



T.C. SANAYİ VE
TEKNOLOJİ BAKANLIĞI

#YEREL
KALKINMA
HAMLESİ

DAKA
DOĞU ANADOLU
KALKINMA AJANSI

İran Otomotiv Endüstrisi Raporu



İçindekiler

Genel Bakış	3
Tarihsel Gelişim	4
Başlıca Yerli Üreticiler.....	5
Diğer Küçük Firmalar:	6
İran'ın Otomotiv Markaları.....	6
Otomotiv Parçaları Sektörü	9
Yabancı Ortaklıklar ve İthalat	10
Yaptırımların Etkisi.....	10
Teknoloji ve Ar-Ge	11
İç Pazar ve Sosyokültürel Boyut	12
İhracat ve Bölgesel Pazardaki Konum	13
Otomobil ve Diğer Araçların İthalatı.....	15
Sonuç	16

Tablolar

Tablo 1: Khodro Modelleri	6
Tablo 2: SAIPA Modelleri	7
Tablo 3: Diğer Üreticiler	8
Tablo 4: İran Otomotiv İhracatının Ülke ve Model Dağılımı	14

Genel Bakış

İran otomotiv endüstrisi, petrol ve doğal gazdan sonra ülkenin üçüncü büyük sanayi kolu olarak öne çıkmaktadır. Gayrisafı yurt içi hasılanın yaklaşık %10'unu, istihdamın ise %4'ünü sağlayarak 700.000'den fazla kişiye iş imkânı sağlamaktadır. Yan sanayi ve dolaylı istihdamla birlikte yaklaşık bir milyon kişiye iş imkânı sağlayan bu sektör, İran ekonomisinin taşıyıcı kolonlarından biridir. 2023 yılında İran'da motorlu araç üretimi 1.188.471 adede ulaşmış, ancak 2024'te küresel ekonomik dalgalanmalar, yaptırımların etkisi ve tedarik zinciri sorunları nedeniyle sektör %4,7 oranında küçülerek yaklaşık 1,13 milyon adet seviyesinde kalmıştır.

Buna rağmen dünyanın ilk 20 otomobil üreticisinden biri olan İran, hâlâ Orta Doğu'nun en büyük otomotiv üreticisidir. 2023 yılında Türkiye yaklaşık 1,35 milyon araç üretimiyle Avrupa'da beşinci sırada yer alırken Mısır ve Suudi Arabistan'ın yıllık üretimleri 30-50 bin bandında kalmıştır. Bu tablo, İran'ın otomotiv sektöründe yalnızca bölgesel değil, küresel ölçekte de ciddi bir üretim kapasitesine sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

Otomotiv sektörü, İran açısından yalnızca ekonomik katkısıyla değil, aynı zamanda politik ve sembolik anlamlarıyla da stratejik bir rol üstlenmektedir. 1960'larda Paykan ile başlayan sanayileşme deneyimi, 2000'li yıllarda Samand ile "milli otomobil" kimliği kazanmış ve Samand ülkenin bağımsızlık iddiasının simgesi haline gelmiştir. Bugün İran, yaptırımların baskısı altında olmasına rağmen yerli motor ve şasi geliştirme çabalarıyla dışa bağımlılığını azaltmaya çalışmaktadır. Özellikle elektrikli araç teknolojisi konusunda Çin ile geliştirilen iş birlikleri, ülkenin gelecekteki üretim stratejisinin merkezinde yer almaktadır. Mart 2022'de imzalanan 25 yıllık stratejik ortaklık çerçevesinde altı İranlı otomotiv üreticisinin Çinli firmalarla birlikte elektrikli araç üretimi yapması kararlaştırılmış, ayrıca İran Khodro'nun Çin'in Dongfeng şirketinden binlerce elektrikli araç ithal etmesi gündeme gelmiştir. Bunun yanı sıra, hükümet bilgi temelli şirketlerle ortak çalışmalar yürüterek 2025 yılına kadar yerli elektrikli araç üretimini hedeflemekte, Petrol Bakanlığı ise tüm yeni akaryakıt istasyonlarında elektrikli araç şarj ünitelerinin zorunlu hale getirilmesini planlamaktadır. Tüm bu gelişmeler, elektrikli araç teknolojisinin İran'ın gelecekteki üretim stratejisinde merkezi bir konum kazandığını göstermektedir.

2001 yılı itibarıyla İran'da 13 adet kamu ve özel sektöre ait otomobil üreticisi bulunmaktaydı. Ancak sektörün omurgasını iki büyük üretici olan Iran Khodro (IKCO) ve SAIPA oluşturmuyordu. Bu iki firma, toplam yerel üretimin %94'ünü gerçekleştirmekteydi. Ülkedeki en yaygın otomobil markası olan Paykan modeli, uzun yıllar İran yollarının simgesi olmuş, ancak 2005 yılında yerini "ulusal otomobil" olarak lanse edilen Samand modeline bırakmıştır. 2001'de Iran Khodro tek başına pazarın %61'ini elinde bulundururken SAIPA'nın pazar payı %33 seviyesindeydi. Bu tablo IKCO'yu sadece ülke içinde değil, Asya'nın da en büyük otomobil üreticilerinden biri haline getirmiştir; şirket aynı dönemde dört kıtada yabancı ortaklarla ortak girişimler kurarak küresel ölçekte de yer almaya çalışmıştır. İranlı üreticiler bu dönemde yalnızca binek otomobiller değil, 4WD, kamyon, otobüs, minibüs ve pikap gibi farklı araç türlerini de üretmekteydi. Sektör doğrudan yaklaşık 500.000 kişiyi istihdam ederek iş

gücünün %2,3'üne karşılık gelmekte, yan sanayiyle birlikte ise çok daha geniş bir kitleye iş imkânı sağlamaktaydı. 2001 yılı üretim yapısında binek otomobiller %75 ile en büyük payı oluştururken pikaplar yaklaşık %15'lik oranla ikinci sırada yer almaktaydı.

Bugün için İran otomotiv endüstrisi, hem üretim kapasitesi hem de istihdam hacmiyle Orta Doğu'nun en gelişmiş otomotiv pazarıdır. Türkiye ile kıyaslandığında ölçek bakımından biraz geride olsa da bölgedeki diğer ülkelerle karşılaştırıldığında açık ara öndedir. İran için bu sektör, yalnızca sanayi modernleşmesinin değil, aynı zamanda ulusal gururun ve ekonomik bağımsızlık arayışının bir göstergesidir.



Tarihsel Gelişim

İran otomotiv sanayisinin temelleri, 1962 yılında kurulan Iran National Company (daha sonra Iran Khodro) ile atılmıştır. 1960'larda teknik bilgi ve mühendislik altyapısından yoksun olan İran, bu alana yatırım yapmak yerine Batılı firmaları ülkeye davet etmiş ve 1969-1989 yılları arasında montaj temelli bir üretim süreci yürütülmüştür. Özellikle 1970'lerde, dönemin simge otomobili haline gelen Paykan modeli, İngiliz Rootes Group'un Hillman Hunter modelinin İran'daki lisanslı üretimidir.

1979 İran İslam Devrimi ve devamındaki İran-Irak Savaşı (1980–1988), otomotiv sektöründe tedarik zincirindeki zorluklar ve altyapı hasarı nedeniyle üretimin öncekinden çok daha düşük seviyelere düşmesine neden olmuştur. Bu süreç, yerli yedek parça sanayisinin gelişiminin fiilen başlamasına vesile olmuş; Paykan'ın yerli motor, aktarma organı ve diğer parça üreticileriyle üretilmeye başlanması, yerli otomotiv sanayisinin ilk adımları olmuştur. 1990'lı yıllarda ise Rafsanjani Dönemi'nde sağlanan politik destek ve yerli üretim teşvikleriyle Peugeot ve Renault gibi Avrupalı üreticilerle tekrar lisanslı üretim hareketlenmiş, iç pazar canlanmıştır.

2000’li yıllardan itibaren İran, Samand gibi “milli otomobil” projeleriyle kendi araç tasarımına yönelmiş, 2007-2008’de üretim 1 milyonu aşarak ülkeyi dünyanın önemli otomobil üreticilerinden biri haline getirmiştir. 2006 sonrasında ihracata özel yatırımlar yapılmış, İran araçları Orta Doğu ve Kuzey Afrika pazarlarında görülmeye başlanmıştır. 2012’den itibaren ise yerli platform geliştirme çabaları artmış, motor ve şasi üretiminde bağımsızlık hedeflenmiştir.

Bu yıllardan itibaren İran, otomotiv sanayisinde özgün tasarım ve üretim kapasitesini geliştirme yönünde önemli adımlar atmıştır. Bu dönemin sembol projesi olan Samand modeli, 1996 yılında geliştirme sürecine girip 2000 yılında üretim hattına alınmıştır. Samand’ın dikkat çekici özelliği, parçalarının %80’inin yerli imkânlarla üretilmiş olmasıdır.

2018 sonrası ABD yaptırımlarının yeniden sıkılaşması, İran otomotiv sektörünü ciddi biçimde etkilemiş; Avrupalı ortakların İran pazarından çekilmesiyle İran firmaları Çinli üreticilerle daha yakın iş birliğine gitmiştir. Böylece sektör, Batı teknolojisinden büyük ölçüde koparken Çin ortaklığıyla elektrikli araçlar ve batarya teknolojisi alanında yeni bir yönelim kazanmıştır.

Başlıca Yerli Üreticiler

Iran Khodro (IKCO), devlete ait olan ve ülkenin en büyük sanayi kuruluşları arasında yer alan bir otomotiv devidir. Kuruluşundan bu yana hem Peugeot ve Renault gibi Batılı markalarla lisanslı üretim iş birlikleri yürütmekte hem de Samand, Dena ve güncel olarak Tara gibi millî modellere odaklanmaktadır. Özellikle EF ailesi motorlar içinde yer alan EF7 motorları, hem benzinli hem CNG (Compressed Natural Gas) uyumlu çift yakıtlı motor seçeneklerini kapsamakta ve teknoloji geliştirme yönünde önemli bir adım olarak öne çıkmaktadır. IKCO’nun ihracat coğrafyası da geniştir; ürünleri Irak, Suriye, Azerbaycan, Rusya ve Venezuela pazarlarında yer bulmuştur. 2023 yılında şirket, yaklaşık 556.442 adet araç üretimi gerçekleştirmiştir.

SAIPA, 1965 yılında kurulmuştur. Devlet kontrolünde ve yarı özel olan firma İran’ın ikinci büyük üreticisidir. Firma uzun yıllar boyunca Renault ve Kia lisanslı modeller üretmiş, özellikle Pride modeli geniş bir kullanıcı kitlesi kazanmıştır. Günümüzde Tiba, Quick, Saina ve Shahin gibi modellerle tanınmaktadır. 2024 yılında SAIPA yaklaşık 340.000 adet araç üretmiştir.

SAIPA’nın Alt Şirketleri:

Pars Khodro; 1956’da kurulmuş, 1997’den itibaren SAIPA bünyesine katılmış, Renault ve Nissan lisanslı Maxima, Patrol, Roniz ve Renault 5 gibi modelleri üretmiştir.

Zamyad; 1963’te RENA Grubu’nda kurulmuş, 1998’de SAIPA’ya devredilmiş, hafif ticari araç uzmanıdır ve Nissan Junior lisanslı Z24 ile tanınmaktadır. Pazar payı hafif ticari araçlarda yaklaşık %35–38’dir.

Saipa Diesel (eski adıyla Iran Kaveh); 1963 yılında kurulmuş, ağır ticari araç üretiminde uzman olup Mack Trucks, Volvo, Renault, Foton ve Dongfeng ile iş birlikleri bulunmaktadır.

Diğer Küçük Firmalar:

- **Bahman Group:** Pikap ve SUV üretiminde uzman; Mazda ve Isuzu ile iş birlikleri kurulmuştur.
- **Kerman Motor:** Çinli Chery ile ortak üretim yapmakta; MVM markasıyla bilinmektedir.
- **Modiran Vehicle Manufacturing (MVM):** Kerman Motor'un iştiraki; Chery lisansı ile üretim yapmaktadır.



İran'ın Otomotiv Markaları

Tablo 1: Khodro Modelleri

Model	Üretici	İlk Üretim Yılı	Temeli / Şasi	Motor	Yerlilik Oranı	Notlar
Samand	Iran Khodro (IKCO)	2001	Peugeot 405 platformu	Başta Peugeot motoru →	~%70-75	“Ulusal araç” olarak tanıtılmıştır. İlk yerli model olma iddiasına sahiptir, ancak

				sonra EF7		yabancı altyapı üzerine inşa edilmiştir.
Dena / Dena+	IKCO	2011	Samand temelli, daha modern tasarım	EF7 motor (yerli)	~%80	En yüksek yerleşme oranına sahip modellerdendir.
Runna	IKCO	2010	Peugeot 206 sedan temelli	EF7 veya Peugeot motor	~%70	Daha düşük maliyetli sedan tiplidir.
Tara (K132)	IKCO	2021	Peugeot 301 platformu	EF7+ / TU5	~%70-75	Yeni nesil, yerleştirilmiş bir model geliştirilmiş olsa da üretimde hâlâ yabancı parçalardan yararlanılmaktadır.
Soren	IKCO	2008	Samand platformu	EF7	~%75	İç tasarım ve güvenlik alanında yapılan iyileştirmelerle Samand'ın modernize edilmiş versiyonudur.
Shahab (ticari/otobüs)	Şahab Khodro	1962'den beri	Mercedes-Benz lisansı	Çeşitli	~%60	Tamamen yerli üretim olmamakla birlikte, başlangıçta Mercedes altyapısı üzerine inşa edilmiştir.

Tablo 2: SAIPA Modelleri

Model	Üretici	İlk Üretim Yılı	Temeli / Şasi	Motor	Yerlilik Oranı	Notlar
Pride (Saba/Nasım)	SAIPA	1993	Kia Pride lisansı (Güney Kore)	Kia motors → daha sonra yerli geliştirmeler	~%60–65	İran'da uzun yıllar en çok satan model olmuştur. Ucuzluğu ve yaygınlığıyla bilinir. Güvenlik zaatları

						nedeniyle çokça eleştirilmiştir.
Tiba / Tiba2 (Hatchback)	SAIP A	2008	Pride temelli, SAIPA tarafından modernize edilmiştir.	M15 (yerli motor)	~%70	SAIPA'nın "yarı yerli" otomobili olarak tanıtılmıştır. Pride'ın yerini almak üzere üretilmiştir.
Quick (Kuyk / Kwik)	SAIP A	2017	Tiba platformu üzerine	M15 (geliştirilmiş)	~%70–75	Tiba'nın hatchback versiyonu; daha genç kitleyi hedeflemektedir.
Shahin (SP100)	SAIP A	2021	Toyota Yaris platformuna dayalıdır.	1.5L M15-T turbo (yerli)	~%80	SAIPA'nın en modern modelidir. Yerli motor kullanımıyla yerleşmede önemli bir adımdır.
Saina	SAIP A	2016	Tiba temelli	M15	~%70	Tiba'nın sedan versiyonu, düşük maliyetli aile otomobilidir.

Tablo 3: Diğer Üreticiler

Şirket / Marka	Kuruluş / Durum	Ürün Grubu	Notlar
Pars Khodro	1967. Günümüzde SAIPA'ya bağlıdır.	Binek otomobil (Renault lisanslı modeller: Logan/Tondar 90, Sandero vb.)	Renault iş birliğiyle öne çıkmış, ancak 2020 sonrası Renault'nun çekilmesiyle üretim hacmi azalmıştır.
Zamyad	1963. SAIPA'nın alt şirketidir.	Hafif ticari araç, kamyonet (özellikle Z24)	Eski Nissan Junior lisansı temel alınarak üretilen kamyonet İran'da hâlâ çok yaygındır.
Bahman Group	1952. Özel sektör kökenlidir.	SUV, pickup, hafif ticari araç	Mazda ile geçmişte ortaklığı bulunmaktaydı. Günümüzde Çinli üreticiler (FAW, Great Wall, Besturn) ile iş birliği yapmaktadır.
Kerman Motor	1994	SUV, sedan	İran'da uygun fiyatlı SUV pazarı için önem taşımaktadır.

			Çinli JAC ve Lifan modellerini (örneğin JAC S5, S3) montajlamaktadır.
Modiran Vehicle Manufacturing (MVM)	2002	Sedan, hatchback, SUV	Çinli Chery markasının İran'daki temsilcisidir. Chery QQ ve Tiggo serileri "MVM" adıyla satılmaktadır.
Shahab Khodro	1962	Otobüs, ticari araç	Başlangıçta Mercedes-Benz lisansı altında otobüs üretmiş; bugün şehir içi otobüs ve ağır vasıta üretiminde faaliyet göstermektedir.

İran otomotiv sektörü çeşitlilik göstermektedir. Ancak ulusallık ve yerlilik iddiası esasen IKCO (Samand, Dena, Tara) ve SAIPA (Tiba, Quick, Shahin) ekseninde yoğunlaşmaktadır. Diğer markalar daha çok lisanslı montaj veya Çin ortaklığı üzerinden varlık göstermektedir.

Otomotiv Parçaları Sektörü

İran'ın otomotiv parçaları endüstrisi, SAPCO (Iran Khodro) ve Sazeh Gostar (SAIPA) etrafında örgütlenmiş geniş bir tedarikçi ağına dayanmaktadır. Bu yapı, hem OEM'e (Original Equipment Manufacturer) bağlı birincil tedarikçileri hem de satış sonrası yedek parça üreticilerini kapsamaktadır. Otomotiv parçaları sektörü tedarikçi sayısı yaklaşık 1.850 firmadan oluşmaktadır. Ancak fabrikaların toplam sayısı, küçük atölyeler ve kayıt dışı işletmeler dahil edilirse bu sayının daha yüksek olabileceği düşünülmektedir. 2025 yılında düzenlenen 20. İran Otomotiv Parçaları Fuarı'na 700'ün üzerinde firmanın katılmış olması, ekosistemin çok büyük olduğunu göstermektedir.

Parça ithalatı halen yüksek düzeydedir. OEC (The Observatory of Economic Complexity) verilerine göre 2023'te İran'ın motorlu taşıt aksam ve parça ithalatı yaklaşık 1,27 milyar ABD doları seviyesindedir. 2024 yılında ise yalnızca Çin'den yapılan otomotiv parça ithalatı 653 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiş ve önceki yıla göre %43 azalmıştır.

Yerelleştirme politikaları son yıllarda hız kazanmıştır. 2021'de kurulan Otomotiv Parçaları Yerelleştirme Teknoloji Merkezi ve SAPCO'nun yaklaşık 26 milyon avroluk yerlileştirme programı bu çabaların örnekleridir. 2024-2025 döneminde ise bilgi temelli şirketlerle iş birliği artırılmış ve parça üretiminde yerlileştirme oranını yükseltmeye yönelik çok sayıda proje gündeme gelmiştir.

Genel olarak bakıldığında, İran otomotiv parçaları sektörü geniş bir tedarikçi ağı, yüksek iç üretim kapasitesi ve güçlü bir yerlileştirme iradesi ile öne çıkmakta; ancak ithalata bağımlılık ve yaptırımlar nedeniyle ihracat kısıtlılığı gibi yapısal sorunlar etkisini korumaktadır.

Lastik sanayi, üretim kapasitesiyle iç talebin önemli bölümünü karşılamaya devam etmektedir. 2023'te İran'da 33,8 milyon adet binek araç lastiği üretilmiş, 2024'ün ilk iki ayında ise 92 milyon ABD doları tutarında lastik ithalatı gerçekleştirilmiştir. Bu veriler, sektörde üretimin güçlü olduğunu, ancak ithalatın da devam ettiğini ortaya koymaktadır.

Yabancı Ortaklıklar ve İthalat

1990-2010 yılları arasında İran otomotiv sanayisi, Peugeot, Renault, Kia ve Nissan gibi yabancı markalarla yoğun lisanslı üretim gerçekleştirmiştir. Bu dönemde özellikle Peugeot 405 ve Renault Logan (Tondar 90) gibi modeller iç pazarda en yaygın araçlar arasında yer almıştır.

2018'de ABD'nin nükleer anlaşmadan (JCPOA) çekilmesiyle yaptırımların yeniden sıkılaşması, Avrupalı üreticilerin İran'daki faaliyetlerini durdurmasına yol açmıştır. Bu süreçten sonra İranlı üreticiler, sanayi faaliyetlerini sürdürebilmek amacıyla Çinli markalarla daha yakın iş birlikleri geliştirmiştir. Özellikle Chery ile yapılan ortaklıklar öne çıkarken Dongfeng, Changan ve Foton gibi diğer markalarla da montaj ve dağıtım anlaşmaları yapılmıştır.

2024 yılında hükümet, iç pazarda yaşanan araç sıkıntısını hafifletmek amacıyla ithalat politikalarında kısmi bir esneklik sağlamıştır. Bu düzenleme kapsamında vatandaşlara ulusal kimlik numarası üzerinden kayıtlı olmak şartıyla sınırlı sayıda ikinci el araç ithalatı izni verilmiştir. Bu uygulama, özellikle Japon, Kore ve Avrupa menşeli ikinci el araçların İran pazarına girmesine imkân tanımış ve tüketicilerin alım seçeneklerini artırmıştır. Ancak ithalat için model yılı ve teknik standartlar gibi ilave kısıtlamalar devam etmektedir.

Yaptırımların Etkisi

İran otomotiv sanayisinin son yıllardaki en kritik kırılma noktası, 2012 yılında Batılı firmaların yaptırımlar nedeniyle ülkeden çekilmesidir. Başta Peugeot ve Renault olmak üzere Avrupalı üreticilerin ayrılması, İran Khodro ve SAIPA gibi ana üreticilerin üretim hacimlerinde %40'a varan düşüşe yol açmıştır. 2011'de 1,6 milyon adet olan yıllık üretim, 2013'te 0,9 milyonun altına gerilemiştir. Aynı dönemde yedek parça ithalatı büyük ölçüde zorlaşmış, araçların bakım ve onarımında ciddi sıkıntılarla karşı karşıya kalınmıştır.

Bu gelişmelerin ardından İran, yerleşme stratejisini hızlandırmak zorunda kalmıştır. Yerleşme stratejisi farklı alanlarda somut adımlarla desteklenmiştir. Motor teknolojisi kapsamında EF7 motor ailesi gibi tamamen yerli projeler geliştirilerek dışa bağımlılığın azaltılması hedeflenmiştir. Elektronik bileşenlerde ise araçların ECU, ABS ve hava yastığı modülleri için yerli alternatiflerin üretimine başlanmış, böylece kritik güvenlik ve kontrol sistemlerinde milli çözümler ortaya konulmuştur. Ayrıca, yan sanayi alanında küçük ve orta ölçekli işletmelerin (KOBİ'ler) yedek parça üretimine dâhil olmasıyla ulusal ölçekte bir tedarik zinciri oluşmuş ve sektörün dayanıklılığı artırılmıştır. Yerleşme oranları model bazında değişmekle birlikte, Samand gibi bazı modellerde yüksek oranda yerli parça kullanılmaktadır. Yerlilik oranının yüksek olduğu diğer modeller İran Khodro'nun "Dena" ve "Runna" gibi modelleridir.

Batılı ortakların çekilmesiyle oluşan boşluk büyük ölçüde Çinli üreticiler tarafından doldurulmuştur. Bu süreçte batarya teknolojileri ağırlıklı olarak Çin'den sağlanmakta, İran içinde ise montaj ve paketleme gibi tamamlayıcı işlemler gerçekleştirilmektedir. Elektrikli araç üretiminde Chery ve Dongfeng başta olmak üzere Çinli markalarla ortak projeler hayata geçirilmiş, Changan ve Foton gibi firmalarla da iş birliği görüşmeleri yapılmıştır. Ayrıca, teknoloji transferi kapsamında Çinli şirketler, özellikle elektrik motorları ve batarya yönetim sistemleri gibi kritik alanlarda teknik destek sağlayarak İran'ın bu alandaki üretim kapasitesini güçlendirmektedir.

Yaptırımlar yalnızca üretim hacmini sınırlamakla kalmamış, aynı zamanda sektörün işleyişini de dönüştürmüştür. Bu süreçte Ar-Ge faaliyetleri hız kazanmış; üniversiteler ve araştırma merkezleri hibrit motorlar ve yazılım geliştirme projelerine yönelmiştir. İç pazarda daralma yaşanmış, tüketiciler yükselen fiyatlar ve azalan model çeşitliliğiyle karşı karşıya kalmıştır. Dış ticarete ise ihracat stratejisi yeniden şekillenmiş, İran otomobilleri ağırlıklı olarak Irak, Suriye, Azerbaycan ve Venezuela gibi siyasi açıdan yakın ülkelere yönlendirilmiştir.

Yaptırımlar, İran otomotiv sanayisini kısa vadede önemli bir krize sürüklemiş; üretim düşmüş, kalite sorunları artmış ve küresel tedarik zincirinden kopuş yaşanmıştır. Ancak uzun vadede, yerli motor ve elektronik geliştirme, yüksek yerleşme oranları ve Çin ile teknoloji ortaklıkları sayesinde sektör yeniden toparlanma yoluna girmiştir. Bu süreç, İran otomotiv sanayisini dışa bağımlılığın kısıtlarını aşmak için daha dirençli ve kendi kaynaklarına dayalı bir yapıya yöneltmiştir.

Teknoloji ve Ar-Ge

İran'ın en önemli otomotiv projelerinden biri EF7 motor ailesidir. İran Khodro Powertrain Company (IPCO) tarafından Almanya merkezli F.E.V. GmbH iş birliğiyle geliştirilen EF7, hem CNG (sıkıştırılmış doğal gaz) hem de benzinli versiyonlara sahiptir. Çift yakıtlı yapısı sayesinde enerji güvenliği ve çevresel sürdürülebilirlik hedeflerine hizmet etmektedir. EF7, İran'ın dışa bağımlılığı azaltma çabalarının da sembolü kabul edilmektedir.

Batılı üreticilerin çekilmesinden sonra İran, Çinli otomotiv firmalarıyla iş birliğini artırmış ve elektrikli araç sektörüne yatırım yapmıştır. İran Sanayi, Maden ve Ticaret Bakanlığı'nın açıklamasına göre, 2024-2025 dönemi için 3.000 şarj noktası kurulması planlanmıştır. Ayrıca, MAPNA Group, 2025 başı itibarıyla 134 kamu istasyonu ve 414 aktif şarj cihazı kurulduğunu, yıl sonuna kadar 32.000 ünite hedeflendiğini duyurmuştur. Petrol Bakanlığı ise yeni akaryakıt istasyonlarının EV şarj ünitesi içermesini zorunlu hale getirmiştir.

İran, son yıllarda nanoteknoloji araştırmalarını otomotiv sanayisine uyarlama konusunda kayda değer adımlar da atmıştır. Devlet destekli Nanotechnology Initiative Council (INIC) programı sayesinde dünyada önde gelen ülkeler arasında yer alan İran, otomotiv sektöründe özellikle boya, kaplama, motor yağı ve cam teknolojilerinde yenilikçi çözümler geliştirmektedir. Nanoparçacık katkılı otomotiv boyaları araçların çizilmelere, korozyona ve güneş ışınlarına karşı daha dayanıklı olmasını sağlarken hidrofobik cam kaplamaları yağmur

ve kirlenmeye karşı etkin koruma sunarak sürüş güvenliğini artırmaktadır. Bunun yanı sıra, nano katkılı motor yağları, motor parçalarının aşınmasını azaltmakta, ısı dağılımını iyileştirmekte ve yakıt verimliliğini artırmaktadır. Ayrıca, polimer bazlı nanokompozitler ve PVD kaplama teknolojileri, otomotiv parçalarının daha hafif ve dayanıklı ve uzun ömürlü üretilmesine imkân tanımaktadır. İran Khodro (IKCO) ve Saipa gibi büyük yerli üreticilerin Ar-Ge çalışmalarında yer bulan bu uygulamalar, ülkenin hem iç pazarda kaliteyi yükseltme hem de bölgesel pazarlarda yüksek teknolojiye dayalı ürünlerle rekabet gücünü artırma hedeflerine hizmet etmektedir.

Şerif Teknoloji Üniversitesi, Tahran Üniversitesi ve Emirkebir Üniversitesi başta olmak üzere üniversitelerde hibrit motor teknolojileri, elektrikli araç yazılımları ve yeni güvenlik sistemleri üzerine projeler yürütüldüğü bildirilmektedir.

İran, yaptırımların kısıtlayıcı ortamına rağmen otomotiv ve ileri teknoloji sektöründe yerli üretim kapasitesini güçlendirme, enerji güvenliği sağlama ve bölgesel rekabet gücünü artırma çabası içindedir. EF7 motor ailesi ve elektrikli araç altyapısı bu hedefin en somut örnekleridir. Ancak elektrikli araç pazarının küçüklüğü, finansman yetersizlikleri ve teknoloji transferindeki sınırlılıklar, ülkenin önündeki başlıca engeller olarak görülmektedir.



İç Pazar ve Sosyokültürel Boyut

İran’da otomobil sahibi olmak, bireysel ulaşım ihtiyacının ötesinde, bir statü ve prestij göstergesi olarak kabul edilmektedir. Üst gelir grupları için ithal araçlar (Toyota, BMW gibi) lüks ve sosyal statü sembolü haline gelmiştir. Yerli araçlar ise orta ve alt gelir grupları için daha ulaşılabilir bir seçenek sunmaktadır.

2025 itibarıyla hükümet, bazı ithal lüks araçlar için vergileri azaltmış olsa da temel, ekonomik modellere getirilen ek vergiler (örneğin %500'e varan artışlar) bu araçları hâlâ geniş halk kesimleri için ulaşılmaz kılmaktadır.

İran'daki araç filosunun yaş ortalamasının yüksek olduğu ve yenilenme ihtiyacının arttığı dikkat çekmektedir. Resmî verilere göre 2021 yılı itibarıyla şehirler arası yolcu taşıma araçlarının ortalama yaşı yaklaşık 11 yıl seviyesindedir. Şehir içi ulaşımda da benzer bir tablo söz konusudur. 2025 yılı verilerine göre otobüs filosunun ortalama yaşı 10 yıl civarında olup, Tahran'daki otobüslerin yaklaşık %62'sinin yıpranmış veya kullanılamaz durumda olduğu belirtilmektedir. Araç filolarının genelinde yaşlı araçların oranı yüksek kalmaya devam etmekte, bu da hem çevresel emisyon sorunlarını hem de güvenlik kaygılarını artırmaktadır.

Eski ve emisyonlu araçların trafikten çekilmesi, hükümetin stratejik politikalarından biridir. 2014 yılında 330.000 araç ve 2023 yılında yaklaşık 60.000 araç hurdaya çıkarılmış, geçmiş yıllardaki çabalara da atıfta bulunularak bu sayının artırılması hedeflenmiştir. Buna karşılık, iç piyasanın araç ihtiyacını karşılamak için İran'ın 2023 yılı toplam üretimi yaklaşık 1.188.471 araç olarak kaydedilmiştir. Bu rakam önceki yıla göre %12 artış anlamına gelmektedir.

İhracat ve Bölgesel Pazardaki Konum

İran otomotiv ihracatının 2009 yılında Sanayi Maden ve Ticaret Bakanlığının projeksiyonlarına göre Mart ayına kadar 1 milyar dolar seviyesine ulaşması beklenmiş, bu durum sektör için önemli bir dönüm noktası olarak lanse edilmiştir. Ancak bu rakamın gerçekleştiğine dair kesin teyit bulunmamaktadır. Sonraki yıllarda ihracatın daha çok yedek parça ve sınırlı araç sevkiyatları üzerinden sürdüğü görülmektedir. Örneğin 2017-2018 döneminde otomotiv ihracatı 11 ayda 98 milyon dolar civarında kalmış ancak, 2018'in ilk dört ayında toplam 40,3 milyon dolarlık ihracat yapılmıştır. 2023'te SAIPA'nın Rusya ile yaklaşık 450 milyon avroluk araç ihracatı anlaşması dikkat çekmiştir. Rusya'ya oto parça ihracatı ise 2024 yılında %450 artışla 66 milyon dolara ulaşmıştır. Bununla birlikte, İran Gümrük İdaresinin 2024 verileri, parça ihracatının bir önceki yıla göre %18 düşüş gösterdiğini ortaya koymaktadır. Bu tablo, İran'ın otomotiv ihracatında milyar dolarlık seviyeleri istikrarlı şekilde yakalayamadığını, ihracatın daha çok bölgesel pazarlara yönelik ve parça ağırlıklı geliştiğini göstermektedir.

İran, özellikle Irak, Suriye, Rusya, Azerbaycan, Venezuela ve Sudan gibi siyasi/kültürel yakınlığa sahip ülkelere ihracat yapmaktadır. İran Khodro'nun bu pazarlara Samand gibi modelleri ihraç ettiği belirtilmektedir. Yaptırımlara rağmen süren otomotiv ihracatı, İran'ın bu sektörü ekonomik üretkenliğin yanında bölgesel güç aracı olarak da değerlendirdiğini göstermektedir.

İran otomotiv üretimi, petrol dışı ihracatı destekleyen önemli bir kaynak olarak görülmektedir.

Tablo 4: İran Otomotiv ihracatının Ülke ve Model Dağılımı

Ülke / Bölge	İhraç Edilen / Montajlanan Modeller	Notlar
Irak	IKCO Samand, Dena, Peugeot 405 türevleri, SAIPA Tiba & Quick, Zamyad Z24	Otomotiv ihracatında en büyük pazarıdır. Düşük fiyatlı ve kolay tamir edilen araçlar olması, bu pazarda tutulmasının en önemli nedenidir.
Suriye	Samand, SAIPA Pride, Tiba	İran'ın desteğiyle Şam yakınlarında montaj tesisleri kurulmuştur.
Azerbaycan	Samand, Dena, Runna	Gence'de IKCO montaj fabrikası (AzSamand) açılmıştır.
Ermenistan	Samand, Peugeot 206 türevleri	Küçük ölçekli ihracat yapılmaktadır.
Afganistan	SAIPA Pride, Tiba, Quick	Ucuzluğu nedeniyle yaygındır. Özellikle taksi olarak kullanımı ön plandadır.
Tacikistan / Türkmenistan	Samand, SAIPA Tiba	Kısmi satış yapılmaktadır.
Rusya	Samand, Dena (yeniden gündemde 2022 sonrası)	Yaptırımlar sonrası İran araçları Rusya için alternatif haline gelmiştir.
Venezuela	Samand (Centauro), SAIPA Pride	Chavez döneminde üretim tesisi kurulmuştur. Yerel marka olarak satılmaktadır.
Küba	Samand, SAIPA Pride	Sınırlı sayıda ihracat yapılmıştır.
Senegal (Dakar)	Samand	Montaj fabrikası kurulmuş; fakat uzun ömürlü olmamıştır.
Nijerya / Gana	Samand, SAIPA Pride	Küçük miktarlarda satış yapılmıştır.
Mısır / Cezayir	Samand	Zaman zaman sınırlı sayıda ihracat yapılmaktadır.
Sudan	SAIPA Pride, Samand	Montaj fabrikası kurma girişimleri olmuştur.
Pakistan	SAIPA küçük modeller, Zamyad pikaplar	Özellikle ticari araçlarda kullanılmak üzere ihraç edilmektedir.

İran'ın “ulusal otomobili” olarak lanse edilen Samand, en çok ihraç edilen modeldir. SAIPA Pride / Tiba / Quick özellikle Afganistan, Irak ve Afrika pazarlarında ucuz ulaşım aracı olarak satılmaktadır. Zamyad Z24 ticari taşımacılıkta, Irak ve Pakistan gibi pazarlarda rağbet görmektedir. Dena ve Tara gibi yeni modellerle daha çok Azerbaycan ve Rusya pazarlarında yer almaya çalışılmaktadır. Venezuela ve Senegal gibi ülkelerde montaj fabrikaları kurularak ihracat kalıcılaştırılmak istenmiş, ama sürdürülebilirlik sorunları yaşanmıştır.

Otomobil ve Diğer Araçların İthalatı

İran'ın otomobil ithalatı 2000'li yıllarda dikkat çekici bir artış göstermiştir. Resmî verilere göre 2002'de 184 milyon dolar olan binek otomobil ithalatı, 2007'de 1,5 milyar dolara ulaşmıştır. Bu artışın temel nedeni, hükümetin 2006 yılında hafif araçlar için ithalat tarifesini %100'den %90'a düşürmesidir. Söz konusu düzenlemenin ardından Toyota, Hyundai, Kia, Mercedes-Benz, BMW, Peugeot ve Renault gibi uluslararası markaların araçları İran pazarına daha görünür biçimde girmiştir. Ancak yüksek gümrük vergileri ve fiyatlar nedeniyle ithal araçlar daha çok üst gelir gruplarına hitap etmiş, geniş halk kesimleri için ulaşılabilir olmaya devam edenler ise yerli üretim modeller olmuştur. Böylece 2000'li yıllardaki ithalat artışı, İran otomotiv piyasasında bir çeşitlenme yaratsa da toplumun geneline yayılan bir erişim imkânı sağlayamamıştır.

Binek otomobillere uygulanan yüksek tarifelerin aksine, ağır ticari araçlarda ithalat tarifesi daha düşük tutulmuştur. Bunun nedeni, İran'da kamyon, otobüs ve minibüs üretiminin yetersiz olması ve bu segmentlerde talebin yüksekliğidir. Bu durum, özellikle Mercedes-Benz, Volvo, Scania gibi markaların kamyon ve otobüslerinin İran pazarında yaygınlaşmasına imkân tanımıştır. Ayrıca, petrol sektörü ve inşaat faaliyetlerinde kullanılan ağır kamyon ve iş makineleri büyük ölçüde ithalata bağımlı kalmıştır.

İthalat yalnızca tamamlanmış araçlarla sınırlı değildir. CKD (completely knocked-down) ve SKD (semi knocked-down) kitleri şeklinde araç parçaları da ithal edilmekte, İran'da montajlanarak satışa sunulmaktadır. Özellikle Renault ve Peugeot, 2016-2017 yıllarında İran'a dönüş yaptığında büyük ölçüde CKD kitleri üzerinden üretim gerçekleştirmiştir. Bu yöntem, yerli montaj kapasitesini artırırken ithalat istatistiklerinde de önemli bir paya sahip olmuştur.

2015 yılında nükleer anlaşma (JCPOA) ile yaptırımların geçici olarak kaldırılması, otomotiv ithalatını canlandırmıştır. Bu dönemde Fransız üreticiler öne çıkmış, Renault 2016 yılında İran'a 93.000'den fazla araç (tam araç ve CKD kitleri dâhil) ithal etmiştir. Aynı yıl PSA (Peugeot-Citroën) pazarın yaklaşık %30'una, Renault ise %5'ine sahip olmuştur. Ancak 2018'de ABD'nin tek taraflı yaptırımları yeniden devreye girdiğinde hem PSA hem de Renault İran'dan çekilmek zorunda kalmıştır.

Avrupalı üreticilerin çekilmesiyle boşalan alanı Çinli firmalar hızla doldurmuştur. İran pazarında Çinli markalar, farklı segmentlerde güçlü bir varlık göstermektedir. Binek otomobillerde Chery, Dongfeng, FAW ve Geely gibi üreticiler öne çıkarken hafif ticari araç segmentinde Foton ve JAC Motors önemli bir paya sahiptir. Toplu taşıma tarafında Yutong ve King Long markaları otobüslerde yaygın olarak tercih edilmektedir. Ağır ticari araç ve iş makineleri segmentinde ise Sinotruk ve CNHTC gibi firmalar etkin rol oynamaktadır.

Sonuç olarak, İran'ın ithalat yapısı Batı'dan Asya'ya kaymıştır. Çinli markaların pazardaki varlığı, düşük fiyat ve esnek ticaret anlaşmaları sayesinde giderek artmaktadır.

Sonuç

İran otomotiv sektörü, tüm yaptırım baskılarına, ekonomik kısıtlamalara ve küresel tedarik zincirinden dışlanmaya rağmen, dirençli bir iç pazar ve gelişmiş bir üretim kapasitesi üzerine inşa edilmiştir. Yılda bir milyondan fazla üretim hacmine ulaşabilmesi, İran'ı Orta Doğu'nun en büyük otomotiv üreticisi konumuna taşımaktadır.

Sektörün omurgasını ülke pazarının yaklaşık %85'ini kontrol eden iki büyük üretici – Iran Khodro (IKCO) ve SAIPA grubu – oluşturmaktadır. Bu şirketler, devlet destekli sanayi politikaları, teşvikler ve korumacı gümrük uygulamaları sayesinde faaliyetlerini sürdürebilmektedir. Özellikle Iran Khodro'nun EF7 motoru ve SAIPA'nın geniş hacimli düşük maliyetli modelleri, yerli üretimin lokomotifi durumundadır.

Teknoloji yönelimi açısından İran, Çin ile iş birliklerini stratejik bir kaldıraç olarak kullanmaktadır. Batarya üretimi, elektrikli araç yazılımları ve şarj altyapısı yatırımları, Çinli ortakların teknoloji transferi sayesinde ivme kazanmıştır. Aynı zamanda nanoteknoloji, hibrit motorlar ve yeni güvenlik sistemleri üzerine üniversite odaklı Ar-Ge projeleri, İran'ın kendi mühendislik kapasitesini güçlendirmektedir.

İhracat ise sektörün kritik damarlarından biridir. Irak, Suriye, Azerbaycan, Rusya, Venezuela ve Sudan gibi siyasi ve ekonomik açıdan yakın pazarlara yapılan satışlar, hem döviz kazancı hem de jeopolitik nüfuz aracı olarak işlev görmektedir.

2025 sonrası hedefler, yıllık 1,5-1,7 milyon araç üretimi ve daha geniş bir ihracat ağı üzerine kuruludur. Bu hedefler, yalnızca ekonomik büyüme değil, aynı zamanda ülkenin ekonomik bağımsızlık vizyonu açısından stratejik değer taşımaktadır. Zira otomotiv sektörü, petrol ve gaz dışında önemli üretim kalemlerinden biri olarak İran sanayisinin modernleşmesinin vitrinidir.

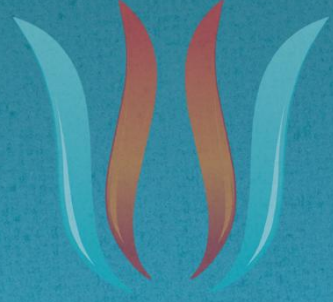
İran otomotiv endüstrisi, çeşitli yapısal ve ekonomik zorluklara rağmen ayakta kalmayı başarmaktadır. Bu direncin temelinde, iç pazarda süregelen güçlü talep, devletin üretim ve yerli sanayiye yönelik destekleyici politikaları, Çinli ortaklarla geliştirilen iş birlikleri sayesinde ivme kazanan yeni teknolojiler ve bölgesel ihracat faaliyetlerinin sürekliliği yer almaktadır. Bu unsurlar, sektörün hem kriz dönemlerinde dayanıklılığını artırmakta hem de İran'ın otomotiv alanında bölgesel bir aktör olma iddiasını sürdürmesine olanak tanımaktadır.

İran otomotiv sanayi, yalnızca bir ekonomik sektör değil aynı zamanda ülkenin stratejik bağımsızlık ve sanayi modernleşmesi vizyonunun en önemli dayanaklarından biri olmaya devam etmektedir.

KAYNAKÇA

- CEIC Data. (2023). *Iran Motor Vehicle Production*. CEIC.
- DGS Company. (2023). *Iran Khodro Export Data*. DGS.
- Focus2Move. (2024). *Iran Vehicle Market 2024*. Focus2Move.
- IKCO Global. (2024). *Iran Khodro Company Reports*. IKCO Global.
- Iran Primer. (2018). *Iran's Troubled Car Industry*. United States Institute of Peace.
- Khodrokaar. (2020). *A Look at Iran's Automotive Industry During the Iran–Iraq War*. Khodrokaar.
- Tehran Times. (2023). *SAIPA and Changan Cooperation*. Tehran Times.
- WANA News Agency. (2023). *Iran's Automotive Industry Challenges*. WANA.
- Wikipedia. (2023). *Automotive industry by country*. In Wikipedia.
- Wikipedia. (2023). *Automotive industry in Iran*. In Wikipedia.
- Wikipedia. (2023). *IKCO Samand*. In Wikipedia.
- Yale Journal. (2019). *Everyone's Talking About Iran's Nuclear Program. What About Its Auto Industry?* Yale Journal.
- Wikipedia. (2025). *IKCO EF engines*. Link
- ResearchGate. (2021). *Numerical/Experimental Studies on Downsized Iranian National Engine EF7*.
- Tehran Times. (2024). *Iran to install 3,000 EV charging stations by March 2025*. Link
- MAPNA Group. (2025). *MAPNA unveils three advanced chargers to expand EV infrastructure*. Link
- Qazinform. (2024). *Iran pushes for electric mobility with charging infrastructure expansion*. Link
- TV BRICS. (2024). *Iran pushes for electric mobility with charging infrastructure expansion*. Link
- Tehran Times – *Iran's car imports surge to \$1.5 billion by 2007*
- Wikipedia – *Automotive industry in Iran* (ithalat verileri, CKD/SKD kitleri, Renault & PSA payları)
- Reuters & Financial Tribune – *İran otomotiv ithalat politikaları ve yaptırımların etkisi*
- China Automotive News – *Çinli üreticilerin İran pazarına girişi (2020 sonrası)*
- The Iran Project. (2023, December 17). *Six Iranian automakers produce electric cars within Iran-China 25-year strategic plan*.
- Nour News. (2023, October 21). *Iran's IKCO to import EVs made by China's Dongfeng*.
- Tasnim News Agency. (2023, October 9). *1,000 electric cars to join Iran transport fleet next month: Deputy Minister*.
- Tehran Times. (2021, January 4). *Oil Ministry launches electric vehicle infrastructure initiative*.
- TV BRICS. (2023, March 22). *Iran pushes for electric mobility with charging infrastructure expansion*.
- Wikipedia – *Automotive industry in Iran*. (Erişim: 2025). Ana tedarikçi organizasyonlar (SAPCO, Sazeh Gostar), sektörün genel yapısı.

- Financial Tribune. *Iran Passenger Car Tire Imports Soar*. (Haziran 2024). İran'ın 2024 yılı lastik ithalat verileri.
- Financial Tribune. *Iran Tire Production Declines by 9%*. (Ocak 2024). 2023 yılı lastik üretim rakamları.
- Observatory of Economic Complexity (OEC). *Iran Imports – Motor vehicle parts and accessories*. (2023 verisi).
- Tehran Times. *Iran's auto part imports from China down 43%*. (Kasım 2024). Çin'den yapılan parça ithalatı verileri.
- Fars News Agency. *Localization Technology Center for Auto Parts Inaugurated*. (Haziran 2021). Yerelleştirme merkezi hakkında bilgi.
- Financial Tribune. *SAPCO Unveils €26m Localization Plan*. (Temmuz 2021). SAPCO'nun yerlileştirme programı.
- Fars News Agency. *Knowledge-based firms to boost localization in auto parts*. (Mart 2024). Yerli üretim politikaları hakkında bilgi.
- Fars News Agency. *20th Iran Auto Parts Exhibition Opens With 700+ Firms*. (Ocak 2025). Güncel sektör ölçeği hakkında.



DAKA
DOĞU ANADOLU
KALKINMA AJANSI

Şerefiye Mahallesi, Cumhuriyet Caddesi, Kanarya Sokak,
No: 1 65140 İpekyolu/Van

Kalkınma Ajansı Yayınları Bedelsizdir, Satılamaz.

2025

www.daka.org.tr