



**Rusya Federasyonu Ülke Raporu  
(Otomotiv Sektörü Açısından)**



**Ar-Ge Şubesi**

**Ağustos, 2019**

## Ekonomik Yapı

<b>GSYİH (Nominal)</b>	<b>1,469 trilyon \$ (2017)</b>
<b>KİŞİ BAŞINA GSYİH</b>	<b>11.441 \$ (2017)</b>
<b>GSYİH BÜYÜME HIZI (Reel)</b>	<b>% 1,8 (2017)</b>
<b>ENFLASYON ORANI</b>	<b>% 4,2 (2017)</b>
<b>İŞSİZLİK ORANI</b>	<b>% 5,5 (2017)</b>

Rusya Federasyonu, büyük bir ekonomik gücün temeli olan doğal kaynaklara ve insan gücüne sahip dünyadaki belli başlı ülkelerden biri konumundadır. Rusya'nın sahip olduğu zengin doğal kaynak rezervleri ülke için büyük bir şans olmakla beraber ülke ekonomisi açısından bazı sakıncaları da beraberinde getirmektedir. Son 10 yıllık süreçte yüksek düzeyde seyreden petrol fiyatları ve elverişli ticaret hadlerinin ülkenin son yıllarda sağladığı güçlü büyümenin itici gücü olduğu düşünülmektedir. Ancak yapılan bilimsel çalışmalar uzun vadeli büyüme ve ekonomideki doğal kaynaklara bağımlılık arasında negatif bir korelasyon olduğunu ortaya koymaktadır. Bunun nedeni "Dutch Disease-Hollanda Sendromu" olarak adlandırılan durumdur. Aşırı değerlenmiş döviz kuru doğal kaynak dışı sektörlerde büyümeyi olumsuz etkilemektedir.

Ülkenin geniş yüzölçümü emek, doğal kaynaklar ve iş merkezleri arasında büyük mesafelere neden olduğu için ekonomik olarak bir dezavantaj oluşturmaktadır. Ülkedeki nehirlerin çoğunluğu doğu-batı yönünde değil, kuzey-güney yönünde akmaktadır. Bu nedenle denize ulaşım çok zordur. Bu nedenlerle ülkedeki taşımacılık maliyetleri uluslararası ortalama maliyetlerin yaklaşık 3 katı kadar yüksektir.

Sovyet döneminde uygulanan merkezi planlama nedeniyle tüketim malları ve hizmet sektörlerinin göz ardı edilmesi söz konusu sektörlerin 1990'lı yıllar boyunca önemli büyüme göstermesine neden olmuştur. Resmi verilere göre hizmet sektörünün GSYİH'daki payı 1990'larda %36'nın altında iken, 1995'ten bu yana %55 ve % 60 arasında olmuştur. Bununla birlikte hizmet ve sanayi sektörü verileri transfer fiyatlandırması uygulamaları nedeni ile gerçekleri tam olarak yansıtmamaktadır. Transfer fiyatlandırması ülkedeki petrol şirketlerinin düşük vergi uygulaması olan bölgelerde tamamı kendilerine ait olmak üzere kurdukları şubelerine ucuz fiyatlardan satış yaptıkları yaygın bir uygulamadır. Hizmet sektöründe faaliyet gösteren bir ticari kuruluş olarak kaydettirilen bu şubeler, petrol ya da gazı pazar fiyatlarından satmakta ve büyük kar elde etmektedir.

Merkezi planlama ve sahip olduğu zengin kaynaklar nedeni ile Rusya'da sanayi sektörü ağır sanayi yönünde gelişmiştir. Yakıt, enerji ve metalürji üretimi toplam sanai üretimin %35'ten

fazlasını oluşturmaktadır. Elektrik ve gıda üretiminin sınıai üretimdeki payının yaklaşık %25 olduğu göz önünde bulundurulduğunda ileri teknoloji ve tüketim malları üretiminin Rus ekonomisinde çok küçük bir payı olduğu ortaya çıkmaktadır. Tekstil sektörünü de kapsayan hafif sanayinin de sınıai üretimdeki payı çok cüzi düzeydedir.

Ekonomi büyük ölçekli sınıai işletmelerin hakimiyetindedir. KOBİ'lerin GSYİH'dan aldıkları pay, yalnızca %10-15 civarındadır. Bu oran, genellikle gelişmiş pazar ekonomilerinde ve geçiş ekonomilerinde %50 civarında veya daha da üzerindedir. Küçük ölçekli işletmelerin ekonomide yeterince rol alamamasının en önemli nedenlerinden biri yoğun vergi uygulamaları ve karmaşık hukuki düzenlemelerdir.

Büyük işletmeler, yüksek düzeyde seyreden uluslararası petrol ve metal fiyatları ve bununla birlikte Ruble'deki devalüasyon nedeniyle ortaya çıkan girdi maliyetlerindeki düşüş sayesinde elde ettikleri yüksek karlardan istifade ederek otomotiv gibi sektörlerde gerçek değerinin çok altında fiyatlardan varlıklar edinmiştir.

Sanayi Moskova, St. Petersburg, Yekaterinburg ve Nizhny Novgorod kentlerinde yoğunlaşmıştır. Bu büyük kentler geçiş sürecini diğer kentlere göre daha iyi yönetmiş, üretimde çeşitlilik sağlamıştır. Tomsk ve Novosibirsk gibi daha küçük kentler Sovyet rejimi tarafından yaratılan sanayi merkezleridir. Sibiry ve ülkenin en doğusundaki bölgeler hala sanayileşmemiş durumdadır. Bu bölgeler ham madde ve enerji üssü konumundadır. Sovyet planlamacıların ölçek ekonomisinin faydalarından yararlanmak üzere yürüttükleri politikalar neticesinde bir büyük işletme ya da bir grup işletme belirli bir kentin ya da bölgenin tüm yerel ekonomisinin temelini oluşturmuştur. Bu durum, işsizlik yardım programlarının da bulunmaması ile birlikte iflas eden işletmelerin kapatılmasını güç bir siyasi karar haline getirmiştir.

### **Ekonomi Politikaları**

Rusya, komünizm sonrası dönemde ekonomik anlamda ciddi bir çöküntü ile karşı karşıya kalmıştır. Reel GSYİH 1991 yılında yaklaşık %12 oranında gerilemiş, bütçe açığı GSYİH'nın %26'sına kadar çıkmıştır. Komünist ekonominin çökmesi ile birlikte enflasyon üç haneli rakamlara yükselmiştir. Bu çöküntünün altında belli başlı yapısal sorunlar bulunmaktadır:

- Eski Doğu Avrupa pazarlarının Doğu Bloku'nun dağılması ile birlikte çözülmesi ve bunun sonucunda arz zincirinin bozulması,
- Mali yardımların kesilmesi nedeni ile tarım sektöründe ortaya çıkan kriz,
- Kumanda ekonomisi kurallarının, pazar ekonomisi kuralları uygulanmaya başlanmadan terk edilmesi v.b.

1992 yılında pazar ekonomisinin mümkün olduğunca hızla inşa edilebilmesi için bir ekonomik program tasarlanmıştır. Ancak üretimdeki düşüş, mali dengesizliklerdeki genişleme ve yapısal reformlardaki yavaş ilerlemenin önüne yeterince geçilememiştir. 1994 yılında Merkez Bankası

tarafından IMF desteği ile sıkı para politikası uygulaması başlatılmış ve enflasyonla mücadeleye dönük bir bütçe kabul edilmiştir.

Üç haneli enflasyonla uzun yıllar süren mücadele sonunda Rusya, 1995 yılında belirli ölçüde bir makro ekonomik istikrar sağlamış olup, bunu 1998 yılı ortalarına dek sürdürmeyi başarmıştır.

1997-98 döneminde Rusya'nın başlıca ihraç mallarının fiyatlarındaki düşüş ve Asya krizinin sonucunda yatırımcıların gelişen pazarlara yatırımlarda çekimser kalmaları Rus ekonomisi üzerinde güçlü bir dış şok etkisi yaratmıştır. Söz konusu dışsal şok, hızla artan borçlardan ve mikro düzeyde yapısal değişikliklerin eksikliğinden kaynaklanan ekonomik sorunları daha da şiddetlendirmiştir. Sonuç olarak Ruble'nin devalüasyonu ve iç borçların ödenememesi ile karşı karşıya kalınmıştır. Ağustos 1998'de çok ciddi bir ekonomik kriz başlamıştır. Kriz öncesinde 1 \$: 6,3 Ruble iken, kriz sonrasında 1 \$: 20 Ruble'ye ulaşmıştır. Enflasyon belirgin şekilde yükselmiş, 1998 yılı sonu itibarı ile %85'e ulaşmıştır. 1998 yılında ayarlanabilir sabit kurdan, dalgalı döviz kuru sistemine geçilmiştir.

Kriz sonrasında alınan önlemlere izleyen dönemlerde değişen hükümetler de bağlı kalmıştır. İhracattan elde edilen gelirler Ruble'nin değerinin düşmesi neticesinde artış göstermiş ve pek çok sektör devalüasyonun sağladığı bu avantajdan yararlanarak ihracata yönelmiştir. 2000 yılı sonu itibarı ile enflasyon %20'ye gerilemiştir. Enflasyondaki düşüş eğilimi izleyen yıllarda da devam etmiş olup, 2007 yılı başı itibarı ile %7'nin biraz üzerinde gerçekleşmiştir. Ancak bundan sonraki dönemde aşırı yüksek düzeyde seyreden enerji fiyatları, para arzındaki artış ve küresel gıda fiyatlarından dolayı enflasyonda yeniden bir yükseliş baş göstermiştir.

Kriz sonrasında kamu maliyesi de dikkate değer bir gelişme göstermiştir. Bu gelişme, petrol sektöründen elde edilen beklenenin üzerinde kazancı yansıtmakla birlikte aynı zamanda toplanan vergilerde artış olduğunu ve harcamaların daha iyi denetlendiğini göstermektedir.

Hükümet 2004 yılı başında yüksek petrol fiyatları döneminde artan vergi gelirlerinden tasarruf etmek üzere bir İstikrar Fonu kurmuştur. Şubat 2008'de İstikrar Fonu, Rezerv Fonu ve Ulusal Refah Fonu olarak iki ayrı fona bölünmüştür. Rezerv Fonu, İstikrar Fonu'nun devamı niteliğinde olup, petrol fiyatlarında bir düşüş olması halinde bütçede meydana gelebilecek bir sıkıntı karşısında rezerv sağlamayı hedeflemektedir. Ulusal Refah Fonu, emeklilik fonu açığının kapatılması ve diğer belirli federal projelerin finansmanı için çalıştırılmaktadır. 2010 yılındaki yangınlar sırasında bu fonlardan büyük çaplı harcamalar yapılmıştır.

Rusya'nın karmaşık ve külfetli vergi sistemi yatırımlar ve büyüme önünde önemli bir engel teşkil etmiştir. Vergi reformu, uzun yıllar boyunca sürekli gündemde olmuş, ancak ciddi anlamda ilerleme Vladimir Putin başkanlığında sağlanabilmiştir.

2001 yılından bu yana gerçekleştirilen başlıca reformlar şöyledir:

- %13 oranında kişisel gelir vergisi uygulaması,

- Çeşitli sosyal resim ve harçların yerine birleşik, yüksek ölçüde regresif sosyal vergi uygulaması,
- En yüksek kurumlar vergisi oranının %35'ten %24'e düşürülmesi ve aynı zamanda çok sayıdaki yasal boşluğun ortadan kaldırılması,
- Kurumlar vergisi oranının daha sonra, 2009 yılında % 24'ten % 20'ye düşürülmesi,
- Muntazam ticari harcamalarda muafiyet koşullarının iyileştirilmesi,
- Petrol sektörü ve küçük işletmelere kolaylıklar sağlanması,
- Standart KDV oranının %20'den %18'e düşürülmesi.

## **Gerçekleştirilen Yapısal Reformlar**

### **Vergi Reformu**

Kişisel gelir vergisi oranı %13'e düşürülmüştür. Çeşitli sosyal resim ve harçlar yerine birleşik sosyal vergi uygulaması başlatılmıştır. Kurumlar vergisi aamalı olarak %35'ten %20'ye düşürülmüş ve kurumlar vergisi işlemleri kolaylaştırılmıştır. KDV oranı %20'den %18'e düşürülmüş olup, daha da düşürülmesi yönünde tartışmalar devam etmektedir.

### **Toprak Reformu**

Toprak kanunu kentsel ve ticari arazilerin özel mülkiyetine ve ticaretine müsaade etmektedir. Rus vatandaşlarının tarımsal arazi alıp satmasına izin verilirken, yabancıların tarımsal arazileri yalnızca 49 yıllığına kiralamalarına izin verilmektedir.

### **İcra-İflas Reformu**

İcra-iflas yasası firmaları 1990'larda yaygın olan sahte iflas işlemlerinden korumak üzere yeniden düzenlenmiştir.

### **Kurumsal Yönetim Reformu**

Anonim şirketlerle ilgili yasalar azınlık hisse sahiplerinin haklarının daha iyi korunmasının sağlanması için değiştirilmiştir.

### **Yargı Reformu**

Yargıçların daha bağımsız ve daha sorumlu hale getirilmelerini teminen yeni kurallar kabul edilmiştir.

### **Emeklilik Reformu**

2002 yılında emeklilik provizyonlarının yükünün devletten çalışanlara transfer edilmesi amacı ile yeni bir emeklilik sistemi başlatılmıştır. 2006 yılı itibarı ile yaklaşık 60 özel emeklilik fonu

ortaya çıkmıştır. Ancak Rus çalışanların yalnızca %4'ü emeklilik birikimlerini Devlet Emeklilik Fonundan özel şirketlere kaydırmıştır.

### **Bürokrasinin Azaltılması**

Kayıt ve izin şartları önemli ölçüde kolaylaştırılmış, firmaların yasal denetim sayısında da indirime gidilmiştir. Bununla birlikte yeni düzenlemelere aykırı olarak yerel otoritelerin zaman zaman ani denetimlerde buldukları gözlenmektedir.

Rusya'nın kalkınma vizyonuna dönük olarak "Strateji 2020" adı altında çeşitli sektörlerin (ilaç, otomotiv, hafif sanayi v.b.) geliştirilmesine yönelik stratejileri kapsayan bir plan 2008 yılı Şubat ayında V. Putin tarafından ilan edilmiştir. "Strateji 2020" ülkenin 2020 yılına kadar % 6-7 oranında sürdürülebilir büyüme kaydetmesini ve enflasyonu % 3 seviyelerine çekerek dünyanın ilk 5 ya da 6 ekonomisi içerisinde girmesini hedeflemektedir. Plan, 2008 yılı başlarında kabul edilmiş, takip eden dönemde, küresel mali kriz baş göstermiştir. Bu nedenle 2020 hedeflerinden sapma olması muhtemeldir.

### **Özelleştirme**

Özelleştirme süreci Rus ekonomisinde de diğer geçiş ekonomilerinde olduğu gibi hızla ilerlemiş, ancak diğer ekonomilere göre daha düzensiz seyretmiştir. 1998 yılından itibaren yavaşlama gözlenirse de özelleştirmeler çok daha şeffaf ve adil yürütülmeye başlanmıştır.

Hükümet 2010 yılı Ekim ayında büyük bir Özelleştirme Programı'nı onaylamıştır. Program, 6.467 adet kamu hisseli işletmeden yaklaşık 1.000'indeki 60 milyar Dolarlık kamu hissesinin satışına imkan sağlamaktadır. Özelleştirme ihalelerinde yabancı yatırımcıların katılımları sınırlı düzeyde kalmaktadır.

2016 yılı Ekim ayında, Rus petrol şirketi Rosneft, ülkenin önde gelen petrol şirketlerinden Bashneft'in yüzde 50,08'ini, 5,2 milyar dolara satın almıştır.

Aralık 2016'da, Rosneft'in % 19,5'lik hissesinin, İngiltere-İsviçre ortaklığı Glencore ve Katar Devlet Fonu konsorsiyumuna, 10,5 milyar Euro (11,3 milyar Dolar) karşılığında satıldığı bildirilmiştir.(EIU)

Rusya Başbakanı Dimitriy Medvedev, önümüzdeki üç yıl içerisinde (2017-2019) özelleştirmelerden 17 milyar rublelik gelir hedeflendiğini açıklamıştır.

### **Enflasyon**

2016 için ortalama enflasyon oranı % 7 olurken, 2017 yılında ise % 3.8'e olarak öngörülmektedir. (EIU)

## Ekonomik Performans

2016 yılında Rusya'nın nominal GSYİH'sı 1,280.1 milyar Dolar olmuştur. 2017 yılı için öngörülen nominal GSYİH 1,562.7 milyar Dolardır.(EIU)

Ekonomi 2015 yılında %3.7 oranında daralmıştır. 2017 yılında Rusya ekonomisindeki büyümenin % 1.8 düzeyinde olması öngörülmektedir; 2016'da ekonomi % 0.2 oranında küçülmüştü. (EIU)

## Otomotiv Endüstrisi

146 milyon ile Avrupa'nın en kalabalık nüfusuna (Almanya'nın yaklaşık 2 katı) sahip olan Rusya Federasyonu'nda 2015 yılında her 1000 kişiye düşen motorlu araç sayısı 358 olarak gerçekleşmiştir. Rusya motorlu araçlar parkı da 2005 yılındaki 31 milyon adetlerden 2015 yılında 51,4 milyon adetlere yükselmiştir.

Rusya Federasyonu'nun motorlu araç üretimi 2009 yılında sert bir düşüşle 1.5 milyon adetlerden 700.000 adetlere gerilese de 2010 yılında hızla toparlanarak tekrar 1,4 milyon adedin üzerine çıkmış, 2011 yılında 2 milyon adet, 2012 ve 2013 yıllarında ise 2.2 milyon adede yükselmiştir. Ancak 2014 yılı sonrasında Ukrayna ile yaşanan kriz, petrol fiyatlarının hızla gerilemesi, AB'nin uyguladığı ambargolar ve rublenin değer kaybetmesi gibi bir dizi zincirleme gelişme neticesinde Rusya'nın üretim adetleri 2014 yılında 1.9 milyon, 2015 yılında 1.4 milyon ve 2016 yılında 1.3 milyon adede gerilemiştir. 2017 yılı ile birlikte toparlanma başlamış ve ülkedeki motorlu araç üretimi 2017 yılında 1 milyon 552 bin adede, 2018 yılında ise 1 milyon 768 bin adede yükselmiştir.

## ÜRETİM

Total production						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (F)
Car	1,667,980	1,203,613	1,119,922	1,343,750	1,527,929	1,560,726
LCV	98,162	99,267	101,867	107,071	107,101	98,634
HCV	90,756	70,216	83,013	101,614	88,316	99,736
Total:	1,856,898	1,373,096	1,304,802	1,552,435	1,723,346	1,759,132

Kaynak: IHS Markit

**Passenger cars**

Brand	2014	2015	2016	2017	2018
Lada	389,772	305,414	276,015	331,448	393,326
Kia	198,979	163,673	153,197	192,392	234,265
Hyundai	139,121	139,472	131,607	159,263	175,361
Renault	202,276	126,522	124,494	155,334	157,820
Volkswagen	103,558	83,199	85,846	89,266	111,029
Nissan	97,890	79,915	62,444	76,170	88,612
Skoda	74,125	50,544	57,975	76,965	84,135
Toyota	50,627	39,511	39,061	66,390	70,655
Ford	49,209	35,281	38,596	44,089	38,266
Mitsubishi	32,707	38,780	33,520	13,708	32,864

Kaynak: IHS Markit

**Production for top 10 brands (LCVs)**

Brand	2014	2015	2016	2017	2018
GAZ	63,258	54,489	59,129	61,709	57,784
UAZ	22,090	31,161	29,348	30,602	30,166
Ford	5,720	3,337	5,908	9,436	11,475
Mercedes-Benz	5,174	5,511	6,000	5,649	3,302
Peugeot	0	0	0	0	2,280
Citroën	0	0	0	0	1,692
Hyundai	0	0	131	144	402
SsangYong	489	0	0	0	0
Volkswagen	1,431	562	1,351	161	0

**Production for top 10 brands (HCVs)**

Brand	2014	2015	2016	2017	2018
KamAZ	39,399	28,775	35,265	39,325	37,054
PAZ Group	7,876	6,819	8,419	8,646	13,126
GAZ	20,077	17,783	21,602	23,333	11,091
URAL	7,107	7,196	6,879	5,868	6,151
Volvo	1,448	391	1,274	4,668	5,632
Mercedes-Benz	1,499	825	1,521	5,013	5,284
Isuzu	2,350	2,407	2,322	5,160	2,562
LiAZ	1,442	1,266	1,601	1,720	2,055
Mitsubishi Fuso	1,750	748	621	880	1,164
SAZ	1,364	1,405	1,422	1,002	870

Kaynak: IHS Markit

**PAZAR**

Rusya Federasyonunda yaklaşık %90'ını binek otomobillerin oluşturduğu ve 2014 yılına kadarki geçmiş üç yılda 3 milyon adet civarında seyreden canlı bir motorlu araçlar pazarı da bulunmaktadır. Pazar 2014 yılında %15 daralarak 2.5 milyon adet, 2015 yılında %44 daralarak 1.4 milyon adet, 2016 yılında ise %2,5 daha daralarak yine 1.4 milyon adet olarak gerçekleşmiştir. 2017 yılı ile birlikte yeniden büyüme trendine giren pazarın 2020 yılına gelindiğinde ise 2.3 milyon adede ulaşması beklenmektedir. OAR verilerine göre Rusya motorlu araçlar pazarı 2017 yılında %15,4 büyümüş ve 1.8 milyon adede yükselmiştir. İç Pazar 2018 yılında 1.9 milyon adede yükselirken, pazarın 2019 yılında 2 milyon adetin üzerine çıkması beklenmektedir.



Total sales						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (F)
Car	2,328,655	1,494,754	1,312,952	1,476,282	1,681,938	1,785,508
LCV	169,396	113,556	114,802	121,290	125,034	125,371
HCV	97,261	58,922	63,126	90,798	93,924	96,210
Total	2,581,427	1,657,452	1,479,430	1,674,399	1,900,896	2,007,089

Top 10 brands (passenger cars)						
	2014	2015	2016	2017	2018	Market share (%)
Lada	378,204	263,001	259,377	303,448	350,585	20.8
Kia	195,694	169,471	149,568	181,947	227,584	13.5
Hyundai	178,907	160,527	144,096	157,197	177,068	10.5
Renault	191,761	119,294	116,796	136,412	136,966	8.1
Volkswagen	133,884	79,863	76,140	91,477	107,218	6.4
Toyota	154,652	94,218	90,618	90,670	105,302	6.3
Skoda	84,440	55,012	55,386	62,302	81,459	4.8
Nissan	159,481	90,569	70,464	76,029	81,000	4.8
Mitsubishi	74,093	32,045	15,252	22,683	42,363	2.5
Ford	55,739	34,570	37,064	40,761	40,379	2.4

Kaynak: IHS Markit

Top 10 brands (LCVs)						
Brand	2014	2015	2016	2017	2018	Market share (%)
GAZ	69,388	51,192	55,803	58,617	60,677	48.5
UAZ	22,011	22,254	22,622	19,800	16,171	12.9
Ford	10,161	4,447	5,380	8,874	11,565	9.2
Lada	9,135	6,112	6,920	8,140	9,619	7.7
Volkswagen	7,151	3,101	4,548	4,727	6,303	5.0
Mercedes-Benz	9,275	7,860	5,687	6,596	6,117	4.9
Toyota	7,334	3,932	3,954	3,568	3,200	2.6
Mitsubishi	6,041	3,865	1,517	1,642	3,028	2.4
Hyundai	3,400	1,209	1,615	1,770	2,309	1.8
Peugeot	5,470	1,523	1,392	1,776	1,926	1.5

Top 10 brands (HCVs)						
Brand	2014	2015	2016	2017	2018	Market share (%)
KamAZ	27,111	18,409	21,887	27,097	26,195	27.9
Others	13,907	11,396	12,364	14,116	15,059	16.0
GAZ	9,723	7,266	7,241	7,878	8,341	8.9
Scania	5,667	2,547	2,518	5,701	6,704	7.1
Volvo	3,513	1,045	1,709	5,986	6,380	6.8
MAN	4,585	1,857	2,223	4,736	5,093	5.4
Mercedes-Benz	2,931	1,989	2,060	5,623	4,832	5.1
MAZ	7,853	3,655	3,298	3,888	4,242	4.5
Isuzu	1,899	1,911	1,961	3,064	3,293	3.5
Ural	3,785	2,387	2,352	2,973	2,895	3.1

Kaynak: IHS Markit

### Rusya Federasyonu Otomotiv Endüstrisi (Adet)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Üretim	2.184.266	1.886.646	1.378.246	1.303.989	1.551.293	1.767.674
Pazar	2.998.650	2.545.666	1.440.923	1.404.464	1.602.270	1.900.896

Kaynak: OICA

Rusya'nın 87 faslındaki otomotiv ürünleri ihracatı 2014 yılı öncesinde 5 milyar USD'ye yaklaşmışken, 2014 yılı sonrasında düşüşe geçerek 2.5 milyar USD'ye kadar gerilemiştir. Rusya'nın otomotiv ihracatında öne çıkan ülkeler Kazakistan, Belarus, Cezayir, Özbekistan, Vietnam ve Ukrayna'dır. Ülkenin otomotivdeki başlıca ihraç kalemleri ise 1.3 milyar USD ile binek otomobiller, 371 milyon USD ile eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, 561 milyon USD ile otomotiv aksam ve parçaları, 421 milyon USD ile özel amaçlı motorlu taşıtlardır.

### Rusya Fed. - Yıllar İtibariyle Seçilmiş Mal Grupları Bazında Otomotiv İhracatı- 1000 USD

	2016	2017	2018
<b>Mal Grubu</b>	<b>İhracat</b>	<b>İhracat</b>	<b>İhracat</b>
Özel Amaçlı Motorlu Taşıtlar	467,275	744,520	420,825
Binek Otomobil	1,097,519	1,320,208	1.287,784
Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Taşıtlar	352,856	335,878	370,757
Otomotiv Yan Sanayi	357,893	518,195	560,646
<b>87 Faslı Toplam</b>	<b>2,563,801</b>	<b>3,434,716</b>	<b>3.150.857</b>

Kaynak: TRADEMAP

Rusya'nın ithalatında otomotiv ve yan sanayi ürünleri en önemli kalemlerden birini oluşturmaktadır. Rusya'nın 2008 yılında 87 faslındaki ithalatı 50 milyar dolar sınırına dayanırken, kriz öncesi bu dönemde binek otomobil ithalatı 30 milyar dolar, yan sanayi ithalatı (8708) ise 5 milyar dolar seviyelerine yükselmiştir. 2009 yılı ile ithalatta ciddi düşüş yaşanmakla birlikte 2010 yılında ithalat rakamları toparlanmış ve ülkenin yan sanayi ithalatı tekrar 5 milyar USD'nin üzerine çıkmıştır. 2014 yılından itibaren yukarıda vurgulanmış olan gelişmeler neticesinde, ülkenin otomotiv ithalatı önce 31 milyar USD'ye, 2015 yılında 15.4 milyar USD'ye gerilemiş, daha sonra toparlanarak, 2017 yılında 21.5 milyar USD'ye, 2018 yılında 23,6 milyar USD'ye yükselmiştir.

### Rusya- Yıllar İtibariyle Seçilmiş Mal Grupları Bazında Otomotiv İthalatı- 1000 USD

	2016	2017	2018
Mal Grubu	İthalat	İthalat	İthalat
Kara Taşıtları için Karoserler	1,124,515	1,507,122	2,005,730
Binek Otomobil	6,027,371	6,697,483	7,261,031
Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Taşıtlar	1,030,648	1,998,792	1,999,047
Otomotiv Yan Sanayi	5,716,564	7,939,083	8,978,362
<b>87 Faslı Toplam</b>	<b>15,637,225</b>	<b>21,498,556</b>	<b>23,623,419</b>

Kaynak: TRADEMAP

TİM verilerine göre Ülkemizin Rusya Federasyonu'na yönelik otomotiv ihracatı 2011 yılında 927 milyon USD, 2012 yılında ise 940 milyon USD olurken, Rusya 2013 yılında 1 milyar 160 milyon USD'lik ihracat rakamımızla otomotiv sektöründe en fazla ihracat yapılan 5. Ülke konumuna yükselmiştir. Rusya Federasyonu'na yönelik otomotiv ihracatımız 2014 yılında %32 gerileme ile 794 milyon USD, 2015 yılında %65 gerileme ile 281 milyon USD, 2016 yılında %16 düşerek 237 milyon USD olarak gerçekleşmiştir. 2017 yılında ise Rusya'ya yönelik otomotiv ihracatımız %38 artmış ve 328 milyon USD olmuştur. 2018 yılında da Rusya'ya yönelik otomotiv ihracatımız artış trendini sürdürmüştü ve 454 milyon USD olarak gerçekleşmiştir

### Türkiye-Rusya Fed. Otomotiv İhracatı (Milyon USD)

2013	2014	2015	2016	2017	2018
1.160	794	281	237	328	454

Kaynak: TİM (TİM Otomotiv mal grubu alınmıştır)

Mal Grupları bazında Rusya'ya ihracatımız incelendiğinde otomotiv yan sanayi ürünlerinin ilk sırada yer aldığı gözükmemektedir. Ana sanayinde ise sırasıyla binek otomobiller, otobüs minibüs midibüsler, özel amaçlı motorlu taşıtlar, eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar ve çekiciler en fazla ihracat yaptığımız ürün gruplarıdır.

### Rusya Federasyonu'na Mal Grupları Bazında Otomotiv İhracatımız- 1000 USD

Mal Grupları	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Otomotiv Yan Sanayi	652.473	445.406	207.352	181.779	263.793	348.971
Binek Otomobiller	450.492	289.305	54.888	44.654	46.399	89.551
Otobüs-Minibüs-Midibüs	26.648	29.424	12.291	6.185	15.637	12.072
Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Taşıtlar	12.358	10.305	1.489	1.146	187	2.857
Diğerleri	18.463	19.479	4.788	3.035	1.705	1.121
<b>Toplam</b>	<b>1.160.434</b>	<b>793.919</b>	<b>280.809</b>	<b>236.800</b>	<b>327.721</b>	<b>453.572</b>

Kaynak: TİM

#### Rusya Federasyonu otomotiv endüstrisi ile ilgili daha fazla bilgi için:

<http://www.oar-info.ru/>

YASAL UYARI Bu rapor Birliğimiz uzmanları tarafından güvenilir olduğuna inanılan kamuya açık kaynaklardan elde edilen bilgiler kullanılmak suretiyle, sadece bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır. Bu rapor ve içindeki bilgilerin kullanılması nedeniyle doğrudan veya dolaylı olarak oluşacak zararlardan Birliğimiz hiçbir şekilde sorumluluk kabul etmemektedir. Birliğimizin yazılı izni alınmaksızın herhangi bir kişi tarafından, herhangi bir amaçla, kısmen veya tamamen çoğaltılamaz, dağıtılamaz veya yayımlanamaz. Tüm haklarımız saklıdır.

## Ülkemizin Rusya Federasyonu'na İhracat Potansiyeli<sup>1</sup>

Sektör	GTİP	Potansiyel Ürün	Ülkenin Toplam İthalatı 2017 (milyon dolar)	Türkiye'nin Ülkeye İhracatı 2017 (milyon dolar)	Türkiye'nin Toplam İhracatı 2017 (milyon dolar)	Dünya İthalatında Ülkenin Payı 2017 (%)	Türkiye'nin Ülkeye İhracatındaki Değişim 2016-2017 (%)	Ülkenin Toplam İthalatındaki Değişim 2016-2017 (%)	Ülke İthalatında İlk 5 Ülke ve Pazar Payları 2017 (%)	Ülkenin Türkiye'ye ve Rakip Ükelere Uyguladığı Ortalama Gümrük Oranları (%) (Tahmini)
Otomotiv Ana ve Yan Sanayi	8407	Kıvılcım ile ateşlemeli içten yanmalı doğrusal veya döner pistonlu motorlar	1.190	0	300	2.7	2.994	30	Çin (38.6) Japonya (17.2) Kore (6.8) İngiltere (6.3) Slovakya (4.6) Almanya (28.5)	MFN: 5.6
Otomotiv Ana ve Yan Sanayi	8408	Dizel, yarı dizel motorlar	838	1	205	1.8	264	50	Çin (17.3) İsviçre (10.1) ABD (9.2) Japonya (8.6)	MFN: 4, Belarus:0

<sup>1</sup> T.C. Ticaret Bakanlığı Ülke Masaları Bölümünden alınmıştır.

<b>Otomotiv Ana ve Yan 8703 Sanayi</b>	<b>Otomobiller</b>	<b>6.697</b>	<b>46</b>	<b>11.815</b>	<b>0.9</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>Japonya (31.1)</b>	<b>MFN: 17,8</b>
								<b>Almanya (20.8)</b>	
<b>Otomotiv Ana ve Yan 8704 Sanayi</b>	<b>Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar</b>	<b>1.999</b>	<b>0</b>	<b>4.821</b>	<b>1.5</b>	<b>-84</b>	<b>94</b>	<b>ABD (12.5)</b>	<b>MFN: 11,8</b>
								<b>İngiltere (9.2)</b>	
<b>Otomotiv Ana ve Yan 8707 Sanayi</b>	<b>Kara taşıtları için karoserleri</b>	<b>1.507</b>	<b>0</b>	<b>57</b>	<b>15.8</b>	<b>344</b>	<b>34</b>	<b>Slovakya (3.2)</b>	<b>MFN: 39,2</b>
								<b>Belarus: 45</b>	
								<b>Tayland: 8</b>	
								<b>Almanya: 7</b>	
								<b>Finlandiya: 6</b>	
								<b>Japonya: 5</b>	
								<b>Kore (33.1)</b>	
								<b>Japonya (20.4)</b>	
								<b>Slovakya (19.9)</b>	
								<b>Almanya (6.2)</b>	
								<b>Çek Cumhuriyeti (5.5)</b>	

Otomotiv Ana ve Yan 8708 Sanayi	Motorlu taşıtlarda kullanılan yedek parçalar	7.939	136	4.114	2.1	26	39	Japonya (14.5)	MFN: 2
								Çin (13.8)	
								Kore (13.2)	
								Almanya (12.4)	
								ABD (4.6)	