olarak bir bölge de oluşturulmuş durumdadır. Bu amaçla limanın ulusal demiryolu ağına entegre edilmesi için çalışmalar yapılmaktadır. Limanın 22 iskelesinin olması ve yıllık 15 milyon ton kargo kapasitesinin bulunması hedeflenmektedir. Limanın büyüklüğü 71 hektar olup, 22.700 m² kapalı depolama alanı, 50 hektar açık depolama alanı, 1.215 m² hangarı bulunmaktadır.

Anzali Limanı'ndan ayrıca Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC)-Kazakistan-İran Multimodal Koridoru oluşturulmuş ve bu koridor vasıtasıyla ÇHC'den İran'a mal gönderilmiştir. Koridor, Doğu Türkistan'da bulunan Urumçi'den başlamakta, Kazakistan'ın Aktau Limanı'na varmakta, ürünler burada gemilerle Anzali Limanı'na aktarılmaktadır. Bu koridorun ilk aşamada yılda 6 milyon ton yük taşınması, önümüzdeki dönemde ise 15-20 milyon ton yük taşıma hedefine ulaşılması beklenmektedir. Bununla birlikte, ABD'nin İran'a yönelik deniz taşımacılığına ilişkin yaptırımlarını¹ da bertaraf etmesi hedeflenen bahse konu projeye ilişkin basına yansıyan haberlerde taşıma süresinin oldukça uzun olduğu ve bu modun etkili çalışmadığı ifade edilmiştir.

Mazenderan Eyaletinde bulunan Amirabad Limanı'nın Bağımsız Devletler Topluluğu ile yapılan bakliyat ve buğday ticaretinde öne çıkarılması beklenmektedir. Limanda özel ekonomik bölge de oluşturulmuş durumdadır. Liman ayrıca ulusal demiryolu ağına bağlı Hazar Denizi kıyısındaki tek limandır. İran halen dahilde işleme rejimi kapsamında Kazakistan ve Rus buğdaylarını ülke içinde işlemektedir. Bin hektar büyüklüğündeki bu liman Hazar Denizi kıyısındaki en büyük, İran'ın tüm limanları içinde ise üçüncü büyük limandır. Limanda ro-ro taşımaları, tren ve kamyonlara hizmet verebilecek 9 iskele bulunmaktadır. Amirabad Limanı'ndaki siloların bu kapsamda yapılan yatırımlarla kapasitesinin artırılması için çalışmalar yapılmaktadır. Halen limanın yıllık kapasitesi 7,5 milyon ton olup, 2030'a kadar 18 milyon tona çıkarılması hedeflenmektedir.

Neka Limanı da Mazenderan Eyaleti'nde bulunmaktadır. Bu liman, İran'ın Hazar Denizi'nde bulunan tek petrol limanı olarak faaliyet göstermektedir. Hazar Denizi'nin hukuki statüsüne ilişkin sorunların geçtiğimiz yıl içinde çözülmesi ve adigeçen denizdeki kaynakların kullanılmasının önündeki engellerin kalkmasının ardından bu limanın da önem kazanacağı görülmektedir. Aynı şekilde, Rusya'nın İran ile petrol swap anlaşması imzaladığı görülmekte olup, bu sayede limandaki tanker operasyonlarının sayısının arttığı ifade edilmektedir.

1.3. Basra Körfezi'ndeki Limanlar

Basra Körfezi uluslararası petrol ve sıvılaştırılmış doğalgaz taşımacılığında en önemli noktalardan birisidir. Basra Körfezi çevresindeki ülkeler dünyadaki kanıtlanmış petrol rezervlerinin %60'ının üzerinde oturmakta olup, bu durum modern ekonominin petrole aşırı bağımlılığı ve petrolün ekonomi dilindeki tabirle elastik olmayan yapısı nedeniyle bölgeyi daha da stratejik hale getirmektedir. Dünya günlük petrol tüketimi yaklaşık 45 milyon varildir. Bunun 20

¹ Müşavirliğimizce hazırlanan ABD'nin İran'a Yönelik Tek Tarafli Yaptırımları notunun incelenmesinde fayda bulunmaktadır. Bağlantı Adresi: <https://ticaret.gov.tr/data/5b8a43345c7495406a2270a6/yaptirimlar%20notu.pdf>

milyon varili Basra Körfezi'ni Umman Denizi ve Hint Okyanusu'na bağlayan Hürmüz Boğazı'ndan geçmektedir.

İran'ın petrol ihracatının %90'ı Basra Körfezi'nde bulunan Kharg Adası'ndaki terminaller vasıtasıyla gerçekleşmektedir. İran Devleti sıklıkla Körfez Bölgesi'ndeki gerginlik anlarında Hürmüz Boğazı'nı kapatacağı tehdidini öne sürmektedir. Aynı kapatmadan kendisinin de etkileneceği gerekçesiyle İran'ın Basra Körfezi'ndeki terminallerini Umman Denizi'ne sınırı olan Jask Limanı'na taşımak için çalışmalar gerçekleştirdiği görülmektedir. Halihazırda 2 milyar dolar proje bedeliyle yapımına başlanan 1.100 km'lik boru hattı vasıtasıyla Kharg Adası'ndan Jask Limanına petrol nakliyesi yapılması planlanmakta, projenin 2021 yılında tamamlanması öngörülmektedir. Jask Limanı'nda 30 milyon varil petrol depolama alanı ve günlük 1 milyon varil petrol ihracat alanı oluşturulması projenin hedefidir.

Basra Körfezi'ndeki limanlar petrolün yanı sıra İran'ın diğer dış ticaret ürünlerinin ithalat ve ihracatında önemli yer tutmaktadır. Ülkenin dış ticaretindeki taşımaların ağırlıkça %90'ını deniz yoluyla gerçekleştirmekte ve bu rakamın %81'inin İran'ın Basra Körfezi'ndeki limanları vasıtasıyla olduğu görülmektedir.

Basra Körfezi'ndeki en işlek liman 3 milyon TEU konteyner kargosu olmak üzere 67 milyon ton yükleme ve boşaltmanın yapıldığı ve ana ithalat limanı olan 2.400 hektar büyüklüğündeki Hormozgan'daki Shahid Rajae Limanıdır. Ülke ithalatının 2/3'ü bu liman aracılığıyla gerçekleşmektedir. Adıgeçen limanda 43 milyon ton petrol dışı ürün yüklemesi; 24 milyon ton ise petrol ürünü yüklemesi yapılmaktadır. Liman ülkenin ticaretinin yarısının yapıldığı merkez olup, ülke konteyner trafiğinin %85'i bu liman üzerinden gerçekleşmektedir. Limanda 15 metre derinliğe sahip 23 demirleme noktası, 19 hektar kapalı depolama alanı, 23,5 km. liman içi demiryolu ağı bulunmaktadır. Bu liman ülkenin ekonomik başkenti mahiyetindeki Tahran'a ve ülkenin diğer bölgelerine karayolu, demiryolu ve havayolu ile bağlı durumdadır. Liman özellikle İran-Irak Savaşı döneminde İran'ın batı bölgesindeki limanların stratejik zayıflığının ortaya çıkması nedeniyle önem kazanmış ve hızla gelişmiştir. Limanda petrol rafinerisi de bulunmaktadır.

Basra Körfezi'ndeki diğer bir önemli liman ise Khuzestan Eyaletinde bulunan Emam Khomeini Limanı olup, adıgeçen liman 39 milyon ton yükleme-boşaltma kapasitesi ile ülkedeki en işlek ikinci limandır. Limandaki yüklemenin 26 milyon tonu petrol dışı ürünler, 13 milyon tonu ise petrol ürünleridir. Qeshm Limanı ise ülkedeki en işlek üçüncü limandır. Limanda yılda ortalama 6 milyon ton yükleme yapılmaktadır. Limandaki petrol dışı ürün yüklemesi 5,9 milyon ton, petrol ürünü yüklemesi ise yalnızca 100 bin ton civarındadır. Basra Körfezi'ndeki bu limanlardan ayrıca her yıl 17 milyon kişinin ülkeye girip çıktığı belirtilmektedir.

Basra Körfezi'nde bulunan ve ülkemiz için öne çıkan limanlardan birisi olan Buşehr Limanı'nın özellikle bölge ülkelerince Katar'a uygulanan ekonomik ambargo sonucunda öneminin arttığı, Türkiye-İran-Katar arasında imzalanan Mutabakat Zaptı ile birlikte Katar'a taşınacak Türk mallarının İran üzerinden transit ticaretinin yapılabileceği ve Buşehr Limanı'nın Türk firmaları için Katar'a yapılacak ticarete önem kazanacağı öngörülmektedir. Buşehr Limanı'na son dönemde yapılan yatırımlarla limanın İran'ın ikinci büyük limanı olması, konteyner kapasitesinin 400 bin TEU'dan 600 bin TEU'ya çıkarılması hedeflenmektedir. Limandan yılda 10 milyar dolar değerinde 20 milyon ton civarı yükleme-boşaltma yapıldığı,

petrokimya, gübre, çimento, klinkerlerin limandan ihraç edilen ana ürünler olduğu; ithalat kısmında ise enerji ekipmanları, muz, hayvansal yağ, sanayi tipi klimalar, otomotiv ve otomotiv yedek parçası lastikler, çay ve diğer sanayi ekipmanlarının öne çıkan ürünler olduğu görülmektedir.

1.4. Hint Okyanusu'ndaki Limanlar

İran'ın Basra Körfezi'nin dışında ticaret limanı imkanı oldukça azdır. Uzun yıllardır hayata geçirilmesine ilişkin çalışmaların yürütüldüğü İran'ın güneydoğusunda bulunan Sistan-Belucistan eyaletindeki Chabahar Limanı, Çin Halk Cumhuriyeti'nin Doğu-Batı ekseninde başlatmaya giriştiği Kuşak ve Yol projesinin etkisinin kırılması amacıyla ABD tarafından yaptırımlardan muaf tutulmuş ve ABD'nin bölgedeki müttefiki Hindistan tarafından işletilmeye başlanmıştır. Hindistan bu limanla Pakistan'ı by-pass ederek Afganistan, Orta Asya ve Rusya pazarına ulaşmayı hedeflemektedir. Çin Halk Cumhuriyeti ise Pakistan ile olan ilişkilerini liman diplomasisinde de sürdürmekte ve Pakistan'da bulunan Gawdar Limanı'nın geliştirilmesi projesinde yer almaktadır. Bu anlamda, bölgede Doğu-Batı ekseninde uzanan projeye ÇHC, deniz yoluyla dört hafta süren Avrupa Birliği pazarlarıyla arasındaki lojistik süresini kara yoluyla iki haftaya indirmeye çalışmaktadır. ÇHC'nin Kuşak ve Yol projesiyle bölgede artan nüfuzunu kırmak için ABD'nin Kuzey-Güney ekseninde Hindistan'ın da desteğiyle bir çalışma yaptığı görülmektedir. Bu noktada, Hindistan, İran'ın Chabahar Limanını geçtiğimiz yıl işletmeye başlamış olup, ilk konteyner gemilerinin bu liman aracılığıyla Orta Asya pazarlarının kullanımına açıldığı görülmektedir. Limanda 21 Mart - 21 Haziran 2019 tarihleri arasında 25.424 TEU yükleme yapıldığı görülmektedir. Limanın 8,5 milyon ton kapasitesi bulunmaktadır. Bununla birlikte, limandaki fazların geliştirilmesi ve bölge çevresinin güvenlik önlemlerinin güçlenmesiyle önümüzdeki dönemde limanın önem kazanacağı görülmektedir. Cumhurbaşkanı Ruhani tarafından yapılan bir açıklamada, önümüzdeki dönemde İran'ın en önemli limanının Chabahar olmasının hedeflendiği belirtilmiştir. Chabahar Limanı üzerinden Orta Asya ve Afganistan'a yapılan taşımaların konteyner başına Pakistan limanlarına göre 1.000 Dolar, Şehid Rajaei limanına göre 375 dolar daha ucuz olduğu açıklanmıştır.

Hindistan ile İran arasındaki Mutabakat Zaptı uyarınca İran tarafından Hindistan'a Chabahar Özel Ekonomik Bölgesi'nde petrokimya, gübre ve diğer doğalgaz bazlı sanayiler için yer tahsis etmesi, Hindistan'ın Chabahar'dan Sistan-Belucistan Eyaleti başkenti Afganistan sınırındaki Zahedan'a 1,6 milyar dolar proje bedeli olan 500 km'lik demiryolu bağlantısını tamamlaması, sonraki aşamada da Zahedan'dan Afganistan şehri Zaranj'a bir demiryolu bağlantısı yapması planlanmaktadır. Bu sayede, Afganistan ile Chabahar arasındaki 1.380 km.'lik mesafenin demiryolu vasıtasıyla geçilmesi planlanmaktadır.

Limanların işletilmesine ilişkin ülkedeki en önemli sorun ise, Kapsamlı Ortak Eylem Planı (KOEP) olarak bilinen ve 2016 yılında hayata geçirilen Nükleer Anlaşmadan ABD'nin çekilmesi ve İran'a yönelik yaptırımların ABD tarafından yeniden uygulamaya konmasıdır. Bunun neticesinde İran'a deniz taşımacılığı kapsamında faaliyet gösteren 17 uluslararası taşımacılık firması İran limanlarına taşımacılık yapmayı bırakmıştır. Halen İran'ın deniz taşımalarının 2020 yılı itibariyle dünya deniz taşımacılığındaki ilk 10 şirketten biri olma hedefi bulunan İran Deniz Yolları Taşımacılık Şirketi (IRISL) aracılığıyla yapıldığı görülmektedir. ABD

yaptırımları ayrıca İran'a yönelik deniz taşımacılığındaki sigortaları da kapsamakta ve bu durum İran limanlarının potansiyeline ulaşmasının önünde önemli bir engel olarak durmaktadır.

İran'da 300 civarında küçük liman bulunmaktadır. Son dönemde Hazar Denizinde Fereydoun-e-Astara, Basra Körfezi'ndeki Deylam, Kangan ve Genaveh limanları özelleştirilmiş durumdadır. İran Denizyolları ve Liman İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından 2017 yılında yapılan bir açıklamada, İran'ın limanlarının geliştirilmesi ve yatırım yapılması amacıyla 8 özel sektör örgütüyle 1 milyar dolarlık anlaşma imzaladığı belirtilmiştir. Anlaşmaların 350 milyon dolarlık kısmının Mazendaran, 20 milyon dolarlık kısmının Hürremşehr, 100 milyon dolarlık kısmının Gilan, 70 milyon dolarlık kısmının Emirabad, 130 milyon dolarlık kısmının Buşehr, 45 milyon dolarlık kısmının Sistan-Belucistan, 210 milyon dolarlık kısmının Huzistan olduğu açıklanmıştır. Özel sektör yatırımlarının ise depolama, liman ekipmanları, limanların geliştirilmesi ve kapasitelerinin artırılması ile ilgili olduğu belirtilmiştir. Bunun yanı sıra, Hindistan ile Chabahar Limanı'nın geliştirilmesi için 3,2 milyar dolarlık bir anlaşma imzalanmıştır. Umman Şirketi Mohsin Haider Darwish LLC ile 2,1 milyar dolarlık Chabahar Limanı Lojistik Parkı projesi imzalanmıştır. G.Koreli POSCO şirketi ile Chabahar Serbest Bölge Örgütü arasında altyapı konusunda da bir anlaşma imzalanmıştır. Hindistan, Umman, ÇHC ve G.Kore ile limanların geliştirilmesine ilişkin yedi adet Mutabakat Zaptı imzalanmış olmasına rağmen, yaptırımların yeniden uygulanmaya başlamasını takiben Chabahar Limanı haricinde bu anlaşmaların geleceği belirsizleşmiştir.

2. Demiryolları

İran'da enerjiye sağlanan sübvansiyonların ekonomiye maliyeti oldukça yüksektir. Petrol ve doğalgazda sağlanan sübvansiyonun ise bütçeye maliyeti 14,5 milyar dolar dolayında olmaktadır. Ülkede ulaşım amacıyla kullanılan kişi başı enerji tüketiminin dünya ortalamasının üç katı olduğu ifade edilmektedir. Hükümet tarafından enerji sübvansiyonlarının kaldırılması ve bunun yerine halka finansal destekler verilmesine ilişkin çalışmalar yapılmaktadır. Bu amaçla Rekabetçi Üretim Geliştirilmesinin Önündeki Engellerin Kaldırılması isimli bir kanun çıkarılmış, bu kanun kapsamında ulaşım altyapısının da geliştirilmesi için planlamalar hayata geçirilmiştir. Demiryolu endüstrisinde de İran Demiryolu Örgütü tarafından işletmecilerin ve yatırımcıların elde ettikleri yakıt tasarrufu kapsamında destek alabilecekleri bir mekanizma oluşturulmuştur. 2014 yılında hayata geçirilen kanun kapsamında;

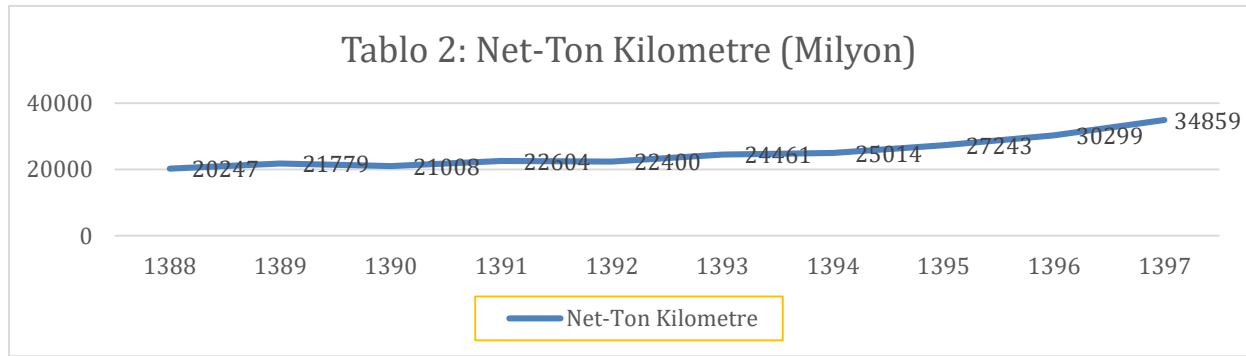
- Demiryolunun yolcu ve yük taşımacılığında kullanımının artırılması,
- Enerji tüketimi, çevre kirliliği ve ölümlü/yaralanmalı kazaların azaltılması,
- Verimliliğin ve hükümet gelirlerinin artırılması,
- Özel sektörün demiryolu işletmeciliğindeki payının yükseltilmesi,

hedeflenmiştir.

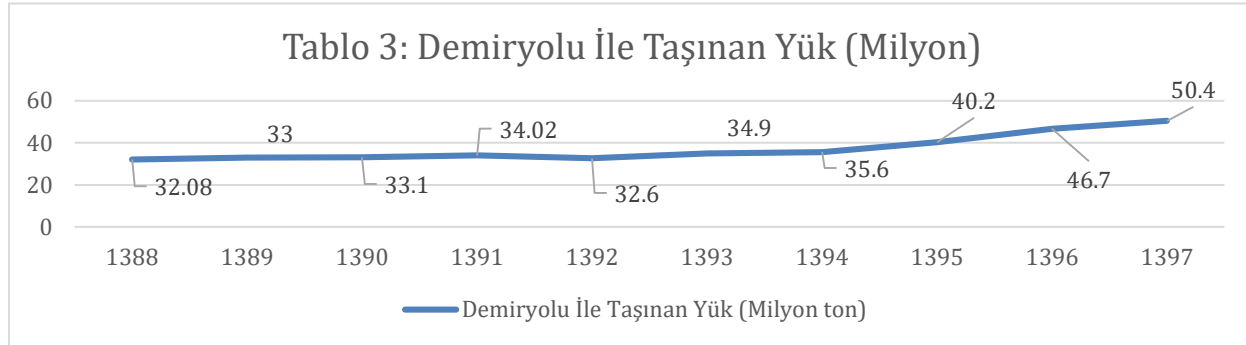
İran 6. Kalkınma Planı'nda (2017-2022) demiryolu yük taşımacılığının ülke içi, bölgesel ve küresel alana entegrasyonunun sağlanması hedeflenmiştir. Planda Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru olarak bilinen çalışmaya özel önem atfedileceği ifade edilmiştir. Bu raporda ayrıca 2005 yılından bu yana İran'ın demiryolu istatistikleri kapsamlı bir şekilde ilk defa olmak üzere paylaşılmıştır. Plan dönemi sonunda hükümet tarafından demiryolu yük taşımacılığının %30,

yolcu taşımacılığının ise %20 artırılması hedefi konulmuştur. İran'ın 2005-2025 yıllarını kapsayan Vizyon 2025 planında ise demiryolu ile seyahat eden yolcularının sayısının 25 milyondan 65 milyona çıkarılması hedeflenmiştir. Yaptırımların kalkmasının ardından hükümetin petrol ve doğalgaz gelirlerinin %1'ini demiryollarının iyileştirilmesi için ayıracağı açıklanmasına rağmen, yaptırımların yeniden başlamasıyla demiryolu projelerine çok kısıtlı kaynak ayrılacağı veya kamu-özel ortaklığı, Yap-İşlet-Devret gibi alternatif projelere odaklanabileceği değerlendirilmektedir.

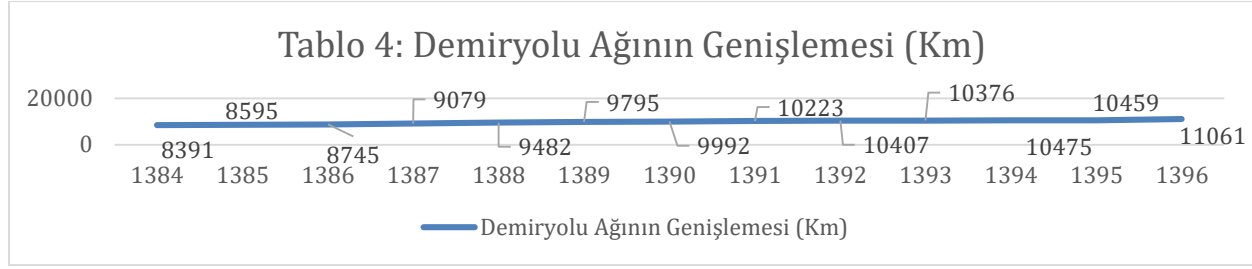
Paylaşılan istatistikler kapsamında Tablo 2'de görüleceği üzere, demiryolu ile taşınan ton-kilometrede 2011-2018 yıllarını kapsayan 8 yıllık periyotta %66'lık artış olmuştur. Demiryollarının toplam taşımacılık içindeki payı %12'ye ulaşmıştır. 2018 yılında ton-kilometre başına demiryollarındaki artış %15 olarak gerçekleşmiştir.



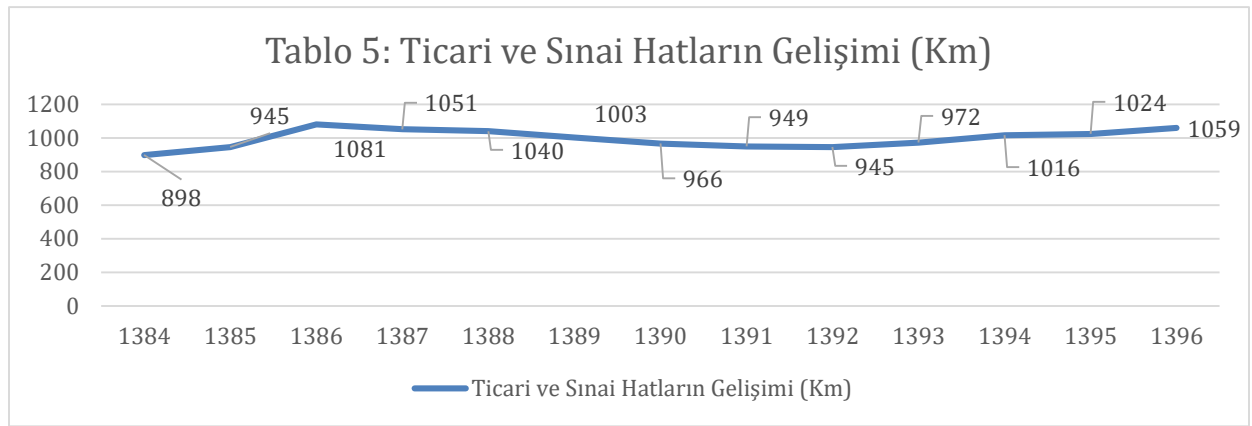
Tablo 3'te demiryolu ile taşınan yükün 2011 yılına göre 2018'de %30 artış gösterdiği ve 33 milyon tondan 59 milyon tona ulaştığı görülmektedir.



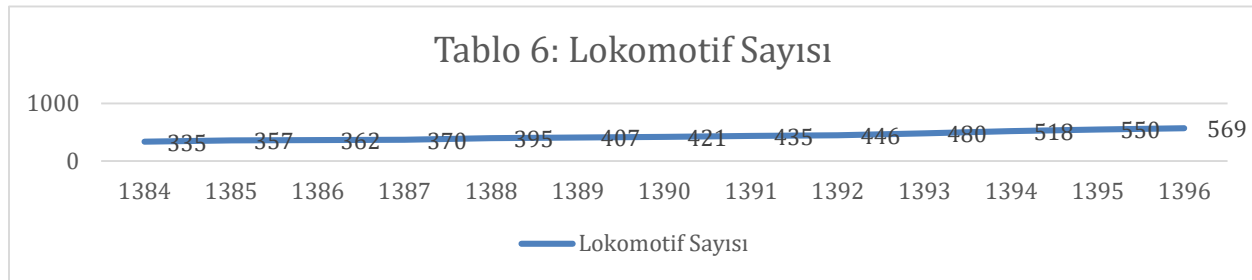
Ülkenin demiryolu ağının gelişimini gösteren Tablo 4 incelendiğinde ise, son on yıllık dönemde ülkedeki toplam demiryolu uzunluğunun 8.391 km'den 11.061 km'ye ulaştığı görülmektedir. Hükümetin hedefleri arasında demiryolu ağ uzunluğunun 2025 yılına kadar 25 bin km.'ye ulaştırmak olduğu görülmektedir. Geçmiş dönemde Şiraz, Hamedan, Kermanshah, Gorgan-İnceburun, Maraghe-Urumiye, Reşt-Astara, Tazarj-Bandar Abbas, Mahabad-Miandoab, Kazvin-Reşt gibi hatların açılışı gerçekleştirilmiştir. İran'ın 6. Kalkınma Planı'nda ayrıca demiryolu ağlarının sanayi merkezlerine bağlanması öncelikli hedeflerden biri olarak belirlenmiştir.



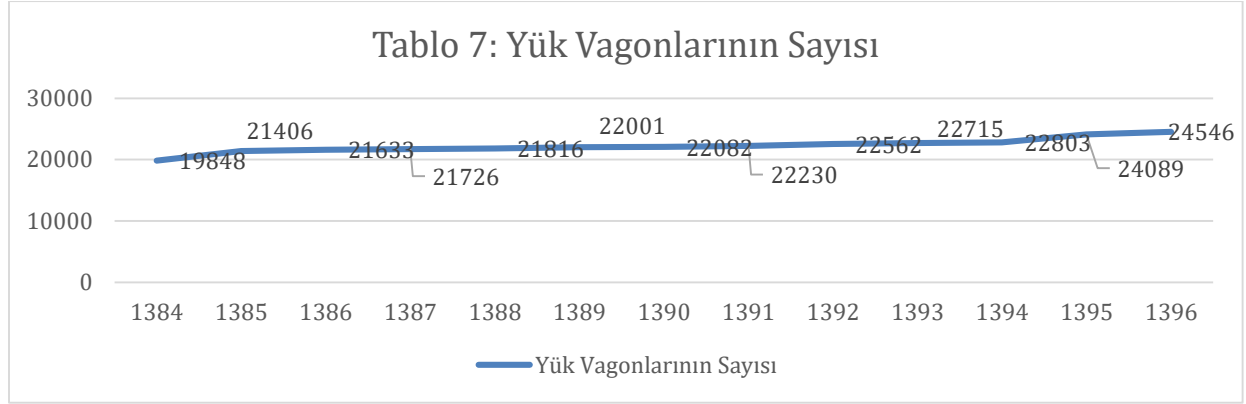
Tablo 5'te ülkedeki sanayi bölgelerine bağlı ek demiryolu hatlarının gelişimi gösterilmektedir. Ek demiryolu hatlarının zaman içinde ana arterlere bağlanması nedeniyle istatistiklerde düşme olduğu ifade edilmektedir. Bununla birlikte, ek demiryolu hatlarında yatırım açığı bulunduğu, özellikle lojistik merkezlerine çoklu taşıma modlarına izin verecek altyapıların teşekkül ettirilmesine ihtiyaç duyulduğu ifade edilmektedir.



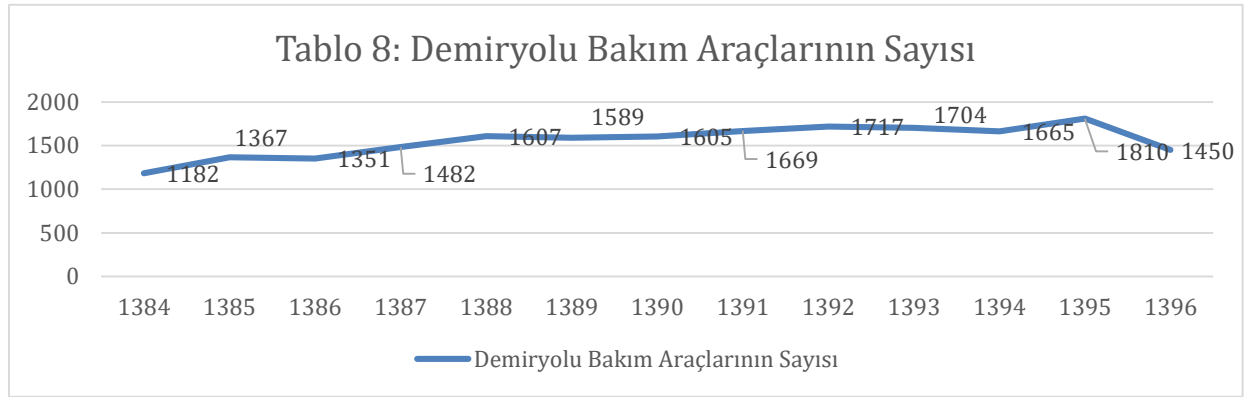
Tablo 6'da yer alan ülkedeki lokomotif sayıları incelendiğinde, dizel motorlu lokomotiflerin 2011-2018 yılları arasında %35 arttığı görülmektedir. Sektör temsilcileri ile yapılan görüşmelerde, demiryolu araçları üretiminde ülke içindeki kısıtların sektörün gelişimini engelleyen en önemli unsurlardan olduğu ifade edilmektedir.



Tablo 7'de ülkedeki yük vagonlarının sayısı ele alınmakta olup, 2011-2018 yılları arasında ülkedeki yük vagonu sayısının %25 artış göstererek 19.848'ten 24.546'ya ulaştığı görülmektedir.



Hükümetin demiryolu yolcu, hizmet ve bakım araçlarına ilişkin standartları yükseltme çabaları neticesinde birçok aracın ilgili standartları karşılayamadığı için devre dışı bırakıldığı belirtilmekte olup, bahse konu istatistikler Tablo 8’de gösterilmektedir.



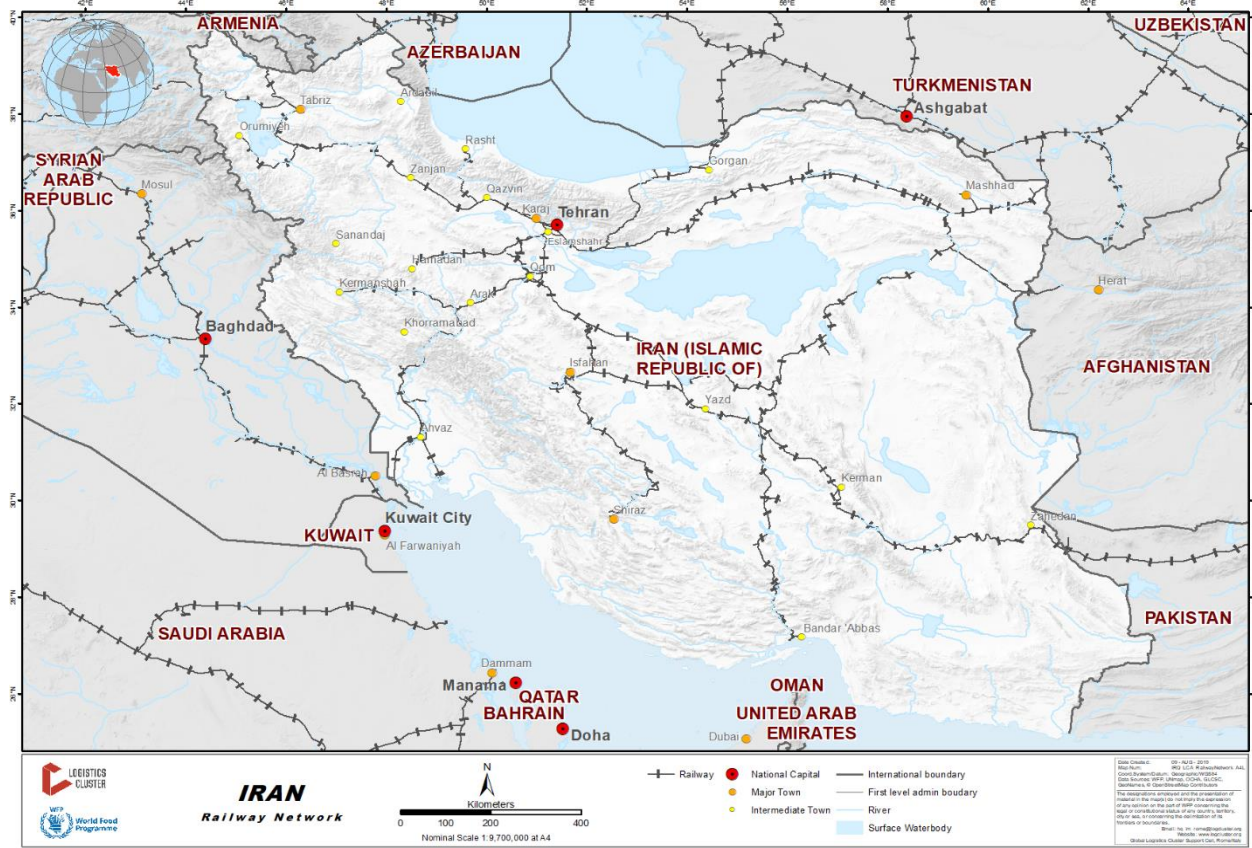
Tüm bu istatistiklerin de gösterdiği gibi, İran uzun yıllardır süren yaptırımlar nedeniyle sermaye açlığı çeken bir ülke durumundadır. Hükümetin sermaye çekme sorunları bulunmasına rağmen, 6. Kalkınma Planı’nda ülke için iddialı hedefler ortaya konmuştur. Bu hedeflere İran’ın önceki dönemlerde olduğu gibi devletçi bir yaklaşımla ulaşmasının mümkün olmadığı anlaşılmış, hükümet tarafından kamu-özel işbirliği, Yap-İşlet-Devret gibi projeleri cesaretlendirici bir mevzuat altyapısının oluşturulması hedeflenmiştir. Planda ayrıca, hükümetin ulusal sanayi ve maden projelerini ek demiryolu ağlarıyla ana arterlere bağlamaya çalışan, demiryollarının modernleştirilmesini hedefleyen, hizmet kalitesini artıracak, çoklu taşıma modlarını geliştirecek, demiryolu bağlantılı limanların oluşturulmasını sağlayacak projelere öncelik tanıdığı görülmektedir.

İran’da yakın dönemde 28 bin demiryolu taşıma aracına ihtiyaç duyulacağı, finansal sıkıntılardan dolayı bu araçların edinilmesinde sorunlar bulunduğu, Rusya ile İran arasında imzalanan 3 milyar dolarlık anlaşma çerçevesinde Rusya’nın bu araçların temini için İranlı bir şirketle %80’i Rus, %20’si İranlı olmak üzere ortak yatırıma giriştiği, bu yatırımla yılda 300-400 araç üretimi yapılması planlandığı açıklanmıştır. Bu çerçevede ilk aşamada 7.000 vagon tesliminin gerçekleşmesi, bunun 4.900’ünün İran içinde üretilmesi hedeflenmektedir. Anlaşma çerçevesinde Rusya ayrıca 600 km’lik Germser-İnceburun arasındaki demiryolunun da elektrifikasyonunu yapacaktır. Basına yansıyan bir haberde, İran Demiryolları Başkanı tarafından

yapılan açıklamada ülke içinde üretilmiş bulunan 213 demiryolu vagonunun filoya katıldığı, vagon sanayisinde yerleşmenin %58 olduğu, önümüzdeki dönemde 476 milyon dolarlık 1.791 demiryolu vagonunun daha filoya katılması için bütçe ayrıldığı ifade edilmiştir. Öte yandan, 2014 yılında çıkarılan bir düzenlemeyle özel demiryolu şirketleri tarafından işletilen demiryolu taşıma araçlarının yenilenmesi halinde demiryolu tarifelerinde 42 aylık bir süre için muafiyet tanınacağı açıklanmıştır. Hükümet tarafından yapılan çalışmada, demiryolu taşıma araçları tarafından yapılacak tasarrufla bahsekonu yatırımların üç yılda kendilerini amorti edeceği belirtilmiştir.

Ülkede öne çıkan bir diğer yatırım ise 2 milyar doları ÇHC Eximbank'ı tarafından finanse edilen ve 10 yılda tamamlanan Tahran-Meşhed Demiryolu'nun elektrifikasyonudur. Söz konusu hat İran'ın en çok yolculanan hattı olup, toplam yıllık 25 milyon tren yolculuğunun 3,2 milyonu bu hat üzerinde gerçekleşmektedir. Bu hattaki 4G bağlantılarının da 2020 yılı sonunda tamamlanması planlanmaktadır. Tahran-Zencan arasındaki 290 km'lik hattın 4G bağlantılarının da önümüzdeki dönemde yapılması planlanmaktadır. İletişim Bakanlığı'ndan yapılan bir açıklamada, ülkedeki demiryollarının %60'ının 2G, %38'inin ise 3G kapsamında olduğu belirtilmiştir. Aynı şekilde, 600 km.'lik Germser-İnceburun hattının da İranlı ve Rus firmalar tarafından elektrifikasyonunun yapılması projesinin ihalesi tamamlanmıştır.

Harita 1: İran Demiryolu Haritası



Ülkede son dönemde öne çıkan bir proje ise, İran Gümrük İdaresi ile İran Limanlar ve Deniz İşletmeleri Örgütü tarafından yapımı planlanan ve Shahid Rajaei Limanı'ndan İran'ın

diğer eyaletlerine demiryolu aracılığıyla konteynerlerin nakliye edilmesidir. Bu çalışmayla ülke içi nakliye maliyetlerinin azaltılması, verimin artırılması, bürokrasinin indirilmesi amaçlanmaktadır. Çalışma sonucunda Bandar Abbas Limanı-Tahran arasındaki yük taşımacılığı süresinin 48 saate indirilmesi hedeflenmektedir. Shahid Rajaei Limanı içinde bulunan 64 km.'lik hattın da önümüzdeki dönemde yenilenmesi için çalışmalar yapılacağı açıklanmıştır.

İran'ın ulaşım projelerinin kalbinde şu anda Avrasya'nın en büyük bağlantı projelerinden biri olarak gösterilen Uluslararası Kuzey-Güney Taşımacılık Koridoru (INSTC) yatmaktadır. Koridor; Azerbaycan, Rusya ve diğer ülkelerle İran limanlarını ve demiryollarını bağlamak ve Hindistan'daki Mumbai'den Finlandiya'ya mal taşımayı kolaylaştırmak için tasarlanmıştır. Bu bağlantılar sayesinde Rusya, demiryolu bağlantısı yoluyla hem Basra Körfezi'ne hem de Hindistan'a erişim sağlayacaktır. Projenin temelini 2000-2002 yılları arasında Rusya, İran ve Hindistan atmıştır. Ardından projeye Ermenistan, Azerbaycan, Kazakistan, Belarus, Tacikistan, Türkmenistan, Ukrayna ve Bulgaristan dahil olmuştur. Koridor; Güney ve Batı Asya-Kafkaslar-Güney Avrupa-Orta Asya-Basra Körfezi-Hindistan demiryolu ağlarının bağlanmasını, nakliye süresi ve maliyetlerinin azaltılmasını hedeflemektedir. ÇHC'nin Kuşak ve Yol Projesiyle bölgede etkisini artırdığı, INSTC paydaşlarının ise bu Koridorla ÇHC'nin etkisini dengelemeye çalıştığı yorumları yapılmaktadır. Koridor ülkeleri bu iddialara karşı çıkmakta, Avrasya'da kuzeyden güneye uzanan Hattın, doğudan batıya uzanan Kuşak ve Yol Projesini tamamlayıcı bir rolde olacağını iddia etmektedir.

Harita 2: İran'ın Lojistik Vizyonu



Müşavirliğimizin de katılım sağladığı 6 Mart 2019'da INSTC ile ilgili çalışmalarını koordine etmek üzere gerçekleştirilen iki günlük konferansta İran, Hindistan, Rusya, Türkiye, Tacikistan, Ermenistan, Azerbaycan, Belarus, Bulgaristan, Umman, Kırgızistan, Kazakistan ve Suriye dahil olmak üzere 13 ülke bir araya gelmiştir. Konferansta INSTC'nin Hindistan, İran, Afganistan, Ermenistan, Azerbaycan, Rusya, Orta Asya ve Avrupa arasında yük taşımacılığı için 7.200 km uzunluğunda çok modlu bir gemi, demiryolu ve karayolu ağı olarak öngörülüyor; merkezi bağlantısının Rusya'dan Azerbaycan'a, oradan İran'a kadar olan demiryolu hattı olacak; bu koridor vasıtasıyla Kuzey Avrupa ile Güneydoğu Asya'nın birbirine bağlanması ve yılda ilk aşamada 5 milyon, sonraki aşamalarda ise 12 milyon ton yük taşınmasının sağlanacağı; Finlandiya-Hindistan taşıma süresinin 45 günden 21 güne ineceği; koridorun Bombay, Moskova, Tahran, Bakü, Bandar Abbas ve Astrakhan gibi büyük şehirler arasındaki ticari bağlantıyı artıracığı; koridor sayesinde Doğu-Batı ticaretinde Süveyş Kanalı'na bağımlılığın azalacağı; Hindistan, Rusya ve Avrupa'ya İran üzerinden transfer maliyetlerinin düşeceği ifade edilmiştir.

Konferansta ayrıca 12 Ağustos 2018'de Azerbaycan, İran, Kazakistan, Rusya ve Türkmenistan liderleri Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü Sözleşmesinin imzalanmasının hattın etkili işleyişine katkı sağlayacağı, Hazar Anlaşması'nın bu ülkelerin Hazar'daki çıkarlarını koridorla ilişkilendirdiği ifade edilmiştir. Öte yandan, Hindistan ve Rusya 5 Şubat 2019'da INSTC hakkında bir Mutabakat Zaptı imzalamış olup, projenin özellikle İran kısmının hızlı ilerlemesi için katkı sunacaklarını belirtmiştir.

Hindistan temsilcileri konferansta; Hindistan'ın İran'ın güneydoğusundaki Chabahar Limanı'nın geliştirilmesine de özel önem atfettiğini; bu limanı yalnızca Pakistan'la yaşadığı sorunlardan dolayı transit engelini aşmak ve savaş yorgunu Afganistan'a yiyecek göndermek için kullanmaktan ibaret olarak görmediğini; Hindistan'ın Hazar ve Orta Asya ülkeleri ile ticaretine katkı sağlayacağı için önem verdiğini; Chabahar Limanı'nı INSTC'nin başlangıç noktası olarak konumladıklarını; limanı ve INSTC projesini Hindistan'ın halen 11,9 milyar dolar olan Orta Asya ile ticaret hacmini artırması ve Orta Asya ülkelerinden Hindistan'ın maden, metal, petrol ve gaz ithalatını kolaylaştırmasına katkı sağlaması nedenleriyle önemsediklerini ifade etmiştir.

INSTC'nin kısıtları olarak ise iki husus gösterilmektedir. İlk olarak, katılan tüm ülkelerin ortak sınırları paylaşmaması nedeniyle koridoru oluşturmanın zor olacağı; ayrıca farklı ülkelerin koridora ilişkin perspektiflerinin ve koridoru geliştirme yöntemlerinin farklı olduğu görülmektedir. İkinci olarak, İran'ın nükleer programına karşı uygulanan uluslararası yaptırımlar nedeniyle projenin gelişimi istenen hızda değildir. İran'a yönelik yaptırımlar özellikle proje finansmanı konusunda yaşanan sıkıntılar nedeniyle hattın kalbindeki İran'da projelerin gelişmesini kısıtlamaktadır.

Bölgede öne çıkan diğer bir proje olan Kuşak ve Yol Projesi (KYP), demiryolu ağırlıklı bir proje olup, Şanghay'dan Avrupa'ya mal gönderme süresini denizyolu süresinin yarısına tekabül eden iki haftaya düşürmeyi planlamaktadır. KYP ilk olarak ÇHC Hükümeti tarafından 2013 yılında "21. Yüzyılın Kara ve Deniz İpek Yolu" olarak açıklanmış olup, Avrupa, Asya ve Afrika arasındaki beş ana ticaret rotasını birbirine bağlamayı hedefleyen oldukça kapsamlı bir altyapı programını içermektedir. Plan, dünya nüfusunun %65'i olan 4,4 milyar insanı ve dünya ekonomisinin 21 trilyon dolarlık kısmını ele almaktadır. Projeye 4 trilyon dolar yatırım yapabileceğini açıklayan ÇHC, KYP ile ihracat pazarlarına erişiminin yanısıra enerjiyi de kapsayan

etkili bir doğal kaynak diplomasisi yapmaya çalışmaktadır. Türkmenistan ve Kazakistan gibi enerji zengini Orta Asya ülkeleri ile İran, ÇHC'nin doğal kaynak ve enerji diplomasisinde önemli yer tutmaktadır. ÇHC'nin proje ile İran'la ilişkilerini güçlendirmeye ve Körfez bölgesindeki etkisini artırmaya çalıştığı görülmektedir. İran'ın dış ticaretinde en büyük paya sahip olan ÇHC, aynı zamanda İran'dan en fazla petrol alan ülkedir. İki ülke liderleri sık sık ikili ticaret hacminin şimdiki hacmi olan 50 milyar dolardan 600 milyar dolara çıkarılmasını hedeflediğini açıklamaktadır. ÇHC, İran'ı Avrupa ile Orta Asya ve Orta Doğu üzerinden birbirine bağlayan kara tabanlı Yeni İpek Yolu projesi için önemli bir ortak olarak görmektedir.

Harita 3: ÇHC'nin Lojistik Vizyonu



KYP'nin kendine has bazı açmazları da bulunmaktadır. Öncelikle projenin geçtiği güzergahlar çatışma riskinin yüksek olduğu bölgeler olduğundan dolayı ÇHC'nin dış politika doktrininde önemli yer tutan kendi çıkarının olmadığı alanlara karışmama ilkesinden önemli bir sapma gerçekleşebilecektir. Ayrıca, İran'ın Hindistan ile geliştirdiği Chabahar Limanı ile ÇHC'nin Pakistan ile geliştirdiği Ghawdar Limanı oldukça yakın olup, iki ülkenin farklı ulaşım vizyonlarının çatışmasına neden olabilecek potansiyeldedir. Projenin önündeki en büyük engel olarak ise, demiryolu trafiğini yavaşlatabilecek farklı hat genişlikleri nedeniyle, güzergah boyunca ülkeler arasındaki demiryolu altyapısındaki farklılıklardan kaynaklanan zorluklar gösterilmektedir.

İran'ın ülkesi üzerinden geçen transit ticareti artırma hedefi de önemli bir hedef olarak İranlı yöneticilerle sık sık dile getirilmektedir. Bu amaçla İran, Orta Asya ile Basra Körfezi arasında mal taşımacılığını kolaylaştırabilecek uluslararası taşımacılık ve transit koridoru konusunda Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan, Hindistan ve Umman ile Aşkabat Anlaşması'nı imzalamıştır. Bu anlaşmanın İran'ın INSTC'deki rolünü de güçlendirmesi beklenmektedir.

İran'ın bölgesel ve bölge-ötesi demiryolu taşımacılığını geliştirmek için son dönemde hayata geçirdiği diğer çalışmalar aşağıda yer almaktadır.

- Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) Demiryolu Ulaştırma Konseyi gözlemci üyeliğinin alınması,
- İranlı demiryolu taşıyıcılarının BDT coğrafyasına demiryolu taşımaları için gerekli izinlerin sağlanması,
- ÇHC-İran Ulaştırma Koridorunun hayata geçirilmesi,
- Mirjaveh-Zahedan hattının açılmasıyla İran ve Pakistan arasındaki demiryolunun tamamlanması,
- İran-Azerbaycan-Gürcistan arasında bir koridor oluşturularak Karadeniz'deki kargoların Basra Körfezi'ne İran üzerinden ulaştırılmasının sağlanması,
- Türkiye-İran ve Türkiye-Afganistan arasındaki demiryollarının da işlerlik kazandırılması.

Tüm bu çalışmalar neticesinde İran Demiryolları'nın 120 milyon ton taşıma kapasitesine erişmesi hedeflenmektedir.

Hükümetin intermodal taşımacılıkta zaman yönetimini iyileştirmeye ilişkin çalışmaları çerçevesinde önümüzdeki dönemde İran Demiryolları İşletmeleri, İran Gümrük İdaresi ve İran Limanlar ve Deniz İşletmeleri Örgütü arasında bilgi-işlem sistemlerinin kurulması konusunda önemli iş fırsatlarının olabileceği değerlendirilmektedir. Ayrıca, demiryolu lojistiğinde uzmanlaşmış ve tecrübesi (know-how) yüksek firmaların yatırımlarının teşvik edilmesi sonucunda iş fırsatları doğabileceği değerlendirilmektedir. Bu noktada belirtilmesi gereken bir husus da, 6. Kalkınma Planı'nda demiryolu yük ve yolcu taşıma şirketlerine KDV muafiyeti tanınmasıdır.

İran'da son dönemde ayrıca, demiryolu bağlantı noktaları (switch) üreten bir fabrika kurulmuş durumda olup, bu tesiste bin kişinin istihdam edileceği, tesisin yılda 400 birim üretim kapasitesinin olduğu, her bağlantı noktasının 22.500 Avro bedelinin ülke içinde kalacağı ifade edilmiştir. Tahran-İsfahan Demiryolu projesinin elektirifikasyonu projesi hükümetin öncelik verdiği projelerin başında gelmektedir. Ayrıca, demiryolu yazılım sistemlerinin modernizasyonu konusunda da ülkede önemli iş fırsatları olduğu görülmektedir. Ülkede metro ağının da hızla geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapılmaktadır. İran Sanayi, Ticaret ve Madenler Bakanı tarafından yapılan bir açıklamada, ülkenin 2025 yılına kadar 4000 metro trenine ihtiyaç duyacağı açıklanmıştır.

İran'ın önümüzdeki dönemde ülke çapında hayata geçireceği demiryolu projeleri için 300 köprü, 100 tünel yapması planlanmaktadır. İran'ın demiryolu altyapısının yüzölçümlerine kıyasla Almanya'nın 1/19'u; Polonya'nın 1/10'u; Türkiye'nin yarısı olduğu ve hükümetin de iddialı

planları gözönüne alınarak, önümüzdeki dönemde demiryolu sektöründe firmalarımızca takip edilmesi gerekli önemli projelerin olacağı değerlendirilmektedir.

3. Karayolları

İran'da bütün şehirlerin ve en uzaktaki köylere kadar tüm köylerin karayolu bağlantısı vardır. Ülkenin uluslararası yol bağlantısı da kuzey, batı ve doğudan bulunmaktadır. Ülkede 83.485 km anayol, otoyol, devlet yolu ve bağlantı yolu ile 140.000 km köy ve kasaba yolu vardır. 28 bin km köy ve kasaba yolunun halen asfaltlanmadığı bilinmesine rağmen hizmet verebilir durumda olduğu ifade edilmektedir. Otoyol ve devlet yollarının tümü asfaltlanmış durumda olup, satırları iyi durumdadır. Yolların bakım, onarım ve işletmesi Yol ve Ulaştırma Bakanlığı sorumluluğundadır. Halen ülke çapında da 7 bin km yol yapımının sürdürüldüğü ifade edilmektedir. Ülkede 11 milyon civarı kayıtlı araç olduğu bilgisi bulunmaktadır. Ülke içinde karayollarının toplam taşımadaki payının %70 civarında olduğu ifade edilmektedir. 2013 yılından beri iktidarda olan Ruhani Hükümeti tarafından 10.642 km yol yapılmıştır.

Tablo 9: İran Karayolu Uzunlukları

Sınıflandırma	İlgili İdare	Uzunluğu
Otoyol	Yol ve Ulaştırma Bakanlığı	2.158 km
Devlet Yolu	Yol ve Ulaştırma Bakanlığı	13.519 km
Anayol	Yol ve Ulaştırma Bakanlığı	24.285 km
Bağlantı Yolu	Yol ve Ulaştırma Bakanlığı	43.513 km
Köy-Kasaba Yolu (Asfaltsız)	Yol ve Ulaştırma Bakanlığı	27.867 km
Köy-Kasaba Yolu (Asfaltlı)	Yol ve Ulaştırma Bakanlığı	112.308 km

İran'da yol altyapısı ve güvenliği konusunda sıkıntılar olduğu sık sık dile getirilmektedir. Ülkede her yıl 17 bin civarında kişinin trafik kazalarında hayatını kaybettiği, bu rakamla İran'ın dünyada 2016 verilerine göre nüfus başına en fazla ölümlü kazanın gerçekleştiği 4. sıradaki ülke olduğu belirtilmektedir. Ülkede trafik kazalarının yıllık maliyetinin 4 milyar dolar olduğu dile getirilmiştir. Yetkili idareler tarafından 3.200 karanoktanın belirlendiği ve bu karanoktalarda ilerleme sağlanmasına yönelik çalışmalar yapıldığı dile getirilmektedir. Sadece bu karanoktalarda son üç yılda 5.300 kişinin öldüğü resmi makamlar tarafından açıklanmıştır. Karanoktalarda iyileştirme yapmak için ilgili idare tarafından 270 milyon dolar bütçeye ihtiyaç olduğu ifade edilmiştir. Ölümlü kazaların yüksek olmasının ana nedeni olarak ülke içinde üretilen düşük kaliteli otomobiller gösterilmektedir. Bunun yanısıra, standart dışı yapılmış yolların da ölümlü kazalardaki önemli nedenlerden birisi olduğu ifade edilmektedir.

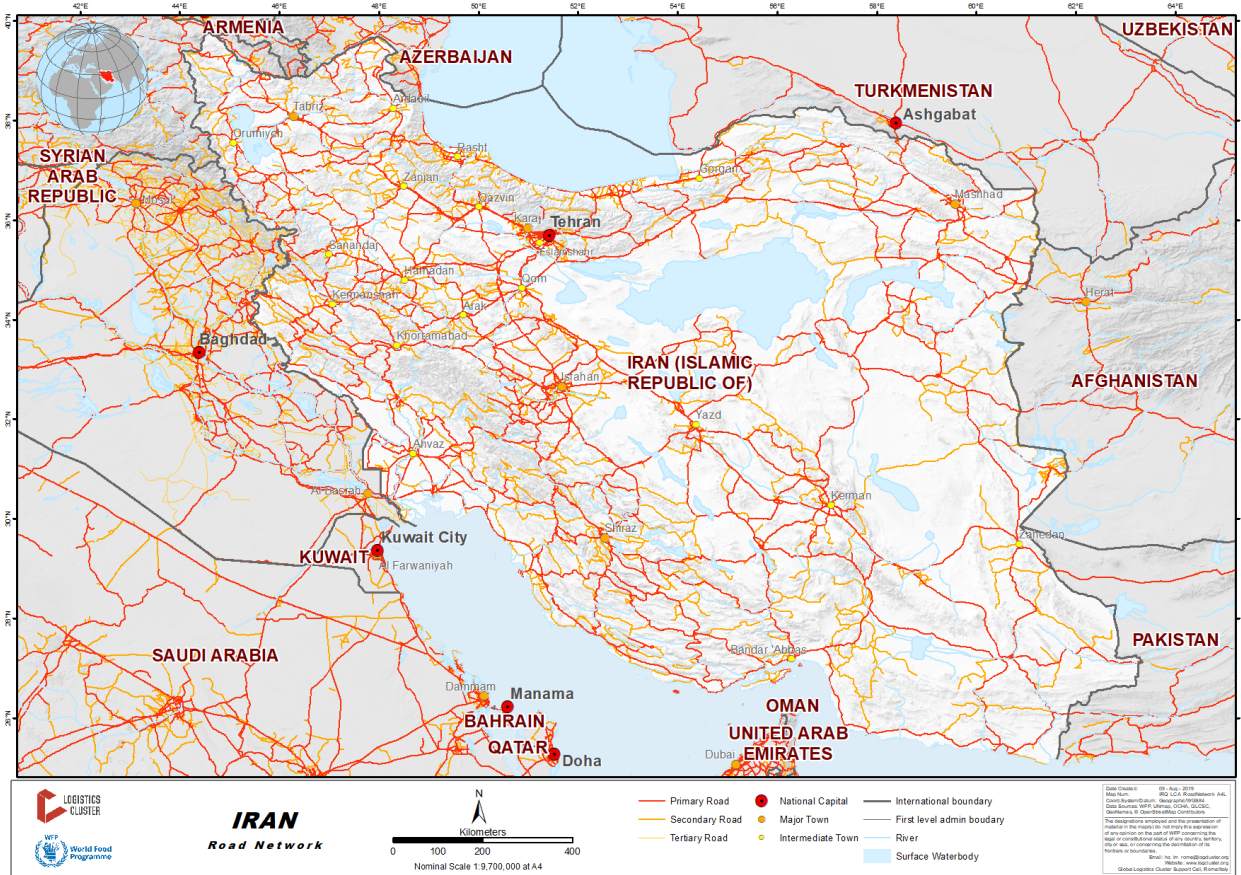
İran'da araç sayısının hızla yükselmesi nedeniyle yol altyapısında iyileştirmeye ihtiyaç duyulmakta olup, hükümetin bu amaç için kısa zamanda 3 milyar dolarlık bütçeye ihtiyacı olduğu, ulaşım sektöründe ise en az 80 milyar dolarlık yatırıma ihtiyaç duyulduğu açıklanmıştır. Hükümetin 2013'ten bu yana otoyol kapasitesini 1.300 km'den 2.158 km'ye yükselttiği, 6. Kalkınma Planı'ndaki hedefin ise 10 bin km. olduğu görülmektedir. Kendi özkaynakları ile bu hedefe erişemeyeceğinin bilincinde olan hükümet tarafından özel sektör tarafından oluşturulacak uluslararası konsorsiyumlar teşvik edilmesine rağmen, yaptırımlar nedeniyle yeterince ilginin

olduğunu söylemek zordur. Hükümetin ayrıca proje finansmanı konusunda enerji karşılığı proje üstlenilmesi önerileri getirdiği sıklıkla ifade edilmektedir.

İran'ın en önemli yolu 2.500 km. uzunluğundaki Batı'da Türkiye sınırındaki Bazargan ile Doğu'da Afgan sınırında yer alan A1 Otoyolu'dur. A2 Otoyolu ise Batı'da Irak sınırından başlayıp, Doğu'da Pakistan sınırındaki Mirjaveh'e kadar uzanmaktadır. İran önümüzdeki dönemde ülkenin transit taşımacılıktaki payını da artırmak istemekte ve 2021 itibariyle yılda 38 milyon ton yükün transit taşımaya konu edilmesini planlamaktadır. Bu rakamın 30 milyon tonu karayolu, gerikalanı ise demiryolu transit taşımacılığı olarak hedeflenmektedir.

Yol ve Ulaştırma Bakanı tarafından katılım sağlanan bir konferansta İran'ın önümüzdeki dönemde yaşanan karayolu taşımacılığı filosunu yenilemek için 65.000 kamyon ve tıra ihtiyacı bulunduğu dile getirilmiştir. Ülkede yılda ortalama 2 bin civarında ağır iş ve maden makinesi ithalatı bulunmaktadır. Ekonomik büyüme ve yaptırımların etkileri gibi nedenlerden dolayı dalgalı bir seyir izleyen iş ve maden makineleri ithalatında ekskavatörler (%64), yükleyiciler (%22), greyderler (%6), mini yükleyiciler (%4), roller (%4) ve buldozerler (%1) önde gelen kalemlerdir.

Harita 4: İran Karayolu Haritası



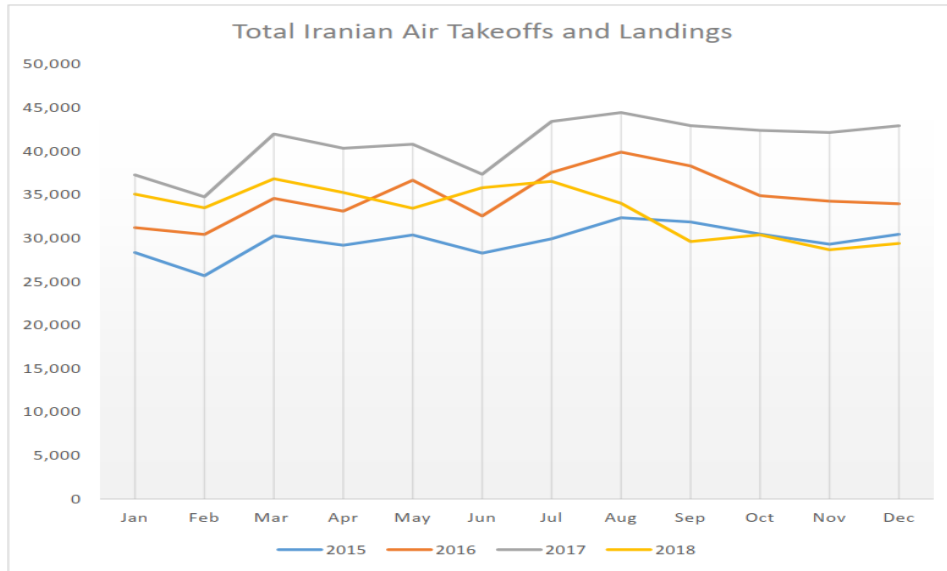
Ülkede başta başkent Tahran olmak üzere şehir içi trafikte de önemli sıkıntılar bulunmaktadır. Tahran'ın trafik altyapısı 2 milyon araç için tasarlanmış olmasına rağmen şehirde 4 milyon araç bulunmaktadır. Sorunu derinleştiren bir diğer etken ise, şehirde 2 milyon civarı motorsikletin olmasıdır. Şehir içi ulaştırma sistemleriyle ilgili katılım sağlanan bir konferansta yerel idareciler tarafından akıllı park sistemleri, elektronik çok katlı otoparklar, yenilikçi sinyalizasyon sistemleri gibi birçok alanda dünyadaki iyi uygulamaların ülkeye aktarılması ihtiyacı içinde bulunduğu ifade edilmiştir. Tahran'ın tüm bunların yanısıra şehir planlaması anlamında da coğrafi bilgi sistemleri yazılımlarına ihtiyaç duyduğu belirtilmiştir.

İran ihrac taşımalarında sübvansiyonlar önemli bir yer tutmaktadır. Ayrıca, İran devleti tarafından İran'ın ihrac mallarının İranlı firmalarca taşınması zorunluluğu bulunmaktadır. İran filosunun yetersiz kalması durumunda yabancı firmalardan hizmet alımına müsaade edilmektedir. Bununla birlikte, İran'ın karayolu filosunun oldukça yaşlı olduğu, frigorifik gibi soğutucu ekipmanlarda sıkıntılarının bulunduğu, araç yedek parçalarına erişimdeki sıkıntıların lojistik firmalarının rekabet avantajını önemli oranda ortadan kaldırdığı, İranlı firmaların yalnızca sübvansiyonlara dayanarak rekabet gücü elde etmeye çalıştığı, bu durumun sürdürülebilir olmaktan uzak olduğu sektör temsilcileri tarafından ifade edilmektedir.

4. Havalimanları

İran'da havacılık sektörü, ülkeye yönelik yaptırımların etkisinin hissedildiği en önemli sektörlerden birisi olup, bu durum sektörün rakamlarına önemli ölçüde yansımaktadır. Havalimanlarının istatistikleri incelendiğinde, havalimanlarına yaptırımların kalkmasının ardından yılda 40 bin iniş-kalkış yapıldığı; yaptırımların yeniden uygulanmasının ardından bu rakamın 30 binin altına düştüğü görülmektedir. Yapılan iniş-kalkışların ortalama %75'inin iç uçuşlar, %25'inin ise dış uçuşlar olarak gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 10: İran Havalimanlarında İniş-Kalkış Sayıları

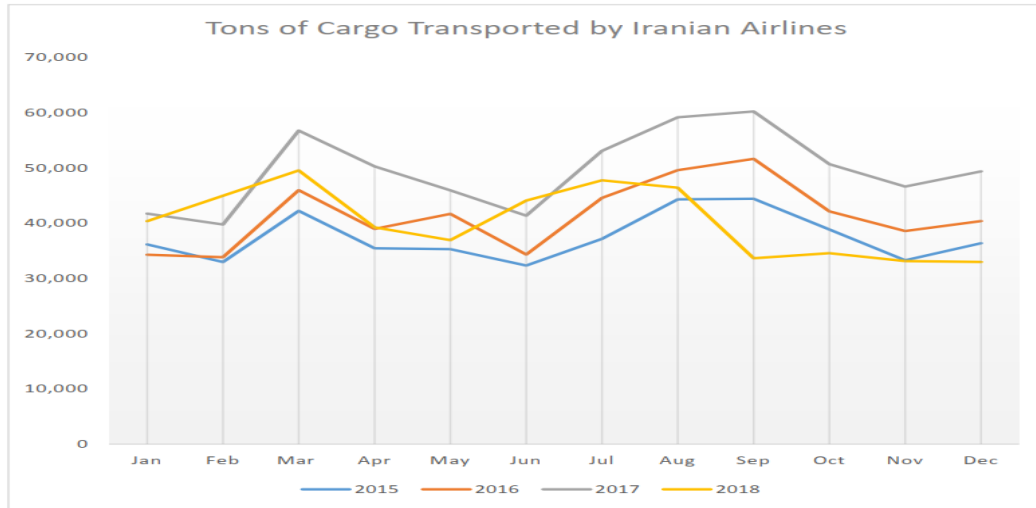


* Includes domestic and international carriers.

Sources: Iran Civil Aviation Organization; Iran Airports and Air Navigation Company

Hava kargosuna ilişkin rakamların ise 2017 yılında 50 bin ton civarında olduğu, bunun 25 bin tonunun iç kargo, geri kalanının ise dış kargo olarak gerçekleştiği görülmektedir. Hava kargolarının da yaptırımların yeniden uygulanmaya başlamasının ardından 40 bin tonun altına düştüğü görülmektedir. Bu rakamlar, havayollarının kullanımının ülke içi ve dışında kargo amacıyla da düşük olduğunu göstermektedir.

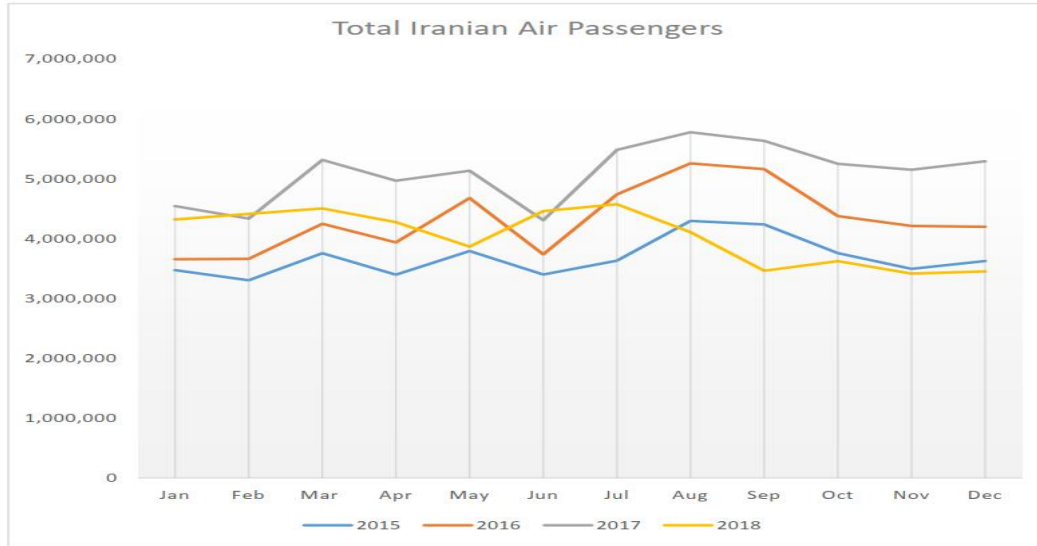
Tablo 11: İran Havayollarında Taşınan Kargo (Ton)



Sources: Iran Civil Aviation Organization; Iran Airports and Air Navigation Company

İran'daki toplam havayolu yolcu sayısının da yaptırımların kalkmasının ardından 5 milyon rakamlarına ulaştığı, yaptırımların yeniden başlamasının ardından ise 4 milyonun altına indiği görülmektedir.

Tablo 12: İran Havayollarındaki Yolcu Sayıları



* Includes domestic and international carriers.

Sources: Iran Civil Aviation Organization; Iran Airports and Air Navigation Company

İran'da havalimanları Yol ve Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı devlet şirketi hüviyetindeki Iranian Airports Holding Company (IAHC) isimli şirket tarafından işletilmektedir. Şirketin ülkenin ana havalimanı konumundaki Tahran Uluslararası İmam Humeyni Havalimanı'nın kapasitesini 2,8 milyar dolar yatırımla 6 milyon yolcudan 20 milyon yolcuya çıkarmak için planları bulunmaktadır. Havalimanları içinde kâr eden tek havalimanının Tahran'da bulunan İmam Humeyni Havalimanı olduğu belirtilmektedir. Bu havalimanı uluslararası uçuşların %70'ini gerçekleştirmekte, günde 300 uçağın iniş-kalkışına evsahipliği yapmaktadır. Havalimanının yıllık yolculanma sayısı ortalama 8 milyondur. Havalimanı Iran Airports Company tarafından işletilmektedir. Havalimanının 125 milyon dolara mal olan Salam Terminali 2019 yılı içinde açılmış olup, bu terminal vasıtasıyla iç hat uçuşları da başlatılmıştır. Havalimanın içinde ayrıca 2.500 hektarı serbest bölge ve 13.700 hektarı özel ekonomik bölge mantığında çalışacak olan Havalimanı Şehri (IKAC Airport City) oluşturulmuştur. Müşavirliğimizce Bölge İdaresine bir ziyaret yapılmış olup, Bölge Müdürü tarafından yapılan açıklamada şehirde ticari faaliyetler, üretim, telekomünikasyon, lojistik, otel, perakende outletleri, eğlence kompleksleri, fuar ve sergi alanları oluşturulmasının planlandığı ifade edilmiştir. Ülkedeki havayollarında dış uçuşlarda IKAC ülkedeki en önemli havalimanı iken, iç uçuşlarda ise Tahran'da bulunan Mehrabad Havalimanı ile, dini turizm anlamında önde gelen Meşhed'in öne çıktığı görülmektedir.

Ülkede faaliyet gösteren önemli havayolu firmaları Iran Air, Meraj Airlines, Mahan Air, Iran Aseman Airlines, Qeshm Airlines, Taban Air ve Zagros Airlines'tır.

Tablo 13: İran'daki En Büyük Havayolu Firmaları

IATA	Adı	Destinasyon
IR	Iranair (Iran Air)	52

EP	Iran Aseman Airlines	52
W5	Mahan Air	13
Y9	Kishair (Kish Air)	11
QFZ	Fars Air (Fars Air Qeshm)	1
PYA	Pouya Air	1

İran’da toplamda 319 havalimanı bulunmaktadır. Halen 60 havalimanının aktif bir şekilde çalıştığı değerlendirilmektedir. Tahran’da sekiz aktif havalimanı bulunmaktadır. Ülkedeki hava trafiğinin %80’i sekiz havaalanında gerçekleşmekte olup, bu havaalanlarından ikisi tam kapasite çalışmaktadır.

Tablo 14: İran’daki En Büyük 10 Havalimanı

IATA	Adı	Şehir	Havayolu	Destinasyon
IKA	Imam Khomeini International Airport	Tehran	21	43
MHD	Mashhad International Airport	Mashhad	12	39
SYZ	Shiraz Shahid Dastghaib International Airport	Shiraz	8	26
TBZ	Tabriz International Airport	Tabriz	7	10
IFN	Esfahan Shahid Beheshti International Airport	Isfahan	6	14
GSM	Qeshm International Airport	Qeshm	5	5
AWZ	Ahwaz Airport	Ahwaz	5	13
KIH	Kish International Airport	Kish Island	5	8
THR	Mehrabad International Airport	Tehran	5	37
BND	Bandar Abbas International Airport	Bandar Abbas	5	12

ABD’nin İran’a yönelik yaptırımları İran’ın havayolu sektöründe de önemli etkileri beraberinde getirmektedir. Ülkedeki 23 havayolu firmasının kiralama (lesser) yada mülkiyetinde 48 bin koltuk kapasitesine sahip 156 uçağı bulunduğu, 150 civarındaki uçağın ise bakımının yapılamadığı için uçuş yapamadığı, yalnızca 12’sinin 2000 yılından sonra edinilebildiği, ticari uçak filosunun ortalama yaşının 23,5 olduğu görülmektedir. Durumu daha da kötüleştiren husus ise yaptırımlar nedeniyle gerekli bakımları yapılamadığı için her yıl uçak filosunun %8’inin hizmet dışı kalmasıdır.

Hükümet yetkilileri tarafından İran uçak filosunun yenilenmesi için Nükleer Anlaşma sonrasında yapılan bir açıklamada 2025 yılına kadar 550 uçak alınmasının planlandığı açıklanmasına rağmen, yaptırımların yeniden devreye girmesiyle bu hedefe ulaşılamayacağı görülmektedir. Yaptırımların kalkmasının hemen ardından İran tarafından 200 uçak siparişi verilmiştir. Bu siparişlerden yalnızca 3 Airbus jeti ve 13 ATR turbotrop uçağı ABD yaptırımları yeniden devreye girmeden teslim edilmiştir. Ruhani Hükümeti tarafından ayrıca ülkedeki hava trafiğinin artışına paralel olarak 54 km² havaalanı terminali yapılmıştır.

Yaptırımlar kapsamında ABD’li sektörteki firmaların İran’a ihracat yapması yasaktır. ABD’li olmayan üreticilerin de herhangi bir ürünün en fazla %10’unu aşmayacak şekilde İran’a ihracat yapması mümkündür. Avrupa Birliği’nin İran’a yönelik sivil havacılık sektörüne yaptırımı bulunmamasına rağmen yalnızca Eurocopter ve Agusta Wetland gibi bazı firmalar İran pazarına satış yapabilmekte, bunun dışındaki birçok firma ABD’nin yaptırımlarından dolayı İran pazarıyla çalışmamaktadır. Yaptırımlar ayrıca İranlı sivil uçaklara yurtdışında uğradığı havalimanlarında teknik servis verilmesini, parça satışını ve yakıt teminini yasaklamaktadır. Bunların yanısıra, bazı ülkeler İranlı havayolu firmalarının bir kısmına güvenlik gerekçesiyle ülkeye uçuş yasağı koymuştur. Yaptırımlar ülkede ayrıca sektörde gizli işsizliğin oluşması, uluslararası standartların 1,5 katı üstünde yakıt tüketiminin gerçekleşmesi gibi diğer sorunları da beraberinde getirmektedir.

İran’ın yalnız uçak filosu değil, havacılık sektörünün her alanında büyük yatırım açıkları bulunduğu görülmektedir. Tebriz, Meşhed, Kerman, Şiraz ve İsfahan Havalimanlarının modernizasyon ve genişlemesi; Ahvaz ve Buşehr’de yeni havalimanları yapılması hükümetin gündemindedir. Mehrabad, Meşhed, Tebriz ve İsfahan Havaalanlarının geliştirilmesi için 2,35 milyar dolar; Şiraz Havaalanı’nın geliştirilmesi için ise 200 milyon dolarlık yatırıma ihtiyaç duyulduğu hükümet yetkililerince belirtilmiştir. Yol ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından 2016 yılında hava trafik yönetim sistemlerinin modernizasyonu için 250 milyon dolarlık yatırıma ihtiyaç duyulduğu açıklanmıştır. Bununla birlikte, İran’da havacılık sektörüne devletin müdahalesinin yoğunluğu ve ABD yaptırımlarının olası etkileri nedeniyle havayolu sektöründe iş yapma imkanlarının oldukça kısıtlı olduğu değerlendirilmektedir.

5. Gümrük Kapıları

İran’da gümrüklerde ithalat ve ihracat işlemlerinin tamamının elektronik hizmetlerle sağlanması ve Tek Pencere eliyle yürütülmesi Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile hüküm altına alınmıştır. Bu amaçla hayata geçirilen Entegre Gümrük Sistemi ile gümrük prosedürlerinin 26 günden 3 güne indirildiği ifade edilmiştir. Sistemle birlikte ihracat sertifikalarının çıkarılma süresi 7 günden 1 güne indirilmiştir. IRICA tarafından yapılan açıklamada, 2019 yılında ülkedeki gümrük işlemleri süresinin ithalat için %46, ihracat işlemleri için %39 azaldığı belirtilmiştir.

İran’ın yoğun gümrük kapılarının yükünü azaltmak ve küçük gümrük kapılarına etkili kullanmak amacıyla hayata geçirdiği mevzuat uyarınca küçük limanlarda gümrük vergilerinin %20 daha düşük olarak alınmasına ilişkin bir mevzuat oluşturduğu görülmektedir. Aynı mevzuat uyarınca denizcilerin de 10 milyon Toman (860 Dolar)’ın altında kalan ticari işlemleri de yılda en fazla altı kez olmak üzere gümrük işlemlerinden muaf tutulmuştur.

İran Gümrük İdaresi'nin son dönemde gümrük uygulamalarında önemli iyileştirmeler yaptığı görülmektedir. İthalat ve ihracat beyannamelerinin online bir sistem üzerinden 7/24 verilebilmesi, ürünün gümrük kapısına gelmeden önce ithalatçı tarafından bilgilerinin gümrük yönetimine verilebilmesi, gümrük idarelerinin kontrolü altındaki depo kontrol fişlerinin otomatik olarak elektronik sisteme yüklenmesi, gümrük borçlarının elektronik ortamda sorgulanabilmesi gibi, gümrük izinlerinin elektronik ortamda sağlanması, kargoların üzerindeki mühürlerin elektronik ortamda yapılması ve takibi, Elektronik TIR Sözleşmesi'ne katılım sağlanması gibi uygulamalarla İran'ın gümrük süreçleri iyileştirilmiştir. Gümrük işlemlerindeki kayıtdışılığın azaltılmasıyla gümrük vergisi gelirlerinin önemli oranda artması sağlanmıştır. Ülkedeki gümrük yetkililerince tüm ithal edilen ürünlerin %90'ının X-ray taramasından geçtiği de ifade edilmektedir.

Otomatik doğrulama sürecindeki değişiklikler, gümrük memurlarının belirtilen kural ve düzenlemelere ve bunların yeteneklerine göre otomatik olarak belirlenmesi, kırmızı, sarı ve yeşil kanalların oluşturulması, elektronik posta kutusu, elektronik yeşil kartların verilmesi, akıllı tartı, depolardan elektronik faturaların verilmesi ve çevrimiçi transit beyanı gibi birçok unsurun da son dönemde uygulamaya başlayan çalışmalarından olduğu ifade edilmektedir.

İran'da gümrüklerin bağlı olduğu Ekonomik İşler Bakanlığı tarafından 2019 yılı Ağustos ayı içinde yayınlanan bir Genelge'de, İran Gümrük İdaresi'nin (IRICA) gümrüklerin hızlı ve etkin çalışması gerekli önlemleri belirlenen takvim kapsamında alması gerektiği belirtilmiştir. Genelge'de öne çıkan hususlar aşağıdaki gibidir:

- Elektronik sistemlerin istikrarlı bir şekilde tanıtılması için gerekli önlemlerin alınması ve veri kaydı ve izin kontrol sürecinin hızlandırılması için iki ay içerisinde stratejik bir komite kurulması,
- Harmonize sistem kodlarının iyileştirilmesi,
- Özellikle ülke içinde üretimin artırılmasında kullanılacak hammadde ve aramaları için gümrük işlemlerinin hızlandırılacağı bir mekanizmanın kurulması, varolan mekanizmanın ise gözden geçirilmesi,
- İran Hükümeti'nce belirlenen ve resmi kurdan ithalatına izin verilen temel malların beyanlarının hızlı bir şekilde temizlenmesi için "yeşil hat" kapsamında işleme konulması,
- Tek pencere sisteminin geliştirilmesi.

İran'da gümrük kapılarının özelleştirilmesi için sıkça açıklamalar yapılsa da, henüz ilerleme sağlanamamıştır. Özelleştirmenin gerçekleşmemesinin nedenleri olarak, hükümetin geleneksel rollerini bırakmadaki isteksizliği, özel sektörün yeterince gelişmemesi, şeffaflıktan uzak özelleştirme süreçlerinin halkta bu süreçlere ilişkin duyduğu güvensizlikler gösterilmektedir. Bununla birlikte, ülke çapında bazı gümrüklerde depolama tesislerinin bir kısmının özelleştirildiği ifade edilmektedir.

İran'ın gümrük mevzuatındaki yetersiz ve belirsizliklerin farklı yorumlara yol açtığı kadar yolsuzluğun oluşmasına da imkan sağladığı sıkça dile getirilmektedir. Gümrüklerdeki yolsuzlukların diğer nedenleri olarak yüksek gümrük tarifeleri, kaçakçılığın bir kültür haline

gelmesi, gözetim sistemindeki eksiklikler, gümrük çalışanlarının gelirlerinin düşüklüğü gibi hususlar gösterilmektedir.

İran ve Rusya arasında Gümrük İşbirliği Anlaşması bulunmaktadır. Anlaşma kapsamında Rusya, İran'ın tarımsal ürünlerinin ihracatında gümrük işlemlerini önceleyecektir. İran tarafı ise Rusya'ya ürünlere ilişkin gerekli bilgiyi en kısa zamanda ulaştırmakla yükümlü kılınmıştır. Ayrıca, iki ülke gümrük idareleri mal diğer ülkeye girmeden mala ilişkin bilgileri diğer tarafa aktaracaktır. Transit ticaret de bahsekonu Anlaşma kapsamına ele alınmıştır. İran'ın Rusya'ya ihracatındaki en önemli gümrük kapısı Kuzey Kafkasya'da bulunan Dağıstan Cumhuriyeti'ndeki Makhackala ve Astrakhan aracılığıyla gerçekleşmektedir.

6. Genel Değerlendirme

İran'ın demiryolu, karayolu, havacılık, denizcilik, liman altyapısı ve toplu taşıma sistemlerinin iyileştirilmesi için yılda ortalama 25 milyar dolarlık yatırım yapması gerekmektedir. Hükümetin ambargo koşulları altında bu büyüklükte bir yatırımı yapması mümkün olmadığından, Yap-İşlet-Sahip ol; Yap-İşlet-Devret veya Kamu-Özel İşbirliği projelerine öncelik vermeye çalıştığı görülmektedir. Yerel şirketlerin ulaştırma projelerinde maliyet etkin çözümler sunma kapasitesinin oldukça sınırlı olması ve yetersiz teknik bilgi (know-how) kapasitesi nedeniyle hükümetin yerli ve yabancı firmaların ortaklıklar kurarak projelerde yer almasını cesaretlendirmeye çalıştığı görülmektedir.

Bu noktada, firmalarımızca ABD yaptırımlarının firmalarına olası etkilerini kapsamlıca değerlendirmesi ve para transferleri konusunda ilerleme sağlaması, ortaklık kuracaksa etkili bir araştırma yapması hususlarını gözönünde bulundurarak İran pazarında yer alabileceği değerlendirilmektedir.

Tablo 15: Türkiye sınırında bulunan Doğu ve Batı Azerbaycan Eyaletlerindeki Gümrük Kapıları ve Özellikleri

Gümrük Kapısı	Kesin İthalat	Kesin İhracat	Geçici Giriş	Geçici Çıkış	Dış Transit		Karne			Yolcu İşlemleri	Kabotaj	Sınır Ticareti	Posta İşlemleri	Yargı Sistemi
					Giriş Noktası	Çıkış Noktası	Giriş Noktası	Çıkış Noktası	Geçiş					
Tebriz	*	*	*	*			*			*			*	*
Sahlan	*	*	*	*	*		*	*						*
Jolfa	*	*	*		*	*	*	*	*	*		*		*
Aras Serbest Bölgesi		*			*	*	*	*						
Nordoaz		*	*		*	*			*	*				
Nordoaz Pazarı	*	*												
Maragheh		*												*
Urumiye	*	*	*	*			*	*		*			*	*
Sero		*	*		*	*			*	*		*		*
Sero Pazarı	*	*												
Kile Sardasht	*	*												
Mahabad		*												*
Tamarchin	*	*	*	*	*							*		*
Khoy	*	*	*	*			*	*				*	*	*
Razi		*				*				*				
Razi Pazarı	*	*												
Bazargan	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Sarı Su Pazarı	*	*												
Pol Dasht	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*				
Sanam Balaghi	*	*												

Tebriz Ticaret Ataşeliğimiz tarafından Doğu Azerbaycan eyaletindeki dış ticaret işlemlerine ilişkin olarak Sehlan ve Julfa Gümrüklerine ziyaret gerçekleştirilmiştir. Eyaletin merkez gümrük kapısı olan Tebriz Gümrüğünde ithalat işlemleri yapılmamaktadır. Sehlan Gümrüğüne günde ortalama 50 civarı tırın geldiği ve İran'ın son dönemde uyguladığı ithalat yasaklarının sonucu olarak Sehlan gümrüğünün toplam kapasitesinin %20'sini kullanabildiği öğrenilmiştir. Sehlan Gümrüğünden ihracat işlemlerinin gerçekleştirilmesi de mümkün olup, ihtisas alanları içinde petrokimya, dericilik ve el dokuması ürünleri yer almaktadır. Sehlan Gümrüğündeki işlemlerin en az bir gün ve en fazla 4 gün içinde tamamlandığı ve malın ithalatı için ilgili kamu kurumlarından izin alma prosedürünün süreci uzattığı belirtilmektedir. Ayrıca, ithalat işlemlerinde X-ray cihazlarından her geçişte 90 bin Tümen (yaklaşık 8 \$) ücret alınmaktadır.

Tablo 16: İran’da Eyaletlerde Bulunan Gümrük Kapılarına İlişkin Bilgiler (Türkiye sınırında bulunan Doğu ve Batı Azerbaycan Eyaletleri Hariç)

İran’da 30 Ostan (Eyalet) bulunmaktadır. Türkiye sınırında bulunan Doğu ve Batı Azerbaycan Eyaletlerindeki gümrük kapılarınının detayları Tablo 15’te yer almaktadır. Diğer 28 ilde bulunan gümrük kapılarının sayısı ile ilde Özel Ekonomik Bölge veya Serbest Bölge bulunup bulunmadığına ilişkin bilgiler aşağıdaki tabloda görülmektedir.

Sıra	Eyalet Adı	Gümrük Sayısı	Özel Ekonomik Bölge (ÖEB), Serbest Bölge (SEB)
1	Erdebil	2	*
2	İsfahan	3	*
3	İlam	2	*
4	Buşehr	14	2 ÖEB
5	Çahar Mahal-E Bahtiyari	1	*
6	Rezevi Horasan	7	1 ÖEB
7	Huzistan	12	1 ÖEB 1 SEB
8	Zencan	1	*
9	Simnan	1	*
10	Sistan Ve Beluçistan	14	1 SEB
11	Fars	3	1 ÖEB
12	Kazvin	1	*
13	Kum	2	*
14	Kürdistan	5	*
15	Kirman	4	1 ÖEB
16	Kirmanşah	6	*
17	Kohkiluye ve Boyer Ahmed	1	*
18	Gülistan	2	*
19	Gilan	4	1 SEB
20	Lorestan	1	*
21	Mazanderan	4	*
22	Merkezi	2	*
23	Hürmüzgan	20	2 ÖEB
24	Hamedan	1	*
25	Yezd	1	1 ÖEB
26	Güney Horasan	5	*
27	Kuzey Horasan	1	*
28	Alborz	2	1 ÖEB

İran'da Bulunan Uzmanlaşmış Gümrük Kapıları ile İlgili Ek Açıklamalar

- **Khark:** Dış transit çıkış kapısı, petrol ürünleri ihracatı ve yakıt değiş tokuş (Swap)
- **İlam:** Boş tırların dış transitte giriş kapısı, yakıt transitinde çıkış kapısı
- **Sarakhs:** Sarakhs Özel Ekonomik Bölgesinde transit işleri yapılmaktadır.
- **Zahedan:** Demir yolu dış transit giriş kapısı
- **Arvand Kenar:** Şu an aktif değil
- **Şiraz:** Özel Ekonomik Bölgede dış transit işleri (giriş, çıkış) yapılmaktadır
- **Sari:** Sadece yakıt konusunda dış transit yapılmaktadır.
- **Sarı Desht-e Naz Havalimanı Gümrüğü:** Kırmızı et ithalatı yapabilir
- **Shehit Rejai Özel Ekonomik Bölge:** Sadece dış transitte giriş çıkış kapısı
- **Yezd Tekstil Özel Ekonomik Bölge:** Dış transitte giriş çıkış kapısı
- **Shalamcheh:** Khorramshahr Gümrük Kapısından transit yapılmaktadır.
- **Shalamcheh ve Tamarchin Gümrükleri:** Yalnız metal atıkları ithalatı yapılmaktadır.
- **Bandar-e Aftab:** Kiş varışlı ve kabotaj işlemleri yapmaktadır
- **Mirjaveh:** Yalnız meyve ithalatı, küçük ve büyük baş hayvanların ihracatını yapılmaktadır.
- **Nurduz:** Yabancı otobüs ve tırların geçici giriş konusunda yetkilendirilmiştir.
- **Pars Enerji Özel Bölgesi:** İran İşverenler Şirketi'nin makina kabotaj işleri yetkisi verilmiştir.
- **Aras Serbest Bölgesi:** Gümrüğü dış transit yetkisi hala verilmemiştir. Sözkonusu işler Julfa Gümrüğü'nden yapılmaktadır.
- **Razi Gümrüğü:** Yolcu otobüsleri ve binek araçların ülkeye giriş işlemlerini yapmaktadır.
- **Khosravi Gümrüğü:** Tüm araç çeşitlerinin çıkış işlemlerini yapmaktadır.
- **Şiraz Özel Ekonomik Bölgesi:** Tek taraflı olarak dış transit işleri (Giriş, Çıkış) yapılmaktadır
- **Anzali Serbest Bölgesi:** Tır giriş ve çıkış işlemleri yapılmaktadır.
- Araçların geçici giriş çıkış karne yetkisi Nurduz ve Tamarchin gümrüklerine verilmiştir.
- Tüm il merkezlerinin gümrüklerinde, araçların geçici çıkışı işlemleri yapılmaktadır.
- Sınır ticaret merkezlerinin transit işlemleri yapması yasaklanmıştır.
- Kaşan ve Malayer temsilcilikleri, ihracat protokol işleri yapabilir.