

**Polska**



## Branża motoryzacyjna w Turcji

2015-10-15 09:00:55



Zdolność produkcyjną fabryk samochodowych w Turcji ocenia się na 1,75 milionów sztuk rocznie. Produkcja co roku przekracza milion sztuk. Jej wartość ocenia się na około 20 miliardów dolarów. Turcja zajmuje 7 miejsce w Europie i 17 miejsce na świecie pod względem wielkości produkcji pojazdów motoryzacyjnych i pierwsze miejsce w Europie pod względem wielkości produkcji lekkich pojazdów samochodowych.

## **BRANŻA MOTORYZACYJNA W TURCJI**

### **Charakterystyka zdolności produkcyjnych**

Rozwój tureckiego sektora motoryzacyjnego wiąże się z polityką rynkową realizowaną przez rząd turecki w ciągu ostatnich kilkunastu lat. Pełne otwarcie tureckiej gospodarki na rynki zagraniczne nastąpiło dopiero w końcu lat 80-tych. Rząd zezwolił jednak w latach 60-tych na rozpoczęcie w Turcji produkcji na licencji modeli dostawczych Ford, Chrysler, BMC i Mercedes-Benz. W latach 70-tych natomiast produkcję samochodów osobowych FIAT oraz Renault. Od lat 70-tych następował również stopniowy rozwój produkcji komponentów i części zamiennych.

Ustanowienie Unii Celnej pomiędzy Turcją a UE w 1996 r. i umożliwienie beztaryfowego eksportu do UE, zachęciło koncerny japońskie i koreańskie do budowy fabryk w Turcji dla produkcji przeznaczonej na eksport do UE. Od tego czasu turecki przemysł motoryzacyjny doświadczał wzrostu zdolności produkcyjnych i stałej modernizacji linii produkcyjnych. W latach 2004-2014 producenci z sektora motoryzacyjnego zainwestowali 12 miliardów dolarów w produkcję w fabrykach tureckich, z czego 4,5 miliarda zainwestowano w ciągu ostatnich dwóch lat.

Dzisiaj zdolność produkcyjną fabryk samochodowych w Turcji ocenia się na 1,75 milionów sztuk rocznie. Produkcja co roku przekracza milion sztuk. Jej wartość ocenia się na około 20 miliardów dolarów. Turcja zajmuje 7 miejsce w Europie i 17 miejsce na świecie pod względem wielkości produkcji pojazdów motoryzacyjnych i pierwsze miejsce w Europie pod względem wielkości produkcji lekkich pojazdów samochodowych. W Turcji produkuje się 1,3% światowej produkcji samochodów. Na około 70% całkowitej produkcji składają się samochody osobowe, zaś na pozostałe 30% autobusy i samochody dostawcze. Większość produkcji – około 70% – przeznaczona jest na eksport.

W przemyśle motoryzacyjnym zatrudnionych jest blisko 400.000 osób, z czego około 60.000 przy produkcji oryginalnego wyposażenia samochodowego - OEM (Original Equipment Manufacturer). Dodatkowo w podsektorach związanych z logistyką, dystrybucją, ubezpieczeniami, autoryzowanymi usługami serwisowymi oraz sprzedażą paliw zatrudnionych jest ponad milion osób.

Obiecujące perspektywy zbytu na lokalnym rynku, jak i w regionie WNP, Europy Południowej i Bliskiego Wschodu przyciągnęły do Turcji największe transnarodowe korporacje motoryzacyjne, które uruchomiły produkcję pojazdów lub podzespołów w drodze joint venture z tureckimi firmami lub w ramach umów partnerskich lub inwestycji bezpośrednich czy porozumień licencyjnych. Są to następujące koncerny samochodowe: Renault, Peugeot, Fiat, Chrysler, Ford, Opel, MAN, Mercedes-Benz, Toyota, Honda, Hyundai, Isuzu, Mitsubishi, Daimler, M.A.N, General Motors i BMW.

Produkcja samochodów skoncentrowana jest głównie w regionie Morza Marmara, gdzie funkcjonują zorganizowane strefy przemysłowe – klastry samochodowe. Inne znaczące ośrodki produkcyjne znajdują się w okolicach Ankary, Izmiru i Adany. Tabela (dostępna tylko w wersji w załączniku) poniżej obrazuje lokalizację fabryk producentów oryginalnego wyposażenia samochodowego – OEM.

Największym producentem samochodów osobowych jest Oyak-Renault (ok. 240 tys. pojazdów rocznie), zaś komercyjnych Ford-Otosan (260 tys. pojazdów rocznie). Produkcja w Turcji jest zróżnicowana i obejmuje praktycznie wszystkie rodzaje pojazdów samochodowych – od sedana po ciężarówkę. Wielkość produkcji wynosiła w 2002 r. 374 tysiące a w 2014 wyniosła 1170445 sztuk. Średnioroczna stopa wzrostu CAGR (Compound Annual

Growth Rate) w okresie ostatnich 10 lat wyniosła zatem 10%. Poniższa tabela obrazuje wielkość produkcji w ciągu ostatnich 2 lat dla poszczególnych rodzajów pojazdów.

### **Produkcja pojazdów samochodowych w Turcji w latach 2013-2014**

Dane udostępnione przez OIB - Automotive Industry Exporters' Union - tabela dostępna w wersji w załączniku.

W 2011 r. rząd Turcji ogłosił strategię na rzecz rozwoju przemysłu samochodowego w Turcji, zgodnie z którą państwo ma wspierać zwiększanie konkurencyjności sektora motoryzacyjnego, w szczególności prowadzenie badań i prac rozwojowych i stosowanie nowych technologii przez producentów. W Strategii zapowiedziano opracowanie przez Turcję rodzimego modelu samochodu i rozpoczęcie jego produkcji. Stwierdzono, że Turcja niestety nie wzięła udziału w konkurencji światowej w czasie intensywnego rozwoju klasycznej technologii spalania wewnętrznego i produkcji samochodów napędzanych paliwem, ale wynalezienie samochodów elektrycznych stwarza nowe możliwości wejścia na rynek globalny. Tureccy inżynierowie od kilku lat prowadzą prace rozwojowe nad zaprojektowaniem tureckiej marki samochodowej. Produkcja ma rozpocząć się w 2019 roku. W październiku 2015r. Minister Nauki i Technologii ogłosił, że opracowano trzy prototypy w Centrum Badań i Rozwoju Rady Naukowej i Badań Technologicznych Turcji [TUBITAK] w północnej dzielnicy Gebze [w prowincji Kocaeli]. Jeden z nich jest napędzany benzyną, a dwa pozostałe to samochody elektryczne. Samochody elektryczne będą w stanie przejechać na jednej baterii 100 km. Koszty załadowania jednej baterii w celu przejechania 100 km oszacowano na około 60 lirów tureckich czyli około 20 dolarów. Rząd zamierza zaprosić do udziału w produkcji wszystkie potencjalnie zainteresowane firmy. Udział firm tureckich ma jednak wynieść około 90 procent.

Pod koniec 2014 r. w Turcji funkcjonowało aż 50 centrów badawczo-rozwojowych należących do międzynarodowych koncernów motoryzacyjnych. W 2013 r. wydatki koncernów na badania i rozwój w tureckich centrach badawczych wyniosły około 547 milionów lirów (prawie 200 mln USD). Największe centra badawczo-rozwojowe w Turcji posiadają koncerny: Fiat, Daimler i Ford. W maju 2015 Ford Otosan uruchomił centrum badawczo-rozwojowe w okolicach Stambułu. Budowa obiektu i jego wyposażenie kosztowała około ok. 25 mln dolarów. Mają być tam opracowywane najnowsze technologie wykorzystywane w projektowaniu pojazdów silnikowych. W Centrum zainstalowano kabinę systemu wirtualnej rzeczywistości, po raz pierwszy w branży motoryzacyjnej w Turcji. Ośrodek ma docelowo zatrudniać 1200 inżynierów. Obecnie Ford Otosan bezpośrednio zatrudnia 10000 osób w Turcji i posiada trzy zakłady montażu pojazdu oraz fabrykę silników.

Najczęściej wymieniane przez inwestorów mocne strony tureckiego przemysłu samochodowego to:

- 50 letnia historia produkcji samochodów
- wysoko wykwalifikowani pracownicy – około 250.000 osób
- wysoka produktywność przy względnie niskich kosztach pracy (elastyczne prawo pracy, układy zbiorowe z pracownikami od 1963 r. umożliwiają 6 dni produkcji w tygodniu)
- doświadczenie eksportowe
- spełnianie światowych norm w zakresie bezpieczeństwa i jakości produkcji
- bardzo duża liczba podwykonawców części samochodowych

- duży popyt na rynku na samochody dostawcze i osobowe
- rozwinięta infrastruktura transportowa, logistyczna, energetyczna, bankowa
- parki technologiczne - bliskość partnerów międzynarodowych i dostępu do najnowszych technologii
- bardzo duża pomoc rządowa skierowana na rozwój sektora motoryzacyjnego (w okresie 1995 - 2012 r. granty rządowe dla sektora wyniosły 800 mln lirów (około 400 mln USD) – prawie 1/3 wszystkich grantów rządowych wspierających duże inwestycje.

## Rynek części i akcesoriów samochodowych

Turecki przemysł części i akcesoriów samochodowych staje się integralną częścią światowego przemysłu motoryzacyjnego. Przemysł rozwija się w oparciu o produkcję własną, import oraz inwestycje zagraniczne. Rynek oferuje wyroby oryginalne - OEM (Original Equipment Manufacturer) oraz kompatybilne ze znanymi markami i wyposaża w systemy zapłonowe, iniekcyjne i transmisyjne flotę 16 mln pojazdów używanych w Turcji, spośród których 1/3 stanowią samochody osobowe. Ok. 200 inwestorów zagranicznych znanych marek ulokowało produkcję części i akcesoriów na obszarze Anatolii, zasadniczo w ramach joint venture z tureckimi firmami. Udział w rynku lokalnych producentów kontraktowych dla OEM (Original Equipment Manufacturer) szacowany jest na 50% do 70% (ponad 1000 firm). Zdecydowana większość z nich to małe lub średnie przedsiębiorstwa. W sumie, części samochodowe produkuje około 4 tysięcy firm.

Największa produkcja ma miejsce w odniesieniu do: silników i elementów składowych silników, elementów napędowych, hamulcy, sprzęgieł i ich komponentów, systemów hydraulicznych i pneumatycznych, układów zawieszenia, systemów bezpieczeństwa, części gumowych i plastikowych, podwozia i jego części, odlewów i odkuwek, systemów elektrycznych i oświetlenia, baterii, szyb i foteli do aut.

Ważną rolę w systemie produkcji części i akcesoriów odgrywa Strefa Producentów Komponentów Samochodowych TOSB utworzona w 1999 r. w Kocaeli nad Morzem Marmara przez Stowarzyszenie Producentów Części i Akcesoriów Samochodowych (TAYSAD). Strefa o powierzchni 2,5 tys. ha zlokalizowana jest w pobliżu centrum produkcji samochodów i oferuje przedsiębiorstwom specjalistyczną infrastrukturę uwzględniającą wymogi ochrony środowiska oraz usługi z zakresu innowacji i transferu technologii. Lokalizację największych producentów części samochodowych przedstawia poniższy rysunek (dostępny w wersji w załączniku).

## Popyt

Park samochodowy w Turcji wynosi obecnie około 16 mln pojazdów samochodowych, z czego liczba samochodów osobowych to 9,8 mln. 60% rynku jest zagospodarowane przez samochody importowane. Volkswagen jest najpopularniejszą importowaną marką samochodową. Rosnące z roku na rok dochody na mieszkańca (liczone według parytetu siły nabywczej w 2015 r. mają wynieść około 16 tysięcy USD) i zaledwie 165 samochodów przypadających na 1000 mieszkańców czyli znacznie poniżej średniej UE – 500 samochodów na 1000 mieszkańców - czynią Turcję atrakcyjnym rynkiem zbytu dla przemysłu motoryzacyjnego. W 2014 r. sprzedano w Turcji 807 tysięcy 486 pojazdów samochodowych, z czego 522 tysiące 842 pochodziło z importu.

## Eksport

Ok. 70% produkcji samochodów i lekkich pojazdów mechanicznych produkowanych w Turcji jest eksportowane. Eksport tureckiej branży samochodowej stanowi około 16% całkowitego eksportu tureckiego. Trzech na pięciu największych eksporterów tureckich to firmy z branży motoryzacyjnej. 80% tego eksportu trafia na rynek UE (w

szczególności do Włoch, Francji, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Hiszpanii, Polski, Rumunii, Słowenii, Holandii), a pozostała część głównie do Rosji i innych krajów WNP. Ponad połowę z eksportowanych pojazdów stanowią samochody osobowe, około 35% samochody dostawcze, 10% autobusy i 5% traktory.

Poniższa tabela obrazuje wielkość produkcji, sprzedaży krajowej oraz importu i eksportu wszystkich rodzajów pojazdów samochodowych w Turcji w latach 2013-2014 (dostępna w wersji w załączniku).

Podobnie jak w przypadku samochodów, około 70% produkcji części i akcesoriów samochodowych produkowanych w Turcji jest przeznaczone na eksport. W większości dotyczy to części do silników, skrzyni biegów, opon, kół, części gumowych, hamulców, części transmisyjnych. Eksport w 70% kierowany jest do krajów UE, szczególnie do Niemiec, Włoch, Francji, Wielkiej Brytanii, Polski, Hiszpanii, Rumunii i Belgii. W 2012 r. wartość eksportu części samochodowych przekroczyła 3 miliardy dolarów.

## **Import**

Główne rynki importowe dla tureckich dystrybutorów aut to kraje UE oraz Japonia i Korea. Większość samochodów importowanych przez Turcję – około 85% to produkcja z Niemiec, Hiszpanii oraz Francji. 80% tego importu stanowią samochody osobowe, zaś pozostałe 20% samochody dostawcze i minibusy. Około 60% importowanych samochodów to modele marki Volkswagen.

Turecki reżim importowy zakazuje wwozu samochodów używanych, rekonstruowanych lub przetwarzanych (wymagane są specjalne licencje), dopuszczając import wyłącznie modeli z bieżącego lub przyszłego roku. Reguła ta dotyczy również części i akcesoriów. Używane części można wwozić jedynie jako złom z przeznaczeniem do produkcji żelaza i stali. Generalnie części importowane są wykorzystywane w importowanych pojazdach lub przeznaczone dla OEM do eksportowanych pojazdów.

## **Wymiana handlowa z Polską oraz potencjał zbytu i kooperacji**

W wymianie handlowej Polski z Turcją branża motoryzacyjna zajmuje ok. 1/3 obrotów, stanowiąc najważniejszą wartościowo kategorię towarową. Obroty zdominowane są przez handel wewnątrz korporacyjny. Polska znacznie więcej eksportuje do Turcji niż Turcja do Polski. W 2014 roku obroty handlowe zamknęły się z dużą korzyścią dla Polski, gdyż eksport polskiej branży motoryzacyjnej wyniósł 679,2 mln USD, zaś import 396,5 mln USD. Najchętniej Turcy kupują polskie traktory – 43,5 mln USD to wartość eksportu w 2014 r., oraz duże pojazdy do transportu osób – 370 mln USD i towarów – 73,5 mln USD.

Polski eksport części do samochodów osobowych, traktorów i pojazdów transportowych wyniósł w 2014 r. 160,3 mln USD. Najczęściej polscy producenci i dystrybutorzy eksportowali do Turcji drobne części montażowe, a ponadto:

- układy sterownicze – około 25 mln USD
- piony do układu kierowniczego i kierownice – około 30 mln USD
- poduszki powietrzne – 14 mln USD
- układy zawieszenia – około 18 mln USD
  
- pasy bezpieczeństwa – 6 mln USD
- zderzaki – 0,5 mln USD.

Obecna dobra sytuacja finansowa i zwiększanie mocy w tureckich fabrykach samochodowych daje szczególne szanse eksportowe w asortymencie opon, okładzin hamulcowych, skrzyni biegów, sprzęgieł i urządzeń diagnostycznych. Ponadto wysoki popyt wewnętrzny i importowy rejestrują hydrauliczne systemy sterownicze, łożyska i paski klinowe.

Ogromna ilość autoryzowanych i nieautoryzowanych warsztatów samochodowych w Turcji sprawia, że występuje nieustanne zapotrzebowanie na oryginalne oraz kompatybilne nieoryginalne części i akcesoria samochodowe. Zapotrzebowanie jest szczególnie duże w odniesieniu do starszych modeli samochodów. Po tureckich drogach bowiem, pomimo faktycznego zakazu importu samochodów używanych (bardzo wysokie opłaty środowiskowe), jeździ dużo starszych aut. Wiele rodzin tureckich, ze względów finansowych, nie może sobie bowiem pozwolić na zakup nowego auta. Pomimo, że w Turcji produkowanych jest wiele modeli samochodów kosztują one często drożej niż na rynku UE, ponieważ podatek rządowy od tego dobra wynosi około 45% (poza VATem).

Ponadto, duże zapotrzebowanie występuje oczywiście w zakresie komponentów ulegających szybkiemu zużyciu wskutek wysokiego natężenia ruchu lub używania paliwa niespełniającego kryteriów jakościowych. Są to w szczególności: amortyzatory, hamulce, sprzęgła, pierścienie, filtry, zderzaki, światła i urządzenia sygnalizacyjne.

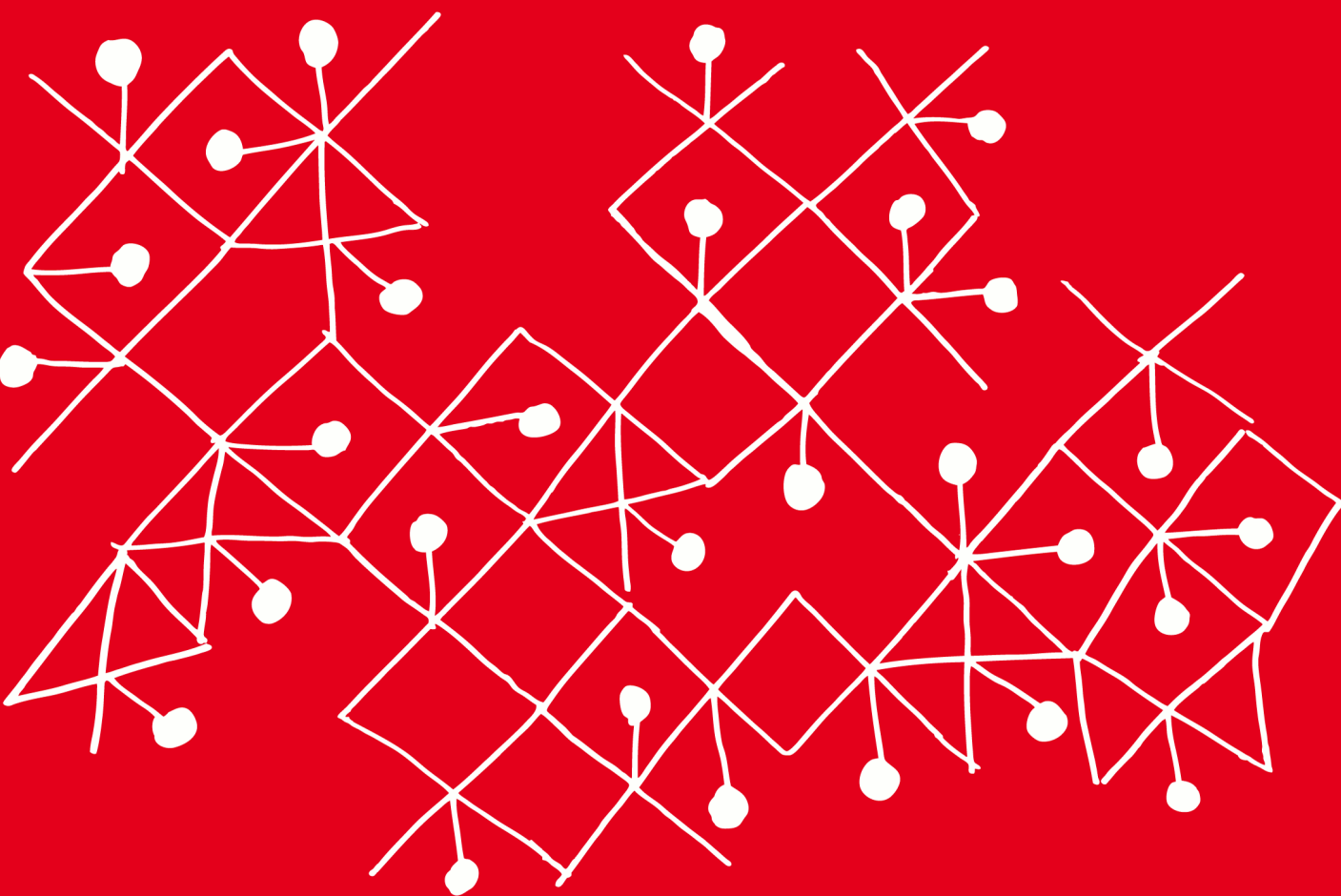
Przewiduje się, iż wraz z przejmowaniem przez Turcję regulacji unijnych w ramach procesu akcesyjnego, wzrastać będzie popyt na zaawansowane technologicznie urządzenia spełniające wytyczne unijne w zakresie kontroli emisji spalin, bezpieczeństwa pojazdów oraz testów wytrzymałościowych dla pojazdów.

#### **4. Ważniejsze imprezy targowo-wystawiennicze**

- Bursa Autoshow
- Automechanica Istanbul
- Automotive Istanbul
- Marmara Autoshow w Kocaeli
- Konya Autoshow
- Ismir Autoshow
- Cukurova Autoshow w Adanie

#### **5. Przydatne linki**

- Stowarzyszenie Przemysłu Samochodowego <http://www.osd.org.tr/>
- Stowarzyszenie Producentów Części i Akcesoriów Samochodowych <http://www.taysad.org.tr/>
- Stowarzyszenie Dystrybutorów Samochodów <http://www.odd.org.tr/>
- Stowarzyszenie Autoryzowanych Dilerów Samochodowych <http://www.oyder-tr.org/>



**INNOWACYJNA GOSPODARKA**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**MINISTERSTWO  
ROZWOJU**

**UNIA EUROPEJSKA**  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego