

Rusya Otomotiv Endüstrisi

Masa Başı Araştırma Raporu
2017



İçerik

1. Otomotiv Endüstrisinin Genel Değerlendirmesi

2. Otomotiv Sektöründe Yatırım Teşvikleri

3. Otomotiv Sektöründe İşçilik Maliyetleri

4. Otomotiv Sektöründe Vergilendirme

5. Otomotiv Sektöründe Eğitim / Öğretim

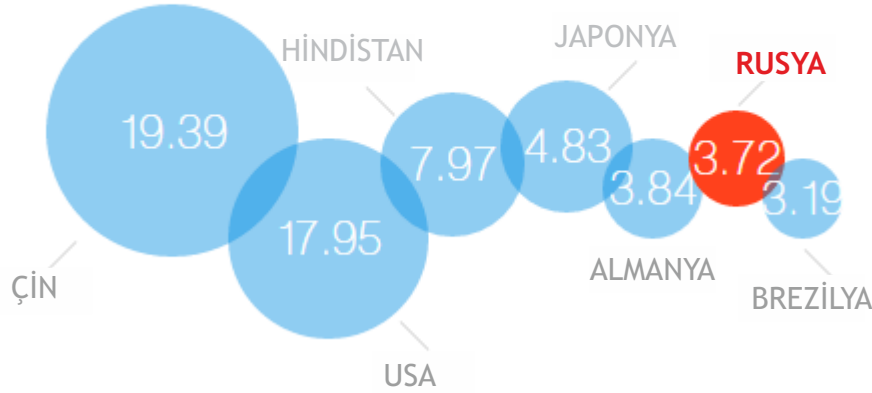
6. Sonuçlar

Otomotiv Endüstrisinin Genel Değerlendirmesi

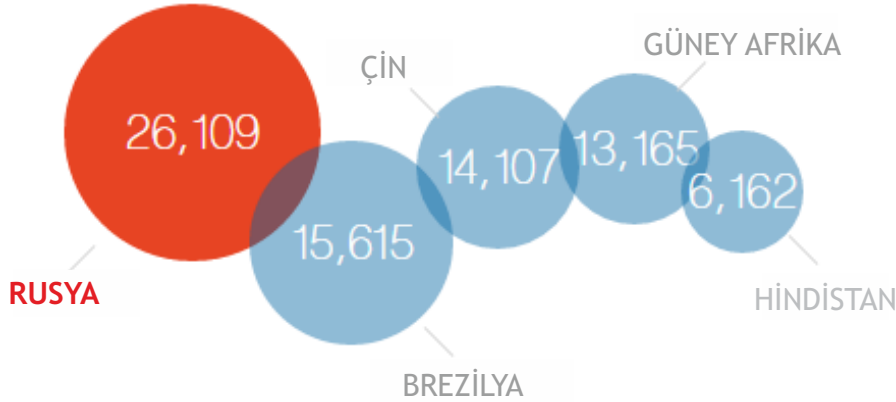


Rusya'nın Genel Ekonomik Durumu

Rusya dünyanın 6'ncı büyük ekonomisidir.
GSYİH satınalma gücü paritesi, 3.72 trilyon USD



Rusya, BRICS ülkeleri arasında kişi başı en yüksek GSYİH'ya sahiptir.



Toplam 17 milyon kilometrekarelik yüzölçümüyle Rusya dünyanın en büyük ülkesidir. Kuzeyde Finlandiya; güneyde Kazakistan, Moğolistan, Çin, Azerbaycan ve Gürcistan; batıda Belarus, Ukrayna, Polonya ve Baltık ülkeleri, doğuda da Kuzey Kore ile komşudur. Ayrıca Japonya ve ABD de Rusya'nın doğu kıyısına yakın mesafededir. Bütün bu ülkelere yakınlığı, Rusya'yı elverişli bir yatırım yeri haline getirmektedir.

Kaynak: IMF, Central Bank of Russia, Russian Federal Treasury, Rosstat, Moscow Exchange, UNCTAD, World Economic Forum Global Competitiveness Report

Gayri Safi Yurtiçi Hasıla ve Tüketici Fiyatları

Rusya'nın ekonomik göstergeleri büyük ölçüde kısıtlamalardan ve petrol fiyatlarındaki ani düşüşten etkilenmiştir. Bu da Rus rublesini ciddi ölçüde zayıflatmış ve borçlanma maliyetini artırmıştır.

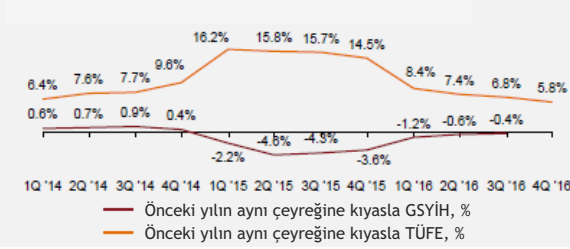
Pozitif açıdan bakarsak, bu yeni ekonomik gerçeklik sayesinde Rus varlıkları potansiyel yatırımcılara daha cazip gelmeye başlamıştır. Önümüzdeki yıllarda doğrudan yabancı yatırımların artması beklenmektedir.

2015'te ekonomik kısıtlamalar ve petrol fiyatlarındaki düşüş nedeniyle Rusya'da reel GSYİH %3.7 azalmıştır. Rus ekonomisinin tüm sektörleri dış faktörlerden etkilenmiştir. Bunun sonucunda endüstriyel üretim endeksi %5 düşmüş ve reel harcanabilir gelirin azalmasıyla satın alma gücü de azalmıştır. Rusya'da GSYİH düşüşü 2016'da %0.6'ya gerilemiştir. 2017 ve ilerleyen yıllarda ekonomik düzelme beklenmektedir.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017F*	2018F*
Nüfus, milyon	143.2	143.3	143.4	146.3	146.4	146.7	147.0	147.2
Reel GSYİH büyümesi, %	4.3%	3.4%	1.3%	0.5%	-3.7%	-0.6%	1.0	1.5%
Kişi başına düşen GSYİH, USD	14,177	15,016	15,537	14,276	9,279	8,853	10,294	11,140
Enflasyon, %	8.4%	5.1%	6.8%	7.8%	15.5%	7.1%	5.1%	4.4%
Endüstriyel üretim endeksi, %	5.0%	3.4%	0.4%	1.7%	-4.5%	0.4%	1.1%	1.7%
Ham petrolün varil fiyatı (USD)	110.9	112.0	108.9	98.9	52.7	44.1	52.9	56.6
Ekonomik açıdan aktif nüfusta işsizliğin oranı (yıllık ortalama), %	6.5%	5.5%	5.5%	5.2%	5.6%	5.9%	5.9%	5.8%
Döviz kuru ruble/USD (yıllık ortalama)	29.4	30.8	31.8	38.4	60.9	66.8	62.5	63.1
Döviz kuru ruble/avro (yıllık ortalama)	40.9	39.6	42.3	51.0	67.5	74.1	66.1	66.9

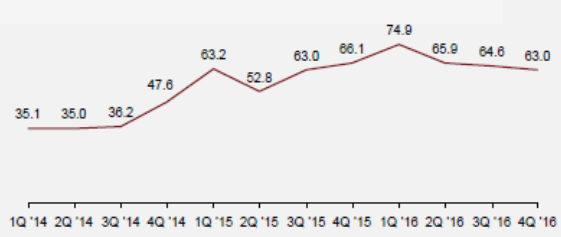
2016 sonunda Rusya ekonomisi dengelenmeye başlamıştır

GSYİH büyüme oranları ve Tüketici Fiyatları



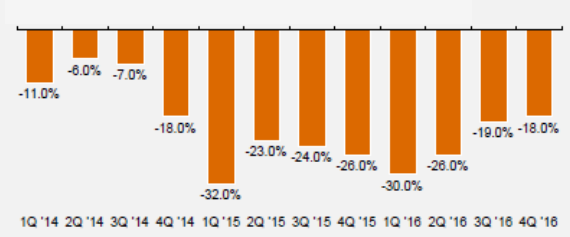
Kaynak: Ministry of Economic Development of the Russian Federation, Rosstat

Rublenin dolar karşısında ortalama nominal kuru



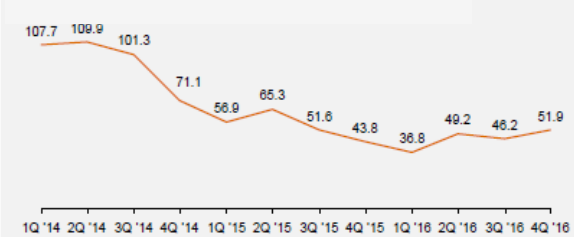
Kaynak: Central Bank of the Russian Federation

Tüketici güven endeksi



Kaynak: Rosstat

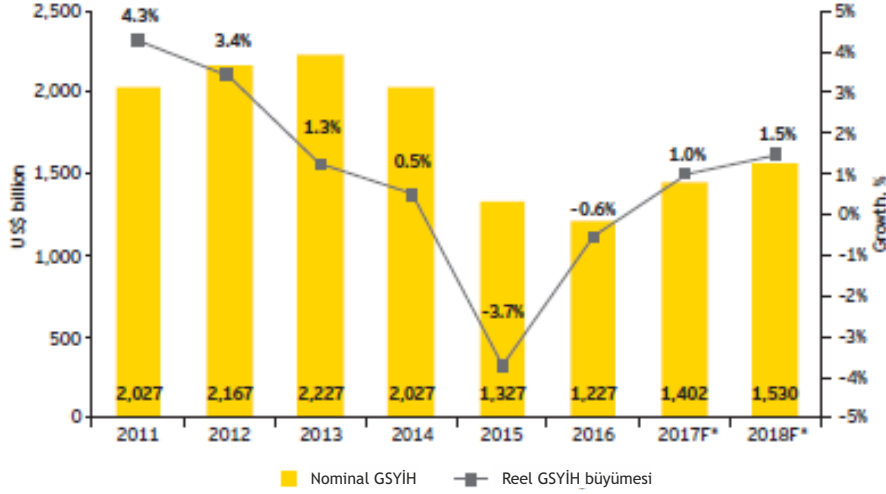
Ham petrol fiyatı, USD



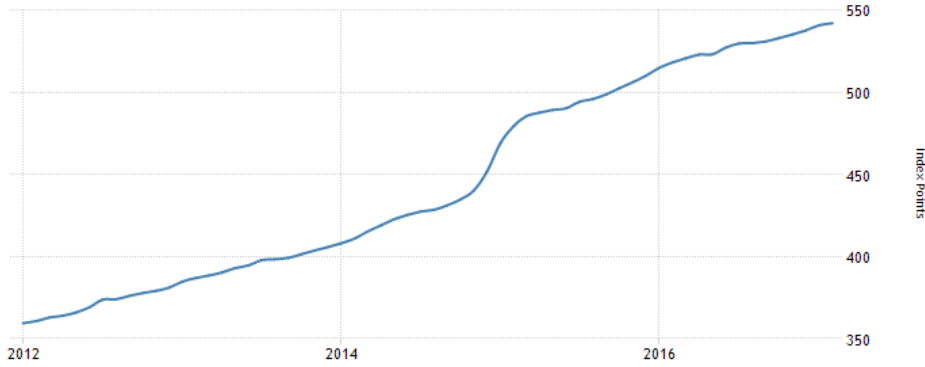
Kaynak: Bloomberg

Kaynak: BMI, MED, EIU, Oxford Economics EIA, Bloomberg, EY analysis, CEEMEA, the Development Center of the Higher School of Economics *F - Forecast

Rusya'da nominal ve reel GSYİH büyümesi tahminleri



Rusya'da Tüketici Fiyatları Endeksi (TÜFE) 542,30 puana çıkmıştır.



Rusya Emek Piyasası

Rusya'da İstihdam

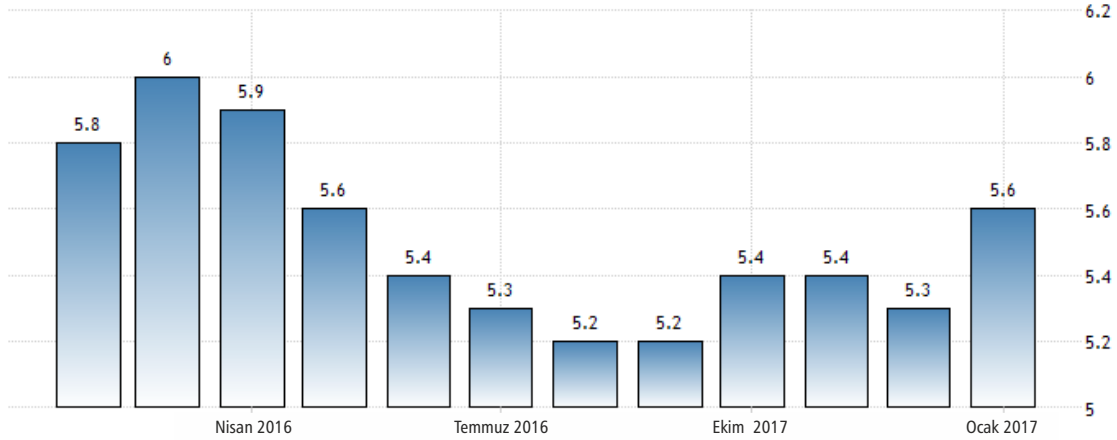
Rusya'da çalışan kişilerin sayısı Aralık 2016'da 72.80 milyonken Ocak 2017'de 71.60 milyona düşmüştür. Rusya'da çalışan kişilerin sayısı 1991'den 2017'ye kadar ortalama 68.74 milyon olmuş; tüm zamanların en yüksek değerine Temmuz 1991'de 74.10 milyonla ulaşırken en düşük istihdam da Ocak 1999'da 60.40 milyon kişiyle gerçekleşmiştir.

Rusya işsizlik oranı

Rusya'da işsizlik oranı, Aralık 2016'daki %5.3 oranından Ocak 2017'de %5.6'ya çıkmıştır. Mayıs 2016'dan sonra en yüksek işsizlik oranı bu aydadır. İşsizlerin sayısı 185 bin artarak 4.288 milyon kişiye yükselmiş ve ekonomik olarak aktif kişilerin sayısı 100 bin azalarak 75.9 milyona inmiştir. Bu kişiler toplam nüfusun %52'sini temsil etmektedir. Rusya'da işsizlik oranı 1993'ten 2016'ya kadar ortalama %7.77 olmuş; tüm zamanların en yüksek değerine Şubat 1999'da %14.10 ile ulaşırken en düşük işsizlik de Ağustos 2014'te %4.80 ile görülmüştür

Avrupa'daki 5'inci Otomotiv Pazarı

Rusya otomobil pazarı, 2016'da Avrupa'da Almanya, Birleşik Krallık, Fransa ve İtalya'nın ardından beşinci sırada gelmiştir. Ancak uzun vadede Rusya en cazip pazarlardan biri olmayı sürdürecektir. Büyümesi büyük ölçüde nüfusun küçük bir kesiminin araç sahibi olması ve araç filosunun



Kaynak: www.tradingeconomics.com Federal Statistics

Geçmişteki global endüstriyel senaryoda, Rusya otomotiv endüstrisi; üretilen birim sayısı, üretim kalitesi ve müşteri hizmetleri açısından ABD ve Japonya gibi endüstriyel açıdan gelişmiş ülkelerin gerisinde kalmıştır. Ancak günümüzde Rusya otomotiv endüstrisinde bambaşka bir tablo görülmektedir. Rusya'daki en büyük endüstriyel sektörlerden biridir ve ülkede gelişmekte olan endüstrilerdendir.

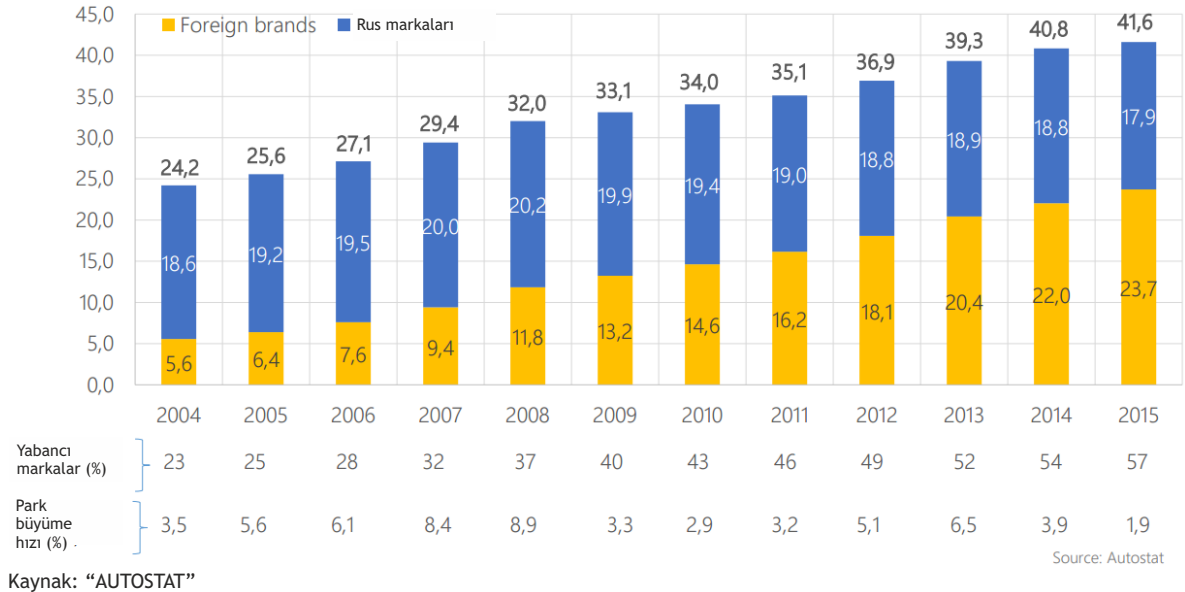
Rusya Araç Parkı

Rusya'da 49 milyon birim motorlu araç bulunmaktadır.

2015 sonu itibariyle bu sayının %80'inden fazlası binek otomobillerden oluşmaktadır. Bu oran yaklaşık 41.6 milyon birime denk gelmektedir. Hafif ticari araçlar toplam parkın %8'ine yani yaklaşık 4 milyon araca tekabül etmektedir. Ülkedeki araçların az bir kısmı tescillidir (3.7 milyon birim). Rusya parkının yaklaşık %1'ini otobüsler oluşturmaktadır (yaklaşık 400 bin birim).

Son 10 yılda Rusya'daki otomobil parkı neredeyse %65 büyümeye göstermiştir. 2006 başında 25.57 milyon birimden 2015 sonunda 41.6 milyon birime çıkmıştır. Önde gelen Avrupa ülkelerinin parklarıysa daha yavaş büyümeye göstermektedir. Eğilim devam ederse Rusya otomobil parkı 2-3 yıl içinde Avrupa'nın en büyüğü olacaktır.

Aşağıdaki tabloda göreceğiniz üzere, yabancı markaların binek otomobil parkındaki oranı artmaktadır.



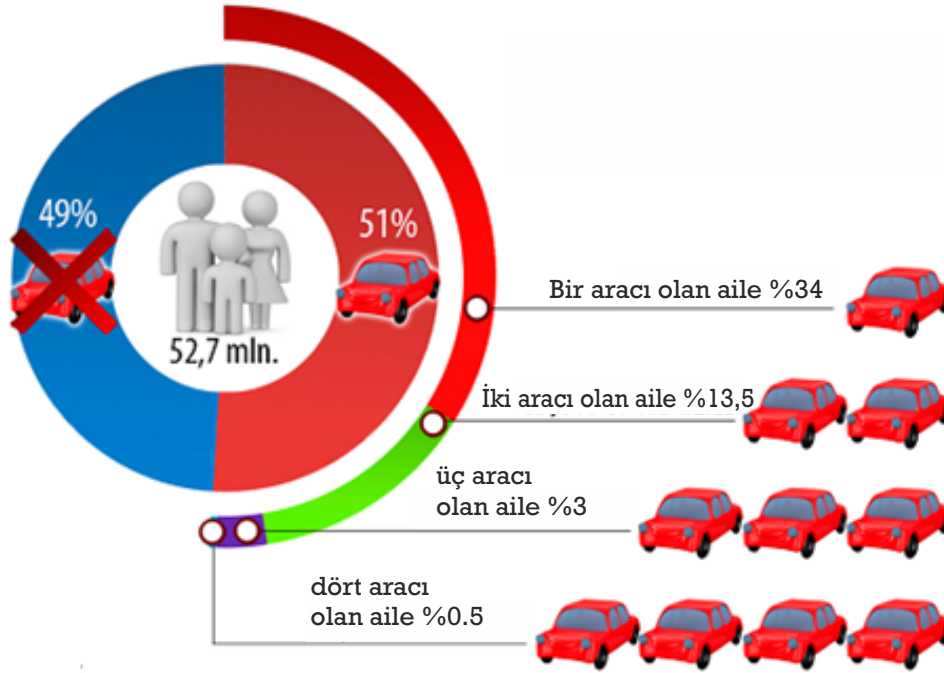
Binek Otomobil Pazarı

1.000 Kişiyeye Düşen Otomobil Sayısı

Rusya'da 2016'da binek otomobil yoğunluğu 1000 yetişkin başına 358 adetle Batı Avrupa'dan (615 adet) %42 daha az ve Kuzey Amerika'dan (776 adet) %55 daha az olmuştur.

Eylül 2014'te AUTOSTAT tarafından yapılan ve 26 bin kişinin katıldığı çevrimiçi ankete göre, Rus ailelerin %51'inin otomobili vardır. Bu veri, Eylül 2014'te 26 bini aşkın kişinin katılımıyla yürütülen çevrimiçi ankette AUTOSTAT tarafından alınmıştır.

Rusya'da bir aile başına düşen araç



Genel olarak ailelerin %34'ü bir araç, %13.5'i iki araç, %3'ü üç araç ve %0.5'i dört veya daha fazla araç kullanmaktadır.

Bu çalışmada "aile" terimi, uluslararası uygulamalarda kabul edildiği üzere "hane" anlamında kullanılmıştır. "Hane", tek başına yaşayan bir kişiyi de temsil edebilir. Rusya'da 52,7 milyon hane bulunmaktadır. Araç parkı 40 milyon adet üzerinde. Bunlar arasında bireysel sahibi olan araçların sayısı 38.4 milyon adettir.

Araçların Ortalama Yaşı

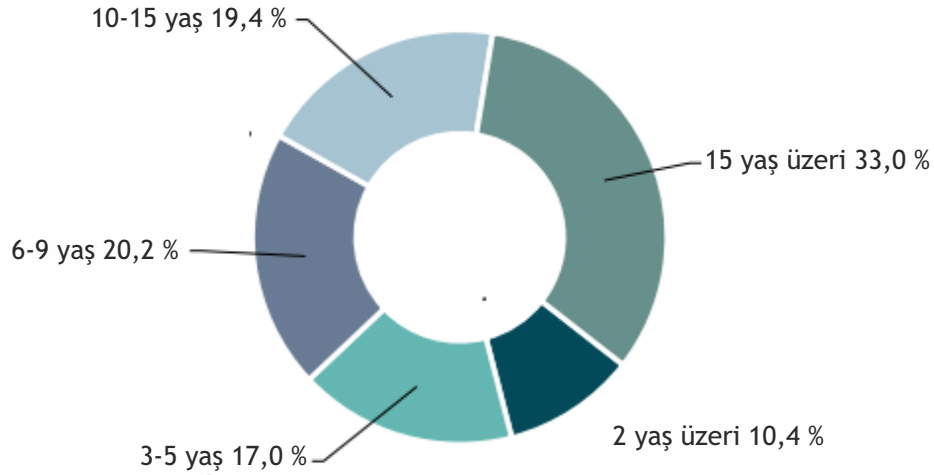
AUTOSTAT'a göre (1 Ocak 2017), Rusya'daki otomobillerin ortalama yaşı 12,9'dur. Yabancı bir otomobilin ortalama yaşı 10.4 ile çok daha azdır. Yerli otomobillerin (BDT markaları dahil) ortalama yaşıysa 16.4 yıldır.

Yabancı otomobiller arasında en genç park Çin markalarına aittir (5.8 yıl). Kore otomobillerinin ortalama yaşı 6.9'dur. Üçüncü sırada Amerikan markaları gelmektedir (9.1 yıl). Avrupa otomobillerinin ortalama yaşı 10.4'tür. En yaşlı yabancı otomobiller, Japon markalarındadır (12.6 yıl).

Yerli markalara baktığımızda en düşük ortalamanın UAZ olduğunu (15.5) görürüz. Hemen arkasından LADA gelmektedir (15.6). Diğer yerli markaların ortalama yaşı 20,5'tir.

2015'te ülkemizdeki otomobillerin ortalama yaşı 12.5 olmuştur. Bu göstergedeki artışın nedeni büyük ölçüde Rusya otomobil parkının yenilenme hızındaki düşüştür.

Otomobil Parkı Yaş Yapısı, 2015



Rusya'da en yaşlı filo kamyonlara aittir. AUTOSTAT verilerine göre ortalama yaşları 19.4'tür.

Otobüsler ve hafif ticari araçlar için ortalama yaşlar sırasıyla 15.5 ve 14'tür

Yeni Binek Otomobil Tescilleri

Sübvansiyon edilmiş otomobil kredileri, otomobil kiralama ve 2015'teki otomobil filosu yenileme programları sayesinde Rusya otomobil pazarındaki küçülme yavaşlamıştır.

AEB verilerine göre 2015'te ekonomideki düşüş, Rus rublesinin ani devalüasyonu, artan kredi faizleri, harcanabilir reel gelirin azalması ve tüketici hassasiyetindeki durgunluk nedeniyle otomobil satışları %36 azalmıştır. Otomobil kredileri sübvansiyonunun, otomobil kiralama ve otomobil filosu yenileme programlarının uygulanması ve Rusya Merkez Bankası temel faiz oranındaki indirim, hemen hemen tüm baş aktörleri etkilemiştir. Bu faktörler aynı zamanda Mayıs 2015'ten itibaren otomobil pazarındaki düşüş hızını frenlemiştir.

Düşüş 2016'da yavaşlamış ve yıldan yıla %12 seviyesine gelmiştir.

Yeni otomobil satışlarının düşük olmasının temelinde, ikinci el otomobile olan talebin artması yer almaktadır. Otomobil satıcıları aktif şekilde bu segmenti geliştirmektedir.

2016 yılı, Rusya pazarında satışlarda düşüşün

görüldüğü üst üste dördüncü yıl olmuştur; ancak önceki yıla kıyasla düşüş oranı azalmıştır (satış sayısında düşüş 2015'te %36 iken 2016'da %12 azalış göstermiştir)

Birçok otomobil üreticisi önceki yıla kıyasla satışlarda düşüşle karşılaşsa da bazılarının satışlarında aydan aya artış gözlenmiştir. 2016'nın dördüncü çeyreğinde bu durum dikkat çekmektedir. Satış hacmi açısından liderler LADA, Hyundai ve Renault en iyi pozitif dinamiği göstererek Aralık ayı satışlarında Aralık 2015'e kıyasla sırasıyla %18, %12 ve %17 artış yaşamıştır.

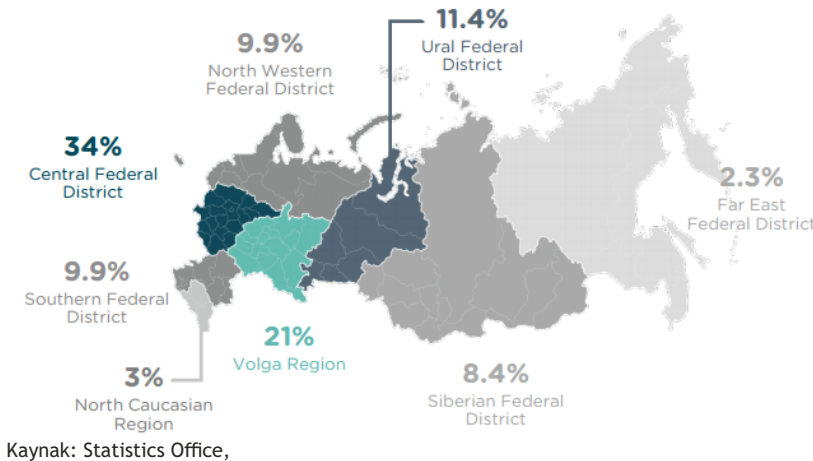
Devlet teşviki programları da pazarı büyük ölçüde desteklemiştir. En popüler programlardan biri, otomobil kredisi sübvansiyon programıdır. Endüstri ve Ticaret Bakanlığı kararıyla 2016'da bu program kapsamında 324 bin binek otomobil satılmıştır. Planlanan sayı 270 bindir. Böylece plan %20 oranında aşılmıştır.

Satış miktarında düşüş yaşanmış olsa da, 2016 yılında binek otomobil pazarı finansal açıdan 2015'e kıyasla hemen hemen aynı seviyede kalmıştır.

Binek otomobil grupları (hafif ticari araçlar binek otomobil grupları hariç) Hafif ticari araçlar hariç	Satış, Bin birim			Satış, milyar ruble			Satış, milyar dolar		
	Ocak-Aralık	Ocak-Aralık	Değişim	Ocak-Aralık	Ocak-Aralık	Değişim	Ocak-Aralık	Ocak-Aralık	Değişim
	2016	2015		2016	2015		2016	2015	
Yerli Markalar	284	288	-1%	108	143	-17.8%	2.5	2.3	8%
Montajı Rusya'da yapılan yabancı	754	842	-11%	1,058	974	-8.7%	15.8	15.9	-1%
Yeni ithal edilen otomobiller	273	361	-24%	555	663	-16.3%	8.3	10.8	-24%
TOPLAM	1,311	1,491	-12%	1,781	1,779	0.1%	26.5	29.0	-9%

* Hafif ticari araçlar hariç
nakliyat verileri
Kaynak: AEB, RF Federal
Customs Service, PwC analysis

Bölgelere göre otomobil satışları değeri, 2015 (%)



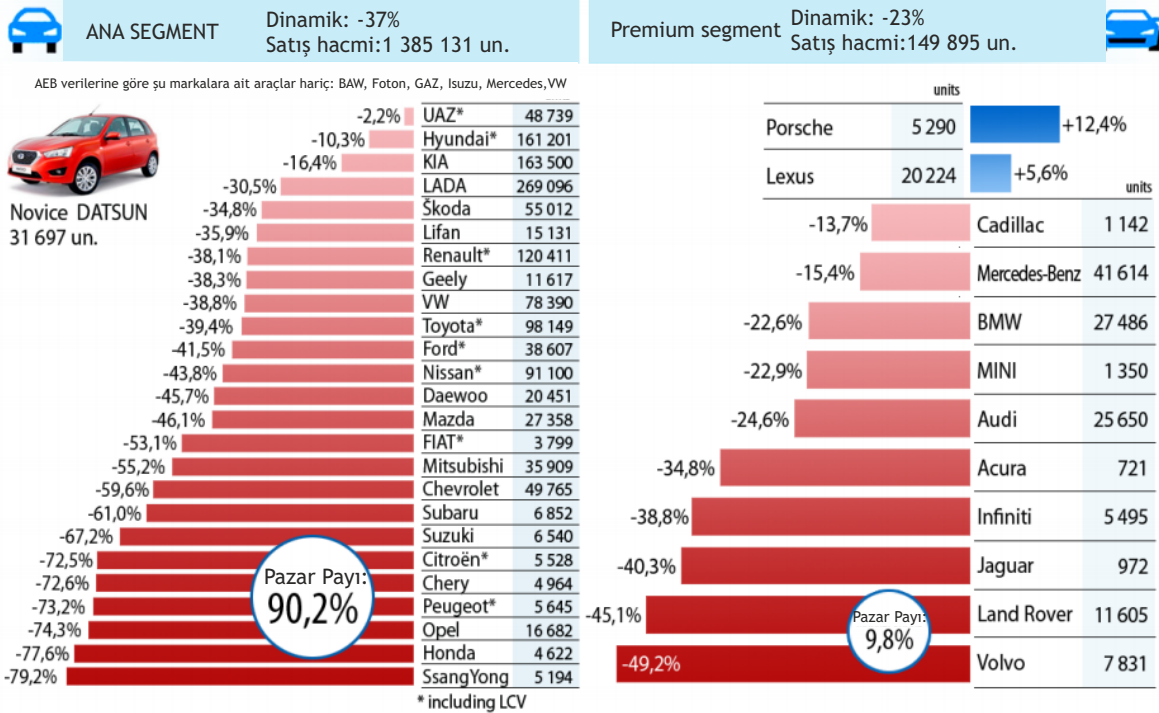
Binek Otomobil Pazarında Rekabet

Premium markaların payı artmaktadır. Talepteki kaymanın nedeni, premium otomobiller satın alan kişilerin toplam harcamalarında otomobillerin payının az olmasıdır. Satın alma gücünün azaldığı bir ortamda, premium otomobil sahipleri, otomobil kullanma maliyeti seviyelerini kriz öncesine kıyasla diğer araç sahiplerinden daha uzun süre koruyabilir. Bu satışlar, ruble cinsinden tasarrufların lüks araçlar dahil olmak üzere yabancı varlıklara çevrilmesinden etkilenmiştir ve premium üreticilerin daha çok markası pazara gelmektedir.

AUTOSTAT, Rusya pazarında yeni otomobillerle ilgili lüks segmenti de kapsayan bir çalışma yürütmüştür. 2016 sonunda pazar hacmi neredeyse 1.2 milyon birimle önceki yıla kıyasla %6.5'ten fazla artış göstermiştir. Lüks araçlarda toplam pazar hacminin yaklaşık %60'ını tek bir model oluşturmaktadır: Mercedes-Benz Maybach S-Class. Geçtiğimiz yıl 684 Rusya vatandaşı bu modelin sahibi olmuştur. Rusların tercihleri arasında ikinci sırada çeyreğin üzerinde pay alan Bentley markası (318 birim) yer almaktadır. Lüks

segmentte önde gelen üç markadan sonuncusu %10 civarındaki payıyla Rolls Royce (110adet) olmuştur.

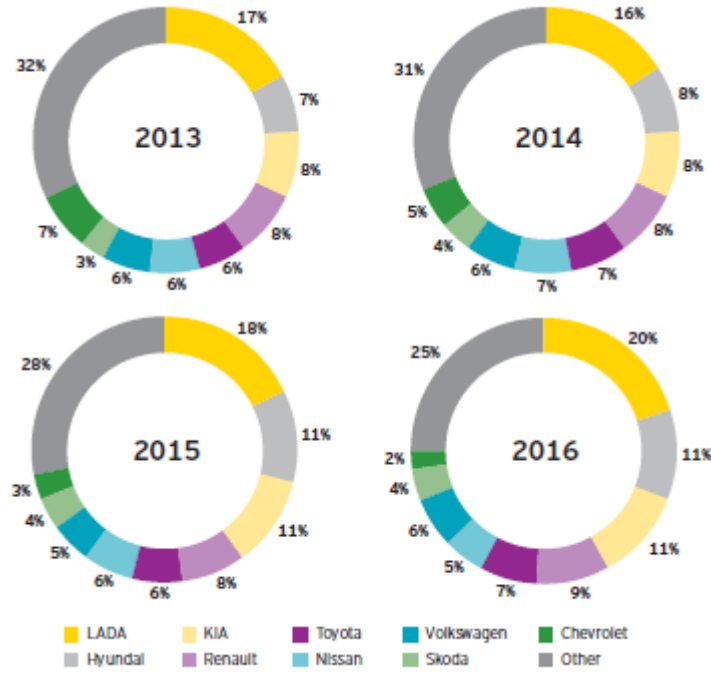
Ancak Rusya'daki toplam araç satışı yapısında premium markaların payı mütevazılığını korumakta ve pazarın sadece %10'unu oluşturmaktadır. Bu oran, gelişmiş ülkelerdeki rakamların çok gerisindedir. Örneğin 2016'da Avrupa'da premium segment pazarın %19'unu kapsamıştır. Yukarıdaki veriler ışığında, premium markaların payı uzun vadede artmayı sürdürme eğilimindedir.



Kaynak: "AUTOSTAT", 2015 data

En Popüler Markalar

Rusya'da önde gelen binek otomobil markaları, %



Kaynak: LMC Automotive, EY analysis

Binek otomobil segmentinde pazar paylarındaki değişim

Marka	Pazar payı, 2015	Pazar payı, 2016	Pazar payındaki değişim
Lada	17.6%	19.7%	↑
KIA	11.0%	11.4%	↑
Hyundai	10.8%	11.0%	↑
Renault	8.0%	8.9%	↑
Toyota	6.6%	7.1%	↑
VW	5.3%	5.7%	↑
Nissan	6.1%	5.4%	↓
Skoda	3.7%	4.2%	↑
Ford	2.3%	2.8%	↑
Mercedes-Benz	2.7%	2.7%	=
Chevrolet	3.3%	2.3%	↓
BMW	1.8%	2.1%	↑
UAZ	1.8%	2.0%	↑
Lexus	1.4%	1.8%	↑
Mazda	1.8%	1.6%	↓
Audi	1.7%	1.6%	↓
Datsun	2.1%	1.4%	↓
Lifan	1.0%	1.3%	↑

Kaynak: AEB

2016'da Rusya pazarında binek otomobil satış hacmi açısından ilk 20'ye giren markaların bazıları satışlarda artış göstermiştir. Lexus, Ford, Skoda ve BMW bunlardan bazılarıdır.

İlk 20 içinde büyüme lideri olan Lexus, 2016 yılında ürün yelpazesini yenilemesi ve bayi

ağını geliştirmesi sayesinde başarılı olmuştur

Ford, 2016'da Rusya pazarı için ürün yelpazesini tamamen yenilemiş ve bu durum iyi dengelenmiş bir fiyat politikasıyla birlikte markanın, konumunu güçlendirmesine yardımcı olmuştur.

Skoda'nın tüketiciler için cazip olmasının temel nedeni, ürün yelpazesinin çekiciliğidir. Firma ayrıca 2017 satışlarında çok daha büyük bir artış beklemektedir çünkü Skoda Kodiaq'ın ve yenilenmiş Skoda Octavia'nın lansmanları yapılacaktır. 2016 sonunda Çek markanın ülkedeki toplam satışları %0.7 artmış ve Skoda Auto Russia basın bültenine göre 55.386 araç satılmıştır.

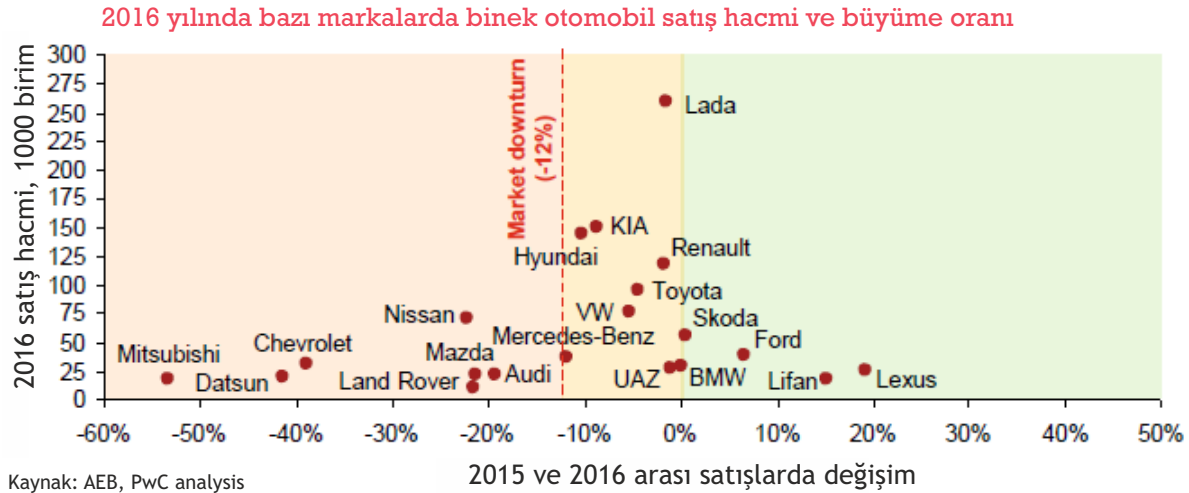
BMW satış hacmi 2015 ile hemen hemen aynı kalmış, satışlarda çok az bir artış olmuştur. 2016'da otomobil bayileri üzerindeki mali yükün azaltılması için alınan önlemler, tüm süreçlerin kalitesinin iyileştirilmesine yönelik yapılan yatırımlar ve BMW Bank'ın sunduğu cazip kredi programları, Rus pazarında firmanın düzenli gelişimine katkıda bulunmuştur.

Rusya'daki Kia bayileri 2016'da 149,567 otomobil satmıştır, bu sayı önceki yıla göre %8.5 azdır. İlk verilere bakılırsa Kia, Rusya'daki tüm yabancı markalar arasında satış açısından

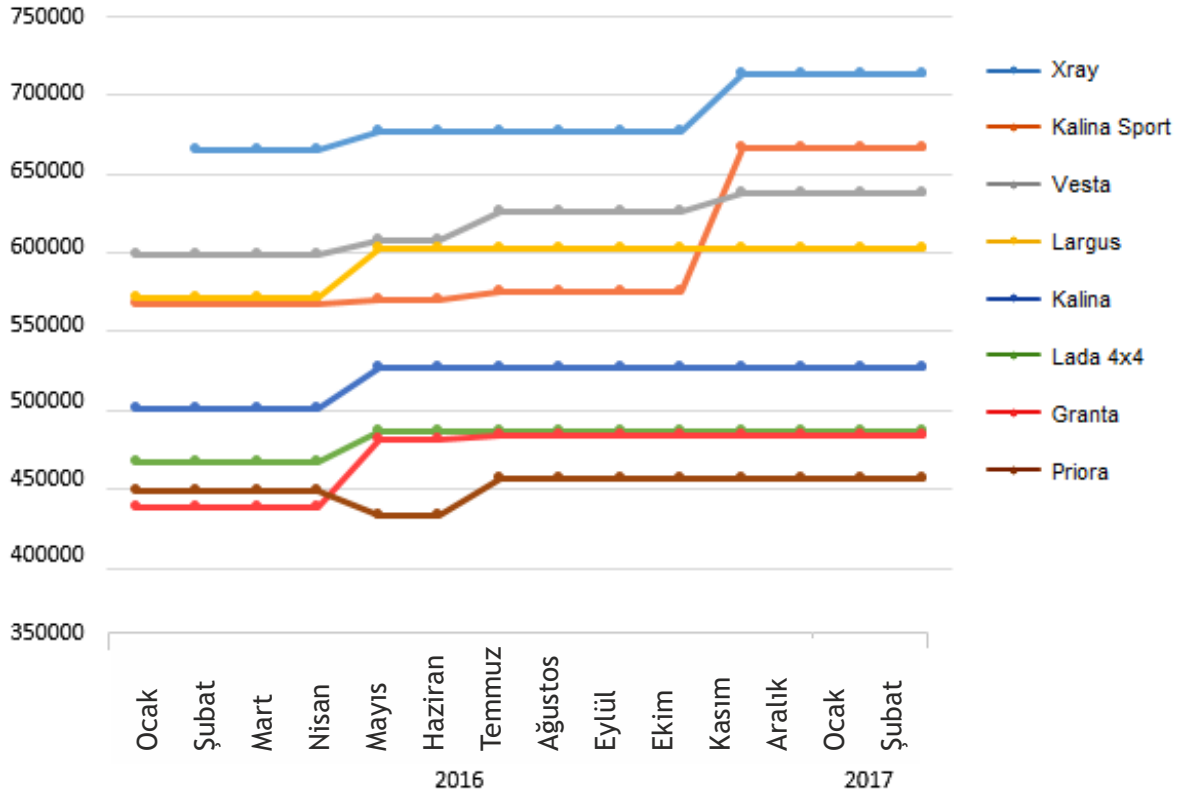
2014 ve 2015'in ardından yine liderliğini korumayı başarmıştır. Markanın pazar payı geçtiğimiz yıl %11 olmuştur. Bu oran, Kia Motors Rusya basın bültenine göre 2015'e kıyasla %0.4 yüksektir.

Rusya'a Çin menşeli otomobil üreticileri arasında lider yine Lifan olmuştur. Örneğin geçtiğimiz yıl markanın satışları %15 artış göstererek 17,461 araca ulaşmıştır. Çinli üretici Lifan'ın satışlarındaki artışın nedeni mali programların uygulamaya konması, promosyon programlarının otomobilleri maksimum faydayla satın almaya imkan tanınması ve crossover'lar dahil olmak üzere popüler bir ürün yelpazesinin olmasıdır.

Yerli marka Lada, bu sıralamada 19'uncu sırayı almaktadır. Geçtiğimiz yıl Avrupa'da (Rusya dahil) 274.9 bin otomobil satılmıştır ve bu sayı 2015'e kıyasla %0.3 düşüktür (focus2move verileri).



Rusya Otomotiv Pazarı Araştırması, dikkate alınan süre zarfında (Ocak 2016 - Şubat 2017) yeni Lada otomobillerin yeni fiyatlarının %3.3 arttığını bildirmiştir. Ancak büyüme modeller açısından homojen değildir: %0.97 (Lada Priora) ile %11.46 (Lada Kalina Sport) arasında değişmektedir.



Kaynak: Russian Automotive Market Research

En Çok Satan 25 Otomobil Modeli

Rusya otomobil pazarında 2016 yılında en çok satan model, yıl sonunda 90.380 otomobil (-%22) Hyundai Solaris olmuştur. İkinci sırayı 87,726 araç satışıyla (-%27) Lada Granta almıştır. Üçüncü sırayı 87,662 araç satışıyla Kia Rio almıştır. Bu sayı, 2015'e kıyasla %10 daha düşüktür. Sedan Lada Vesta 55,174 alıcı bularak satışlarda dördüncü sırayı almıştır. Volkswagen Polo sedan satışları %5 artarak 47,702 adete ulaşmıştır.

Crossover Renault Duster, 2016'da Rusya'da SUV segmentinde en çok satan araç olmuş ve üst üste dördüncü kez liderliğini korumuştur. Geçtiğimiz yıl bu modelde 44.001 araç (+%0,2) satılmıştır.

İkinci sırada 30,603 alıcıyla (+%13) Toyota RAV4 yer almaktadır. Üçüncü sırada 29,844 otomobil satışıyla (-%5) Chevrolet Niva yer almaktadır. Lada 4x4 SUV, 27,274 birim satılmıştır. Bu değer önceki yıla kıyasla %23 düşüktür. Yeni kompakt crossover Hyundai Creta, Ağustos ayındaki lansmanından sonra satışlarda beşinci sıraya yükselmiştir. 2016 sonunda satılan araç sayısı 21,929'dur. Creta, satışının başlamasından itibaren Rusya pazarında SUV modeller arasında liderliği ele geçirmiş ve geçtiğimiz yıl Ağustos-Aralık arasında en çok satan segment olmuştur.

Lada, pazar lideri olarak 2016'nın en çok satan modelleri arasına 7 modelini sokmuştur.

AUTOSTAT'a göre, 2016'da Rusya'da otomatik vitesli yeni otomobil satışlarının payı %51.5 olmuştur. Bu yıl için bu oran 3 puandan fazla artmıştır.

Otomatik vitesli otomobillerin pazar payı, sürekli büyümeye karşın Rusya pazarında ilk kez 2015'te (%48) düşüş göstermiştir. 2014'te %33.5 olan pay 2010'da %49 seviyesindedir. 2016'da Rusya'da otomatik vitesli binek otomobil satışları, düz vitesli otomobil satışlarını geçmiştir

#	MODEL	MARKA	Ocak-Aralık		
			2016	2015	YoY
1	Solaris	Hyundai	90 380	115 868	-25 488
2	Granta	Lada	87 726	120 182	-32 456
3	Rio	KIA	87 662	97 097	-9 435
4	Vesta	Lada	55 174	2 785	52 389
5	Polo	VW	47 702	45 390	2 312
6	Duster	Renault	44 001	43 923	78
7	RAV 4	Toyota	30 603	27 102	3 501
8	Niva	Chevrolet	29 844	31 367	-1 523
9	Logan	Renault	29 565	41 311	-11 746
10	Largus	Lada	29 341	38 982	-9 641
11	Sandero	Renault	28 557	30 221	-1 664
12	Camry	Toyota	28 063	30 136	-2 073
13	4x4	Lada	27 274	35 312	-8 038
14	Rapid	Škoda	25 931	24 547	1 384
15	Creta	Hyundai	21 929	-	-
16	Octavia A7	Škoda	21 759	21 373	386
17	Kalina	Lada	20 982	35 869	-14 887
18	XRAY	Lada	19 943	-	-
19	Patriot	UAZ	19 381	19 950	-569
20	Sportage	KIA	19 003	20 751	-1 748
21	Qashqai	Nissan	18 723	10 545	8 178
22	X-Trail	Nissan	17 886	20 502	-2 616
23	Priora	Lada	17 553	28 507	-10 954
24	CX-5	Mazda	15 790	17 681	-1 891
25	Cee'd	KIA	15 081	19 268	-4 187

Kaynak: AEB

Kurumsal Yeni Otomobil Satışları

İkinci el otomobil segmenti en çok umut vadeden segment gibi görünmektedir. Bu segmentteki küçülme, yeni otomobil pazarından daha yavaştır. 2015'te Rusya'da yeni otomobil satışları %45 azalırken ikinci el otomobil satışları %19 azalmıştır.

Sonuç olarak, ikinci el otomobil satışlarının yeni otomobil satışlarına oranı 2014'te 2.6 iken 2015'te 3,8'e çıkmıştır.

AUTOSTAT firmasının 2016 sonuçlarına göre Rusya ikinci el otomobil pazarı hacmi 5.19 milyon araçtan oluşmaktadır ve bu rakam önceki yıla kıyasla %6 fazladır. Rusya ikinci el otomobil pazarı, Aralık 2016'da %0.7 küçülmeye 440,800 birime denk gelmiştir.

Önümüzdeki yıllarda krizden çıkmanın ardından ortalama araç sahipliği süresinin azalmasıyla, özellikle beş yaş altı otomobillerde ikinci el otomobil arzı artacak ve segmentin büyüdüğü görülecektir.

2016'da yeni otomobiller alanında ilk 10 marka

Rusya'da ilk 10 marka	2016	Pay
LADA	20454	12,3%
TOYOTA	15012	9,1%
VOLKSWAGEN	14103	8,5%
HYUNDAI	13397	8,1%
SKODA	12034	7,3%
RENAULT	11899	7,2%
KIA	11839	7,1%
MERCEDES-BENZ	11176	6,7%
NISSAN	8451	5,1%
BMW	7829	4,7%
Other	39535	23,9%
Toplam	165729	100,0%

Moskova'da ilk 10 marka	2016	Pay
SKODA	6170	12,7%
HYUNDAI	6067	12,5%
VOLKSWAGEN	4856	10,0%
KIA	3808	7,9%
MERCEDES-BENZ	3612	7,4%
TOYOTA	3444	7,1%
FORD	3423	7,1%
BMW	2861	5,9%
AUDI	2591	5,3%
NISSAN	2449	5,0%
Other	9215	19,1%
Toplam	48496	100,0%

Kaynak: Russian Automotive Market Research

İkinci El Otomobil Pazarı

İkinci el otomobil segmenti en çok umut vadeden segment gibi görünmektedir. Bu segmentteki küçülme, yeni otomobil pazarından daha yavaştır. 2015'te Rusya'da yeni otomobil satışları %45 azalırken ikinci el otomobil satışları %19 azalmıştır.

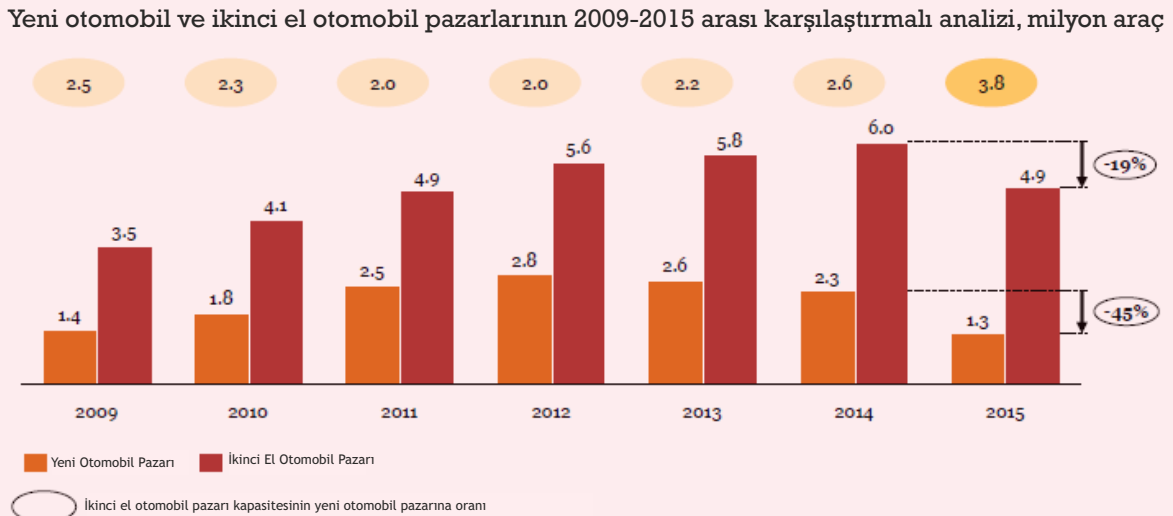
Sonuç olarak, ikinci el otomobil satışlarının yeni otomobil satışlarına oranı 2014'te 2.6 iken 2015'te 3,8'e çıkmıştır.

AUTOSTAT firmasının 2016 sonuçlarına göre Rusya ikinci el otomobil pazarı hacmi 5.19 milyon araçtan oluşmaktadır ve bu rakam

önceki yıla kıyasla %6 fazladır. Rusya ikinci el otomobil pazarı, Aralık 2016'da %0.7 küçülmeye 440,800 birime denk gelmiştir.

Önümüzdeki yıllarda krizden çıkmanın ardından ortalama araç sahipliği süresinin azalmasıyla, özellikle beş yaş altı otomobillerde ikinci el otomobil arzı artacak ve segmentin büyüdüğü görülecektir.

Yeni otomobil ve ikinci el otomobil pazarlarının 2009-2015 arası karşılaştırmalı analizi, milyon araç



Rus üretici Lada yaklaşık %28 payla 2016'da ikinci el otomobil pazarında lider olmuştur. 2016'da 1.45 milyon ikinci el Lada araç satılmıştır. Önceki yıla göre %3,6 düşüş görülmüştür. Yabancı markalar arasında en çok ikinci el aracı 590,000 birimle (+%10.4) Japon Toyota satmıştır. Bir başka Japon markası Nissan %11.2 artışla üçüncü sıradadır (276,000).

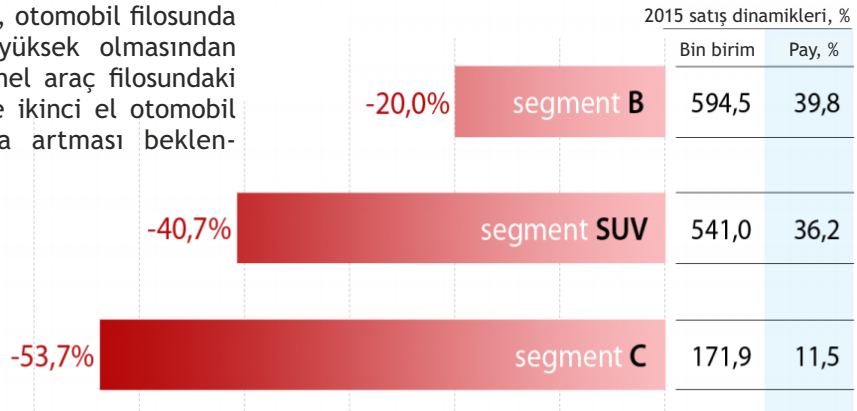
2016'da en çok satan ikinci el otomobiller arasında Lada 2114 liderliğini korumuştur. 156,800 birimlik satış, neredeyse 2015 sonuçlarına eşittir (+%0.1). Liderin ardından

145,800 araçla (-%11.7) Lada 2107 gelmektedir.

İkinci el otomobil pazarındaki en popüler yabancı model halen Ford Focus'tur. Geçtiğimiz yıl satışları 129.3 bin birimle önceki yıla göre %10 artmıştır. Sıralamada ikincilik, 103.8 bin birim satışla (+%8) Toyota Corolla'nındır. Üçüncü sırada başka bir Toyota yer almaktadır: Business sedan kategorisinden Camry (71.1 bin birim, %27).

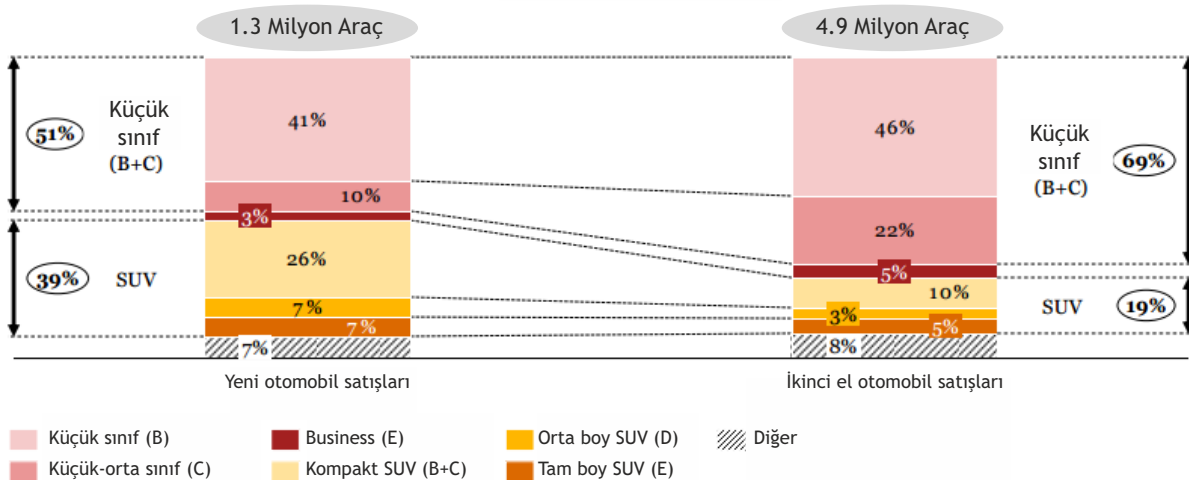
Segmentlere göre binek otomobil satışları

İkinci el otomobil pazarındaki küçük (B) ve küçük-orta (C) sınıf araçlarla yapılan işlemlerin önemli bir kısmı, otomobil filosunda yerli araçların oranının yüksek olmasından etkilenmiştir. SUV'lerin genel araç filosundaki paylarının artışıyla birlikte ikinci el otomobil pazarındaki paylarının da artması beklenmektedir.



Kaynak: "AUTOSTAT", 2015 data

Yeni ve ikinci el otomobil pazarlarının 2015 yılında segmentlere göre dağılımı



B ve C segmenti araçlar pazarın neredeyse yarısını oluşturmaktadır.

Çalışmaya göre 2016'da Rusya'da 107.9 bin C sınıfı araç satılmıştır. Önceki yıla göre %37,2 düşüş göstermiştir. Bu, Rusya pazarının toplam hacminde %8,2 paya tekabül etmektedir. Bunu 2015 göstergesiyle karşılaştırdığımızda (%11.5) 3 puan düşüş yaşandığını görmekteyiz. Bu düşüş, pazardaki diğer segmentlerdekenden fazladır.

AUTOSTAT ajansının analistleri, C segmentinin 2011'de toplam hacmin %35'iyle pazar lideri olduğunu ortaya koymuştur. Son 5 yılda pazar payı 4 kat düşmüştür. Bunun nedeni büyük ölçüde makul fiyatlı crossover araçlar ve B sınıfı araçların düşük maliyetleridir.

Geçtiğimiz yıl C segmentinin lideri liftback Skoda Octavia olmuştur. 21.8 bin birim otomobil satılmıştır (+%1.8). İkinci sırayı hatchback Kia Cee'd almıştır. Satışlar 15.1 bin birimdir (-%21.7). Üçüncü sırada eski lider olan sedan Nissan Almera yer almıştır (14.9 bin birim, %42.7).

Elektrikli araçlar

AUTOSTAT verilerine göre 2016'da Rusya'da yeni elektrikli araç satışı 83 birim olmuştur. Bu sayı önceki yıla göre (116 adet) %28.4 daha azdır.

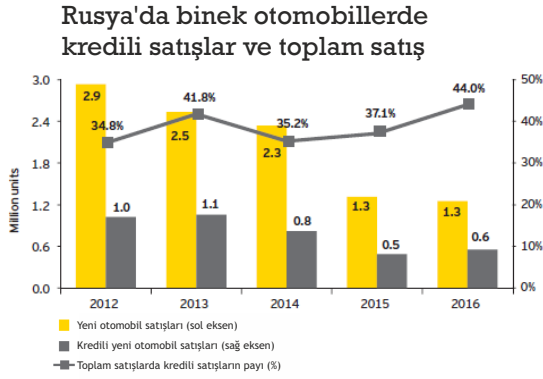
Ülkede satılan elektrikli otomobil sayısı açısından lider Tesla'dır. Satış hacminin neredeyse yarısına (%47) sahip olmuştur. Sayısal açıdan bu değer 39 adete denk gelmektedir. En popüler ikinci model, Mitsubishi i-MiEV olmuştur (20 adet). Bu modelin ülkemizdeki satışlarına son verilmiştir. Üçüncü sırayı Japonya'dan başka bir elektrikli otomobil almıştır: Nissan Leaf (18adet). Rusya yollarında 6 adet Renault Twizy de görülmüştür..

AUTOSTAT, satılan elektrikli otomobil toplam hacminin %60'ının (50adet) başkent bölgesinde (Moskova ve Moskova bölgesi) tescilli olduğunu bildirmiştir. 10 araç St. Petersburg'da (Leningrad bölgesi dahil), 9 araç Primorsky Krai'de, 2'şer araç da Tataristan, Krasnodar ve Novosibirsk bölgelerindedir. Murmansk, Penza, Kirov, Kurgan, İrkutsk, Amur, Tomsk ve Çuvaşya bölgelerinde birer elektrikli otomobil satın alınmıştır.

Taşıt Kredisi

Otomobil kredilerinin azalması, yüksek faiz oranları, harcanabilir reel hane gelirinin azalması ve Rus rublesindeki devalüasyon nedeniyle 2014'te toplam satışlar içinde kredili satışların payı ciddi ölçüde azalmıştır. 2015-2016'da kredili satışlardaki artış trendi, otomobil faiz oranlarında sübvansiyona giden devlet programı sayesinde görülmüştür.

2014'teki ruble devalüasyonunun sonucunda Rusya otomobil kredisi pazarında daha sıkı kredi koşulları benimsenmiş, faiz oranları ve gecikme faizleri artmış ve ikinci el otomobil segmentinde kredili satışların oranı artmıştır.



Kaynak: "AUTOSTAT" analytic agency, National Bureau of Credit Histories

İkinci el otomobil kredisi pazarının potansiyeli aşağıdaki faktörlere dayanmaktadır:

Rusya'da ikinci el otomobil satışının azlığı

İkinci el otomobil segmentinde, yeni otomobil segmentine kıyasla sadece üçte bir oranında olan pazara kredi girişi hızı

Bayilerin ikinci el otomobil satışının artması Ticari bankalar, Rusya otomobil kredisi pazarında kredi veren kuruluşlar arasında en yüksek paya sahipken batıda otomobil üreticilerinin bağlı bankaları ön plandadır. Batıda kredili satışların %75'i bağlı bankalar tarafından finanse edilirken Rusya'da bu oran %20 civarındadır. Bu da maliyet ve diğer faktörler açısından tüketicilere daha çok fayda sağlayan bağlı banka kredilerinde ciddi gelişme imkanı olduğunu göstermektedir. Rusya'da son on yılda yedi bağlı banka ortaya çıkmıştır. Toplam kredili satışlardaki payları 2015 yılı hariç olmak üzere artmıştır.

Binek Otomobil Segmentinde Dizel Motorlu Araçların Payı Düşük

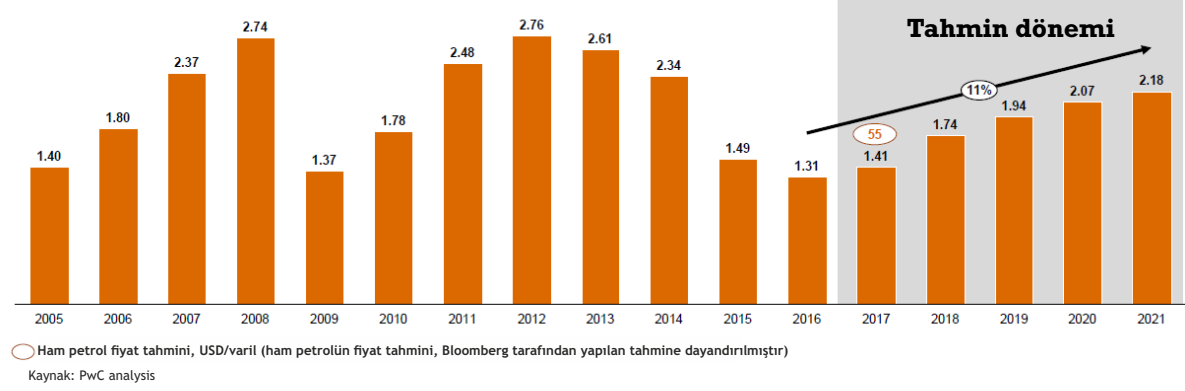
Geçtiğimiz yıl Rusya'da dizel binek otomobillerin toplam satışı 101.3 bin birim olmuş ve 2015'e kıyasla %4.4 azalmıştır. AUTOSTAT analizlerine göre pazar genelinde %12 küçülmeye rağmen Rusya'daki dizel otomobil satışlarının payı %7.1'den %7.7'ye çıkmıştır. AB genelinde dizelin oranı %40'ın üzerindedir.

2017 Satış Tahminleri

Mevcut tahminlere göre 2017'de yeni binek otomobil pazarının %7 büyümesi beklenmektedir. Yıllık ortalama pazar büyüme oranı 2016-2021 arasında %11 civarında olacaktır.

Market geliştirme beklentilerine gelince, eğer genel ekonomik düzelmeye ilgili baz senaryo gerçekleşirse, 2017 yılında pazar aktivitesinde bir yükselme görülebilir.

Rus yeni binek otomobil piyasası tahminleri, 2017-2021, milyon birim



Yeni tesciller - Hafif Ticari Araçlar

Hafif Ticari Araç Piyasası

Üç yıllık düşüşten sonra stabilize hale gelen Rus Hafif ticari araç piyasası, buna rağmen 206 yılın sonunda Avrupa'da altıncı sırada kalmayı başarmıştır. "AUTOSTAT" ajansına göre 2016 yılında Rusya'daki hafif ticari araç satışları 92700 birim olmuştur (+%0,1)

Hafif Ticari Araçlar kategorisi toplam araç ağırlığı 3.5 tona kadar olan araçları kapsamaktadır.

Hafif Ticari Araç Pazarını Etkileyen Ana Faktörler

2016 yılı boyunca önemli endekslerin bazıları yükseldi; petrol fiyatı, yıl başında 34,7 dolar/

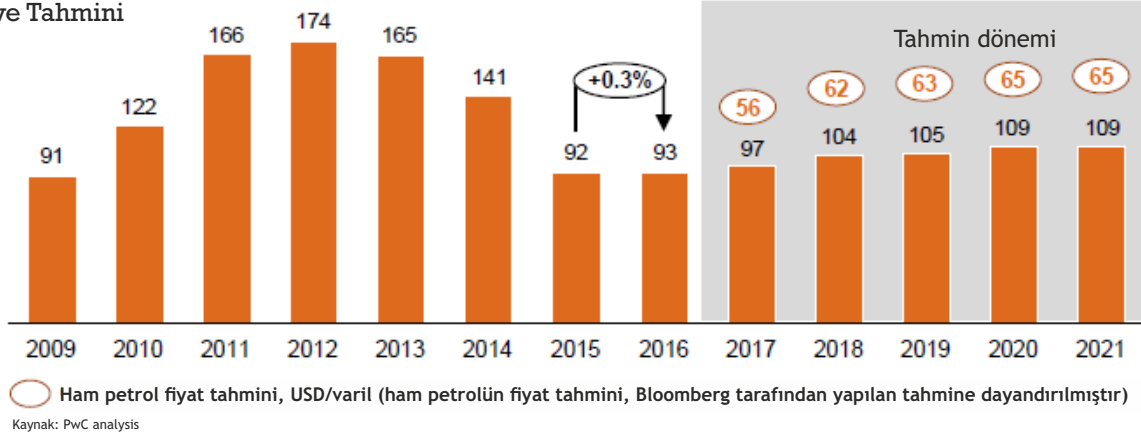
varilden yıl sonunda 56.82 dolar/varile yükseldi. Tüketici güven endeksi -%30'dan 18'e yükseldi. Ve döviz kuru 72.9 ruble /dolardan den 60 ruble / dolara yükselmiştir.

Çeşitli devlet destek önlemleri, örneğin filo yenilemesi, imtiyazlı kredi, endüstriyel sübvansiyonlar, ambulans ve acil bakım araçlarının satın alımının devamlı sübvansiyon edilmesi.

Hafif Ticari Araç Piyasasında Rekabet

2016 yılı liderleri arasında aşağıdaki markaları satışlarını arttırmıştır: GAZ (%9), Lada (%11), FORD (%17), Volkswagen (%51), HYUNDAI (%30) ve IVECO (%9).

Hafif Ticari Araç Pazarı Gerçekleşmesi ve Tahmini



Marka	Pazar payı, 2015	Pazar payı, 2016	Pazar payındaki değişim
GAZ	41.5%	45.1%	↑
UAZ	21.9%	20.3%	↓
Lada	7.6%	8.4%	↑
Mercedes-Benz	9.6%	7.1%	↓
Ford	4.6%	5.4%	↑
Volkswagen	3.3%	5.0%	↑
Fiat	4.0%	2.2%	↓
Hyundai	1.3%	1.7%	↑
Peugeot	1.5%	1.3%	↓
IVECO	1.1%	1.2%	↑
Diğer	3.5%	2.3%	↓

Kaynak: PwC analysis

Tahminler

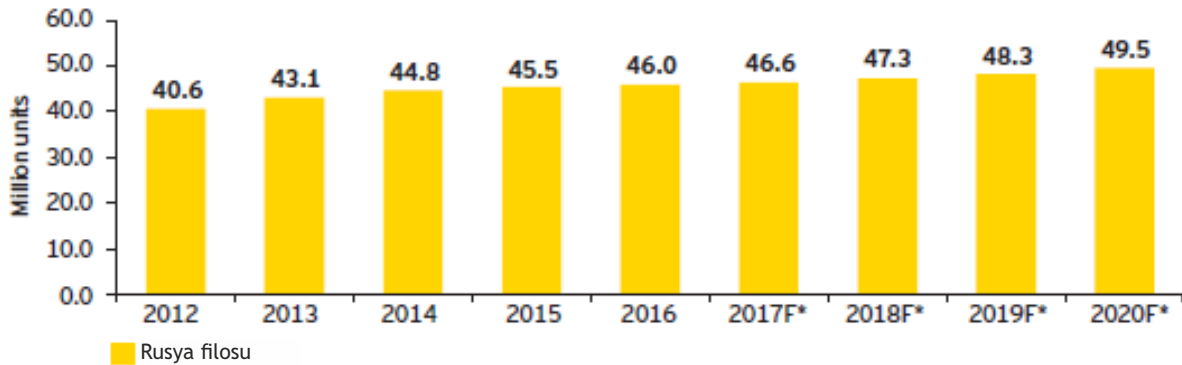
2017'de toplam hafif ticari araç satış hacminin %5 büyüyerek 97,000 araca ulaşması beklenmektedir.

- Araçların gelecek satışları aşağıdaki faktörlere bağlı olacaktır.
- Rus Rublesinin döviz kurundaki hareketler, petrol fiyatları ve reel harcanabilir hane geliri.
- Araç kredisine erişim ve faiz oranları.
- Devlet desteği önlemlerinin büyüklüğü ve verimliliği.

- Ulaşım altyapısının genişlemesi ve araç sahipliği maliyetlerindeki potansiyel tasarruflar.
- Maliyetleri ve fiyatları etkileyen, otomotiv üreticilerinin yerleşme oranı.

Gelecek tahminlerinde, Rusya'da 50 milyonluk binek otomobili ve hafif ticari araç filosu olması beklenmektedir.

Rusya'nın binek otomobiller ve hafif ticari araçlar filosu



Kaynak: AEB, "AUTOSTAT" analytic agency, LMC Automotive, EY analysis

Yeni Tesciller – Kamyon

Kamyon Pazarı

Kamyon satışları petrol ve gaz ve diğer büyük alım endüstrilerindeki mevcut yatırım projelerine, ticari yük hacmine, aynı zamanda toptan ve perakende cirosuna bağlıdır.

Orta ve ağır kamyon pazarı (Orta ve ağır kamyonlar, 6 tonun üzerinde brüt araç ağırlık derecesi (BAA) olan araçlardır) binek otomobil ve hafif ticari araç pazarlarına göre olumsuz ekonomik trendlerden etkilenmeye daha açıktır. Son alıcı şirketlerin yatırım programlarının krize duyarlı olması, nakliye trafiğini önemli ölçüde azalan nakliye trafiği ve yeni yatırım ve altyapı projeleri için borç finansmanına sınırlı erişim sebepleriyle.

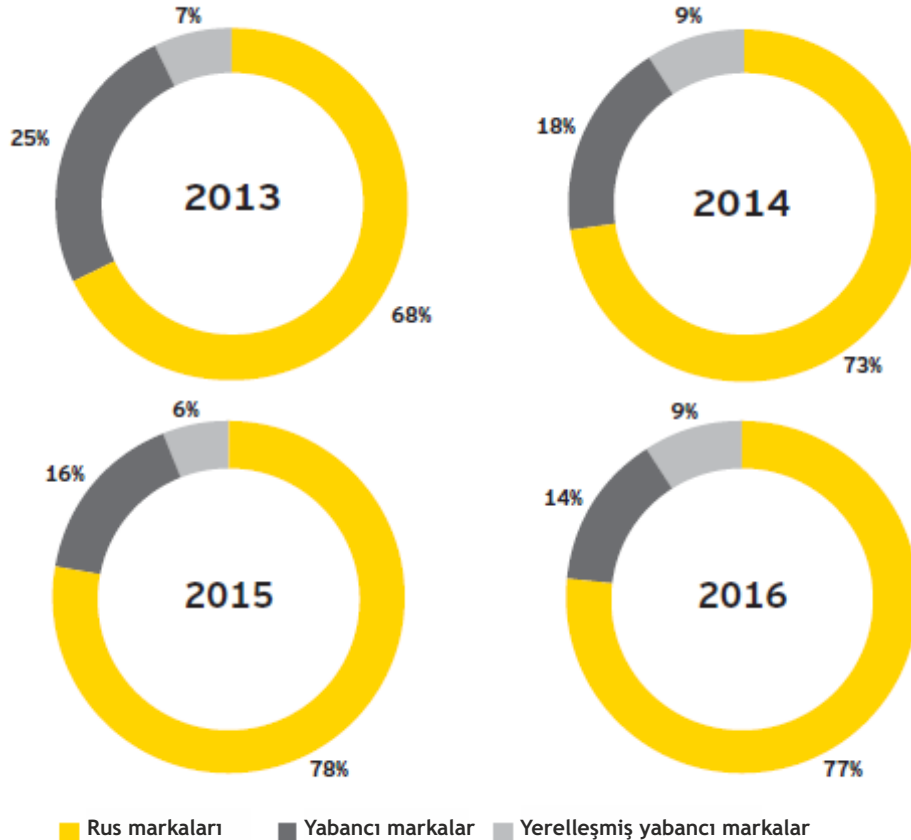
2012-2015 arasında, kamyon satışları binek otomobilleri ve LCV satışlarındaki %46'lık düşüş karşısında %53 azalmıştır. 2016, binek otomobil ve hafif ticari araç pazarının daralmasına rağmen, kamyon pazarında bir

toparlanmanın başlangıcı olmuştur "AUTOSTAT" ajansına göre 2016 yılında Rusya'daki kamyon satışları 53,330 birim olmuştur (+ %4.2)

Kriz, fiyat avantajı, yaygın olarak lokalize üretim ve maliyetleri ve fiyatlarının rubal devalüasyona karşı daha yüksek seviyede dayanıklılığı sebebiyle Rus kamyon markalarına yönelik talebi artırmaktadır. Rus şirketlerinin fiyat avantajı, hükümet desteğinin büyük çoğunluğunu ellerinde tuttuğu için daha da artmaktadır. Buna ek olarak, Rus metal şirketleri ile uzun vadeli ilişkiler ve yüksek hacimde alımlar yerli üreticilere hammaddeler için daha iyi fiyat avantajı sağlamaktadır.

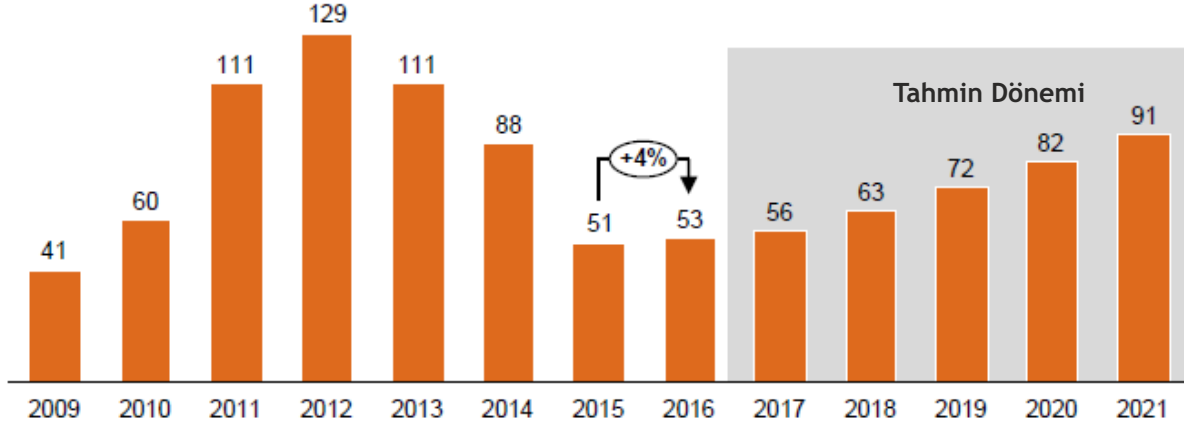
Orta ve ağır kamyon pazarında Rus markalarının hakimiyeti bulunmaktadır.

Rusya kökenli orta ve ağır kamyon satışları, %



Kaynak: LMC Otomotiv, EY analysis

Rusya'da geçmiş ve öngörülen kamyon satış hacmi



Kısa vadede kamyon piyasası petrolün yükselme eğilimindeki belirsizlikler ile petrol ve gaz ile bunlara bağlı sektörlerdeki yatırımların dondurulmasının baskısını hissedecektir. Pazarın canlanması, süreçte bastırılmış talebi karşılamak için artık eskimiş araçların yenileri ile değiştirilmesine duyulacak ihtiyaçtan ivme kazanabilir ve rafa kaldırılmış yatırım projelerini tekrar hayata geçirebilir.

- Nakliyat sektöründeki sıçrama ve yatırım girişleriyle beraber, uzun dönemli pazar büyümesi aşağıdaki faktörlerden etkilenecektir.
- Uzun mesafeli yük nakliyesi için yeterli olmayan güvenilir kamyon filosu
- Filo yönetimi ve kiralama servisleri işletmelerinin gelişmesi, özellikle yabancı marka segmentinde (bu süreç yol kalitesinin yükselmesine ve bunula beraber ulaşım ve telekomünikasyon altyapılarının gelişmesine sebep olacaktır)
- Yabancı marka segmentindeki bayilik ve servis ağının kademeli gelişmesi, satışları ve servis hizmeti alan araç sayısında artışa sebep olacaktır.

Hafif ticari araç pazarını etkileyen ana faktörler:

- 2012'den beri satışlar düşmektedir ve şirketler önceki yıllarda biriken sözde ertelenmiş talebi gerçekleştirmek zorunda kalacaklardır.
- Filo yenileme programları, imtiyazlı krediler, endüstriyel sübvansiyonlar gibi destek programlarının durumu.
- Ham petrol fiyatlarının yılın başında 34.7\$/varil'den yıl sonunda 56.82\$/varil'e yükselmesiyle birlikte tüketici güven endeksinin -30'dan -%18'e yükselmesi.
- Kredi oranları, tam kapsamlı motorlu taşıt sigortası (KASKO) ve zorunlu üçüncü parti sigortası (OSAGO) oranlarının artması, takograf ve ERA-GLONASS sensörlerinin kurulması gereği ve Platonsystem oranlarının arttırılması da dahil olmak üzere nakliye hizmetleri maliyetlerinin artması.

Kamyon Pazarında Rekabet

İlk on kamyon markası arasında, aşağıda belirtilen markalar geçen seneye göre satışlarını arttırmıştır. KAMAZ (%15), GAZ (%3), Ural (%2), MAN (%20), ISUZU (%0,2) Mercedes-Benz (%4), NEFAZ (%29) ve VOLVO (%60).

Marka	Pazar payı, 2015	Pazar payı, 2016	Pazar payındaki değişim
KAMAZ	34.3%	37.9%	↑
GAZ	13.8%	13.6%	↓
MAZ	7.1%	6.2%	↓
Ural	5.1%	5.0%	↓
SCANIA	5.0%	4.7%	↓
ISUZU	4.9%	4.7%	↓
MAN	3.6%	4.2%	↑
Mercedes-Benz	3.9%	3.9%	=
VOLVO	2.9%	3.6%	↑
Hyundai	2.1%	3.2%	↑
Other	17.3%	13.1%	↓

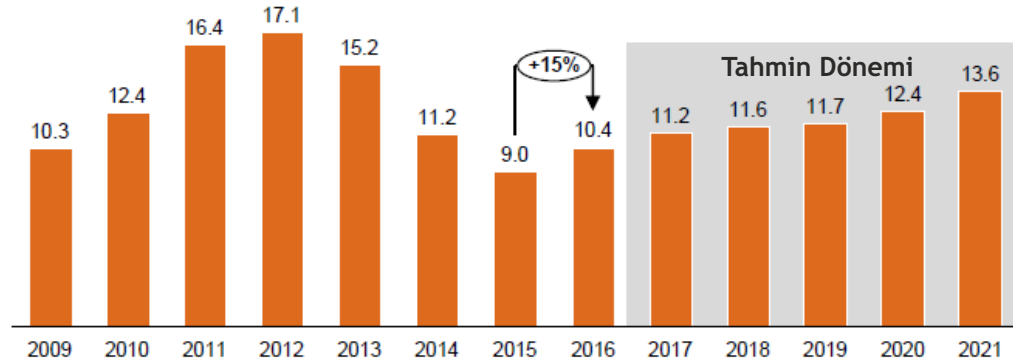
Yeni Tesciller - Otobüs

Otobüs Pazarı

Otobüs segmenti, hafif ticari araç kategorisinde yer alan nakliye araçları hariç olmak üzere, sürücü koltuğu hariç sekizden fazla koltuk ile donatılmış, yolcu ve bagaj taşımacılığı için tasarlanan tüm taşıma araçlarını kapsar. Analiz ajansı 2016

“AUTOSTAT”’a göre Rusya’daki yeni otobüs pazarı (hafif ticari araçlar hariç) 2016 sonunda pazar hacmi neredeyse 10.4 milyon birimle önceki yıla kıyasla %15.9’dan fazla artış göstermiştir.

Rusya’da geçmiş ve öngörülen otobüs satış hacmi



Kaynak: “AUTOSTAT”, PwC analysis

Filo yenileme, büyük spor karşılaşmalarına hazırlık ve devletin otobüs alımları bu kategoride istikrarlı bir talep sağlamaktadır.

Otobüs pazarını etkileyen ana faktörler:

- Otobüs segmenti, hafif ticari araç kategorisinde yer alan nakliye araçları hariç olmak üzere, sürücü koltuğu hariç sekizden fazla koltuk ile donatılmış, yolcu ve bagaj taşımacılığı için tasarlanan tüm taşıma araçlarını kapsar.
- Kategori liderleri arasında sadece Marcopolo'nun (-%29) ve IVECO'nun (-%18) satışlarında mutlak bağlamda düşüş gözlenmiştir. Diğer markadalar satış hacimlerini 2015'e arttırmışlardır.

2017'de toplam otobüs satış hacminin %8 büyüyerek 11,200 araca ulaşması beklenmektedir.

Otobüs Pazarında Rekabet

Kategori liderleri arasında sadece Marcopolo'nun (-%29) ve IVECO'nun (-%18) satışlarında mutlak bağlamda düşüş gözlenmiştir. Diğer markadalar satış hacimlerini 2015'e arttırmışlardır.

Yerli şirketler, Rusya'daki tüm otobüs satışlarının%90'ından fazlasını oluşturmaktadır.

Bu pazarın lideri, geçen yıl toplam hacminde %57'lik payla Rus üretici GAZ Grubu'na bağlı bir kuruluş olan Pavlovo Otobüs Fabrikası'nın PAZ markasıdır. Nicel olarak, yaklaşık 6 bin birime karşılık gelmektedir - bir önceki yıla göre %9.2 daha fazla. İkinci sırada ise, 1,9 bin adede (+%76,7) ulaşan başka bir yerli marka - LIAZ bulunmaktadır. İlk üçü sıra Beyaz Rusya markası MAZ'a (825 adet +%53.3) aittir. İlk beş içinde Rus NEFAZ (606 adet, -%0.5) ve KAVZ (370 adet +%22.9) yer aldı

Sektör kısmen, 2015 yılında 23 bölgeye, doğal gazla çalışan otobüsler ve toplumsal hizmet ekipmanlarının satın alınması için 3 milyar Ruble tahsis eden hükümet tarafından desteklendi.

Rus otobüs pazarının en popüler modeli geçen yıl 3.8 bin adet (+%11.1) pazar hacmi olan küçük sınıf PAZ-3205'in yüksek tavanlı otobüsleridir. İkinci sırada, liderle arasında büyük fark olan Pavlovsk otomobil tesisinin başka bir temsilcisi - küçük sınıf otobüs PAZ-3204 (979 adet +%39.3) bulunmaktadır. İlk üç, alçak tabanlı büyük sınıf LIAZ-5292'la son eriyor. (797 adet +%36.7) İlk beş için diğer iki yerli model de mevcuttur. LIAZ-4292 (737 birim) ve NEFAZ-5299 (606 birim; -%0.2).

Marka	Pazar payı, 2015	Pazar payı, 2016	Pazar payındaki değişim
PAZ	60,7%	57,4%	↓
LIAZ	11,8%	18,1%	↑
MAZ	6,0%	8,0%	↑
NEFAZ	6,8%	5,8%	↓
KAVZ	3,4%	3,6%	↑
Volgabus	3,1%	2,7%	↓
Marcopolo	1,3%	0,8%	↓
IVECO	0,8%	0,6%	↓
YUTONG	0,1%	0,5%	↑
KING	0,3%	0,5%	↑
Other	5,8%	2,1%	↓

Kaynak: "AUTOSTAT", PwC analysis

Motosiklet Pazarı

Analiz ajansı "“AUTOSTAT”", 2016 yılı sonuçlarına göre Rusya'daki yeni motosiklet pazarını incelemiştir. Araştırmaya göre, bu dönemde Rusya'daki motorlu kara aracı pazarının pazar hacmi 11,4 bin adetle, 2015 yılındaki rakamdan (18,9 bin adet) %39,6 daha düşük olmuştur.

Rus motor hayranları arasında en popüler marka olan Racer, geçen yıl yaklaşık 1,5 bin adetle (-45.7%) pazarın lideridir. BMW, 1.4 bin motosikletlik skorla (-%7.4) ikinci sırayı alırken, üçüncü sırada Stels (1.3 bin adet; -%14.1) yer almaktadır.

Modeller içinde liderlik markanın yüzü Racer - RC250 motosikletindedir ve 2016'da Ruslar arasında en popüler araçtır. Satış rakamı 582 birim olmuştur, 2015'e kıyasla %32.2 daha azalmıştır. Bunun dışında ilk üç içinde ayrıca Stels Desna (413 birim; +%86.9) ve Racer RC200 (405 birim; -%52.6) bulunmaktadır.

Sonuç (Satışlar)

- 2016'da Rusya ekonomisindeki düşüş hızı yavaşlamıştır, ancak tüketici güven endeksi hala düşük bir seviyede kalmıştır.
- 2016'da, yeni binek otomobillerin kantitatif olarak satışları %12 düşmüştür. Ruble bazında piyasa hemen hemen değişmeden kalmıştır, dolar bazında ise %9 oranında düşmüştür.
- 2016'da satışlarını arttıran pazar liderleri arasında, yeni ya da güncellenmiş modeller sunan markalar vardır.
- 2017'de geleneksel devlet destek programlarının genişletilmesi ve yeni ve daha hedefe yönelik önlemler getirilmesi planlanmaktadır.
- 2017'de yeni binek otomobil pazarının büyümesi niceliksel olarak 1.4 milyon otomobil olarak tahmin edilmektedir. Tahminlere göre, 2021 yılına kadar, binek otomobil satış hacmi yılda 2.18 otomobile ulaşacak ve harici şoklar olmayacaktır.
- 2016'da Hafif ticari araçlar satışı 93,000 adet araçla bir önceki yılın seviyesinde kalmıştır. 2017'de toplam hafif ticari araç satış hacminin %5 büyüyerek 97,000 araca ulaşması beklenmektedir. Ekonominin

kademeli olarak toparlanması ve devlet desteği, hafif ticari araç kategorisi üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir.

- 2016 yılı sonuçlarını takiben kamyon pazarı, bir önceki yılın aynı dönemine göre %4 artarak 53,300 araç olmuştur. 2017'de toplam kamyon satış hacminin %5 büyüyerek 56,000 araca ulaşması beklenmektedir. Gelecek birkaç yıldaki büyümenin ana faktörleri, artan ertelenen talep ve devlet tarafından desteklenen tedbirlerdir; bununla birlikte, zorlayıcı bir faktör de araç bakım maliyetinin artmasıdır.
- 2016 yılı sonuçlarını takiben otobüs pazarı, 2015'e kıyasla %15.4 artarak 10,400 otobüs olmuştur. 2017'de satışların 11,200 otobüse ulaşmasıyla büyümenin %8 olması bekleniyor. Filo yenileme, büyük spor karşılaşmalarına hazırlık ve devletin otobüs alımları bu kategoride istikrarlı bir talep sağlamaktadır.

Traktör Pazarı

2015'te Rusya tarım traktörü pazarı 2014'e kıyasla %39.2 küçülmüştür. Toplam satış rakamı 26,852 bin olurken Rus markaları sadece 2,610 bin adette kalmıştır.

2016'de Rusya tarım traktörü pazarı Ocak-Harizan 2016 döneminde geçen yılın aynı dönemine göre %27 küçülmüştür. Analitik şirket ASM-holding'e göre, Ocak-Mart 2016'da toplam traktör satışları 11.1 bin adet gerçekleşmiştir.

Yeni yabancı marka traktörlerin ithalatının payı da %25.2'den %21.7'ye düşmüştür. Satışlar %37.4 oranında azalarak 2.4 bin adet olmuştur. İkinci el traktörlerin ithalatı %47.3 oranında azalmış ve payı %11.4'ten %8.3'e gerilemiştir. Toplamda Belarus ve Kazakistan'dan ithal edilen yeni ithal traktörlerin satışları %37.6 düşüşle 6.6 bin adede düşmüştür.

Üretim

2015 yılında dünyanın toplam araç üretimi %1.1 artarak 90.78 milyona ulaşırken, Rusya'nın otomotiv üretimi, ekonomik kriz ve petrol fiyatlarındaki düşüşün etkisiyle %26,6 oranında azalmıştır.

2015 yılında ülke, üretim açısından dünya çapında 14. sırada yer almıştır. 2015 yılında Rusya'da 1.2 milyonu binek otomobil ve 170,000'i ticari araç olmak üzere toplam 1.38 milyon adet araç üretildi.

Rusya Başbakanı Dimitri Medvedev, Mart 2015'te motorlu kara araçlarının üretimi ile ilgili masrafların dengelenmesi için 10 milyar Ruble tahsisıyla ilgili bir kararname imzalamıştır. Otomotiv ve ilgili endüstrilerin girişimcilerinin işlerini ve işçilerini korumak için 2015 yılının ilk çeyreğinde yaklaşık 110 bin otomobil ilave üretim kapasitesi sağlamak için izin vermiştir. Buna ek olarak, Rusya'daki yüksek enflasyon yüzünden döviz kurundaki dalgalanmaların sonucu olarak Rus otomobil üreticilerinin montaj için kullandığı ithal parçaların maliyetlerinin artmasıyla birlikte 2014 yılında Rusya'da üretilen araçların fiyatlarının önemli ölçüde artması yüzünden alınmıştır.

2016'da toplam araç üretimi %4.4 artarak 94,976,569 adede yükselmiştir. Rus otomotiv üretimi %5.4 oranında azalmaya devam etmiştir.

2016 yılında ülke, üretim açısından dünya çapında 16. sırada yer almıştır.

2015 yılında Rusya'da 1.124 milyonu binek otomobil ve 179,000'i ticari araç olmak üzere toplam 1,38 milyon adet araç üretildi.

2016 Üretim İstatistikleri

Ülke	◆ Otomobiller ◆	Ticari araçlar	◆ Toplam ▼	Değişim
Çin	24,420,744	3,698,050	28,118,794	14.5%
ABD	3,934,357	8,263,780	12,198,137	0.8%
Japonya	7,873,886	1,330,704	9,204,590	-0.8%
Almanya	5,746,808	315,754	6,062,562	0.5%
Hindistan	3,677,605	811,360	4,488,965	7.9%
Güney Kore	3,859,991	368,518	4,228,509	-7.2%
Meksika	1,993,168	1,604,294	3,597,462	0.9%
İspanya	2,354,117	531,805	2,885,922	5.6%
Kanada	802,057	1,568,214	2,370,271	3.8%
Brezilya	1,778,464	377,892	2,156,356	-11.2%
Fransa	1,626,000	456,000	2,082,000	5.6%
Tayland	805,033	1,139,384	1,944,417	1.8%
Birleşik Kallık	1,722,698	93,924	1,816,622	8.0%
TÜRKİYE	950,888	535,039	1,485,927	9.4%
Çek cum.	1,344,182	5,714	1,349,896	8.3%
Rusya	1,124,774	179,215	1,303,989	-5.4%
Endonezya	968,101	209,288	1,177,389	7.2%
İran	1,074,000	90,710	1,164,710	18.6%
İtalya	713,182	390,334	1,103,516	8.8%

Kaynak: OICA

Otomobil Üretimi (Bin)							Otomobil Üretimi (Değişim % / yıl)						
	2011	2012	2013	2014	2015	Jan-May 2016							
Binek otomobil	1,738	1,954	1,927	1,669	1,234	434	44%	35%	36%	12%	1%	-1%	-9%
Otobüs	43	58	53	44	37	12	4%	1%	-1%	-13%	-15%	-17%	-21%
Kamyon	207	210	209	153	130	46	1%	-1%	-9%	-16%	-27%	-26%	-4%
Motorsiklet	12	30	78	47	19	6							
Binek araç römorku	31	42	47	55	96	39							

Kaynak: CEIC, Statistics Office, Forbes

Rus otomotiv üreticileri, iç pazara alternatif olarak kısmen, ihracatı büyük oranda artırmak istemektedirler. Rus araç üreticileri, ihracat pazarlarındaki yerlerini genişletme potansiyeline sahiptir; Bununla birlikte, rekabet yeteneklerini korumak ve güçlendirmek için, teknolojileri ve yenilikleri tanıtmak ve kalite standartlarını korumak gerekmektedir.

Piyasa potansiyeli, yabancı şirketlerin, yeni tesislerin geliştirilmesi ve otomobil parçaları üretimi de dahil olmak üzere yerel üretim kapasitesini genişletme planlarını sürdürmesi gerçeğiyle de desteklenmektedir. Satış dalgalanmaları, bazı markaların ve modellerin üretimini askıya almakta ve kapasite kullanım oranlarını düşürmekle birlikte üretimlerini yerelleştiren şirketler iş geliştirme planlarını bırakma niyetinde değildir. Bunun en büyük istisnası St. Petersburg fabrikasını süresiz olarak kapatarak Chevrolet ve Opel montajını durduran General Motors olmuştur. Çinli olanlar da dahil olmak üzere bir kaç yeni pazar oyuncusu, Rus pazarına girme planları üzerinde çalışmaktadırlar.

Aşağıdaki gerçekler, piyasanın güçlü bir potansiyele sahip olduğunu göstermektedir:

- Yaklaşık 20 büyük yerel ve uluslararası üretici Rusya'da faaliyet göstermektedir.
- 2020 yılı itibarıyla yükselmesi beklenen yıllık 3 milyondan adette fazla otomobil üretimi
- Birçoğu birden fazla üretim tesislerine sahip yaklaşık 100 yerli global tedarikçi
- Rus montaj hatlarına hizmet veren yaklaşık 600 yerel tedarikçi
- Yaklaşık 4,000 bayi tarafından satılan binek otomobiller

2015 yılı Binek Otomobil Üretimi Kapasitesi

Firma	Konum	Yıllık üretim kapasitesi, birim
Hyundai-Kia	St Petersburg	200,000
GM*	St Petersburg	98,000
Ford	St Petersburg	125,000
Ford	Yelabuga, Naberezhnye Chelny	200,000
PSA Peugeot-Citroen	Kaluga	125,000
Renault-Nissan-Avtovaz	St Petersburg	50,000
Renault-Nissan-Avtovaz	Togliatti	350,000
Renault-Nissan-Avtovaz	Moscow	160,000(e)
Volkswagen	Kaluga	225,000

Source: Euromonitor International

2015'te yabancı otomobil üreticileri Rusya montajı yapılan modellerini arttırmışlardır (Renault Kaptur, Toyota RAV4, Hyundai Creta ve Tucson, Besturn X80 ve D60'ın yanı sıra yeni nesil Volkswagen Tiguan, BMW X1, Nissan Murano, Ford Kuga, Citroen C4 Sedan, Lifan Solano vb.) Ancak, Rusya'daki otomobil talebindeki düşüşün devam etmesi nedeniyle birçok yabancı otomobil üreticisi yeni ihracat pazarları geliştirmiştir. Böylece Renault şirketi Rusya'da ürettiği otomobilleri Vietnam, Kırgızistan ve Ermenistan'a göndermiştir. Ford-Sollers Belarus ve Ermenistan'a, Volkswagen Meksika'ya, Datsun Lübnan'a ve Lifan Türkmenista'na gönderim yapmıştır.

2016 sonuçlarına göre Yabancı otomobiller açısından lider, 207.000 araç üreten (-%9,8) Hyundai'nin St. Petersburg fabrikasıdır. Bunlara da 23 bin çeşitli Hyundai Creta modelleri de dahildir. Nissan şirketi St. Petersburg tesisinde 36,458 otomobil (+%8) üretmiştir, bu artışı besleyen ana modeller Nissan Qashqai ve X-Trail SUV'ları'yla yeni Murano olmuştur. Sadece geçen yıl, Rusya'da 79,066 Nissan marka otomobil (ihracat hariç) üretilmiştir. GM-AVTOVAZ üretim hattı 32,104 Chevrolet Niva modeline düşmüştür. Geçen yıla göre %6.2 daha az.

Gümrük istatistiklerine göre, kapasite kullanımı talep ve ihracatla birlikte azalmıştır ve şirketleri maliyetleri düşürmeye ve iş süreçlerini geliştirmeye odaklanmaya zorlamıştır.

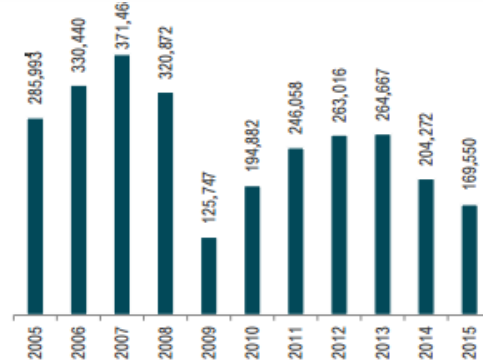
Federal Gümrük Hizmetleri'nden (FGH) gelen resmi istatistiklere göre, 2014 yılında binek otomobil ihracatı 133,000 adede gerçekleşmiş ve 2015 yılında 100,000 adede düşmüştür. 2016 yılı için yapılan ihracat tahmini 66,400 adettir. Otomobil üreticilerinin ihracatlarını azaltmalarına neden olan başlıca nedenler, BDT ülkelerinde alım gücünün azalması ve 2016'da Kazakistan'da bir geri dönüşüm vergisi getirilmesidir.

Rus ve yerelleştirilmiş otomobil üreticilerinin mevcut üretim kapasitelerin göz önüne yılda yaklaşık 3.1 milyon otomobil olduğu göz önüne alındığında, yılın sonuçlarına bakılınca üretim kapasiteleri %36 oranında kullanılmıştır.

Ticari Araç Üretimi

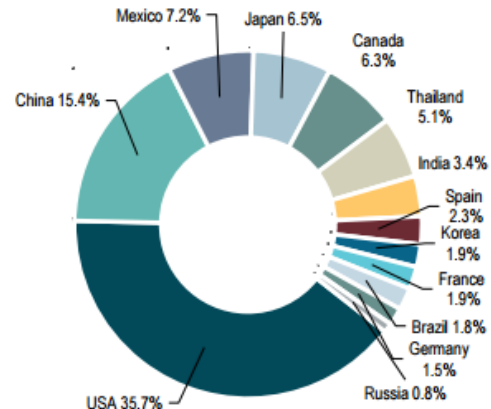
Son on yılda Rus ticari araç üretimi ülkedeki kronik ekonomik krizden etkilenmektedir. 2009'da küresel durgunluk, üreticilerin üretimi %60 oranında düşürdü ve 125,747 adede geriletmiştir. 2009 ile 2013 yılları arasında üretim iki kattan fazla artarak 264,667 adede çıkmıştır ancak yine de Lehman öncesi rekor seviyesi olan 371,468 adedin çok altında kalmıştır Batı'nın yaptırımları, petrol fiyatlarındaki düşüşle birleşince, Rusya'daki ekonomik koşullar kötüleşmiştir. Ticari araç talebinin ana etkenlerinden biri olan sermaye harcamaları inşaat sektörüyle birlikte düşmüştür. Sonuç olarak ticari araç üretimi, 2015 yılında 169,550 adede düşmüştür, 2013'e kıyasla %36 daha düşüktür. 2015 yılında Rus ticari araç üretimi dünya genelinde 13. sırada, 2014 yılında ise 11. sırada yer almıştır ve dünyada toplam ticari araç üretiminin %0.8'ini oluşturmuştur.

Rusya Ticari Araç Üretimi*, birim



* Ticari araçlara hafif ticari araçlar (3,5 ve 7 ton arası), ağır kamyonlar ve otobüsler dahildir

Küresel konum, %

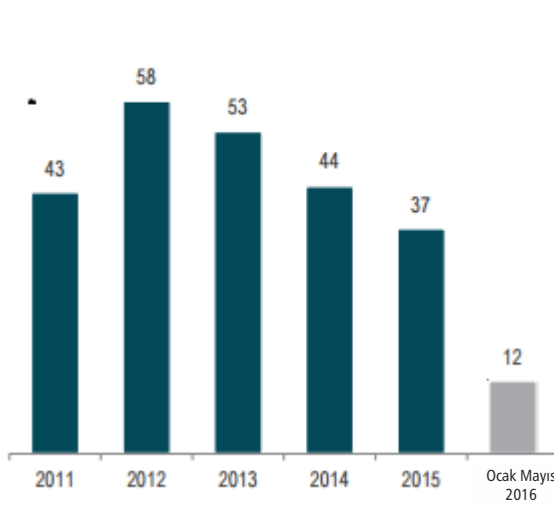


Kaynak: OICA

Otobüs Üretimi

2015'te Rusya'da toplam 37.000 otobüs üretilmiştir. - 2014'ten %16 daha az. Ayrıca ülkede rekor sayıda 58,000 otobüsün üretildiği 2012 yılından %36 daha az üretilmiştir. 2015 yılında Rusya, 8,400 ağır otobüs üretmiştir (OICA tarafından tanımlandığı şekliyle: sekizden fazla koltuğa sahip ve ağırlığı 3.5 ila 7 ton arasında). Bu, ekonomik kriz öncesi, 2012 üretim seviyesinin sadece üçte biri kadar olmuştur. Küresel perspektiften, Rusya'nın dünya ağır otobüs üretimindeki payı 2012'de %6.9'dan 2015'te %2.6'ya düşmüştür. Rusya'daki otobüs parkı için mevcut en son veriler 2013 için ancak biz durumun o zamandan bu yana değişmediğine inanmaktayız. Pazar araştırmacısı "AUTOSTAT" e göre, 2013 yılı itibarıyla Rusya'da yaklaşık 400,000 otobüs bulunmaktaydı ve otobüs parkının yaklaşık %80'i Rusya ve diğer BDT ülkelerinin üreticileri tarafından monte edilen araçlardan oluşmaktaydı.

Toplam Otobüs Üretimi, 1000 Birim

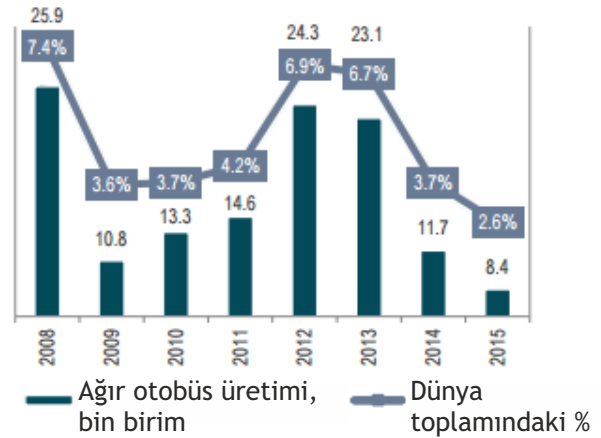


Kaynak: OICA, Statistics Office, GAZ Group

Yerli şirketler de yabancı otobüs üreticileri ile çalışmaktadır. Örneğin, Rusya'nın GAZ Grubu, otobüs ürün gamını Scania şasisi ile donatmaktadır. 2014 yılı sonunda GAZ Group'un, Kurgan'da otobüs üreten KAVZ'de üretimini kalıcı olarak durdurma planları bulunmaktaydı. Bununla birlikte şirket, 2015 yılındaki siparişlerdeki artış nedeniyle, üretim askıya alma planlarından vazgeçmiştir.

"AUTOSTAT" verilerine göre, Rusya'daki otobüs üretimi 2016'da %18.6 artarak 43.2 bin adede çıkmıştır

Ağır Otobüs Ve Otobüs Üretimi

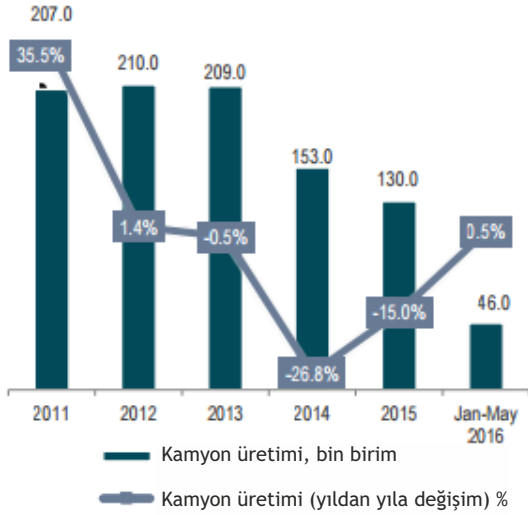


*Sekizden fazla koltuklu ve ağırlığı 3,5 ila 7 ton arasında değişen

Kamyon Üretimi

2014 yılında %26.8, 2015'te de %15 düşükten sonra kamyon üretim sanayi istikrara kavuşmaya başlamıştır. 2016 yılının ilk beş ayında Rusya'daki toplam kamyon üretimi, 2014 yılının aynı dönemine kıyasla %0.5 artarak 45,000 adede yükselmiştir. 2014'ten beri Rusya'da yaşanan genel ekonomik kriz ağır kamyonlara olan talebi azaltmıştır ve üretim 2015'te %36 azalarak 52,200 adede düşmüştür. Ülkenin üretimdeki küresel pazar payı, 2011-2013 döneminde %2.1 iken, 2015'te %1.5'e gerilemiştir. Otomotiv pazarının kamyon segmentinde pazar lideri Kamaz Grubu, -şirket yetkililerine göre- Rusya kamyon pazarında %62 paya sahiptir. Kamyonlara yönelik iç talep büyük oranda inşaat sektörüne bağlıdır ve gelecekteki kamyon üretimi bunun dinamiklerine bağlı olacaktır. 2015 yılında İsveçli otomobil üreticisi Scania, Eylül 2016'ya kadar, kamyon üretimini St. Petersburg fabrikasından, şehirdeki MAN Kamyon ve Otobüs tesisine aktaracağını duyurmuştur. Scania'nın tesisi yılda 7,500 kamyon kapasitesine sahipken, MAN fabrikası yıllık 6,000 kamyon üretim kapasitesine sahiptir.

Toplam Kamyon Üretimi, Bin Birim

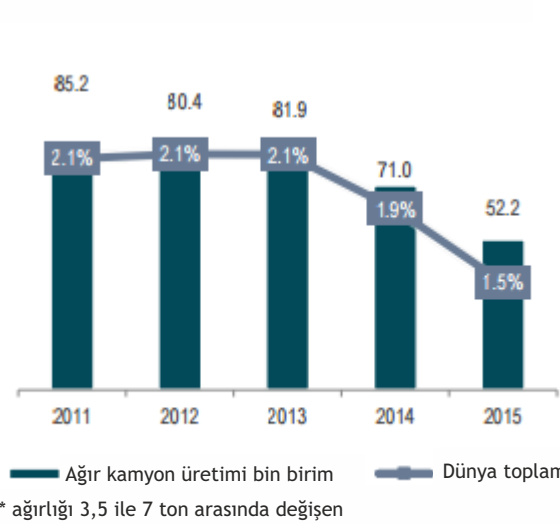


Rosstat'a göre, 2016 yılında ticari araç üretimi 137,000 adet gerçekleşmiştir, bir önceki yıla kıyasla %6.9 daha fazladır.

Geçen sene KAMAZ, planlanan iş planından %9 daha fazla olan 35,416 adet kamyon ve otomobil seti üretmiştir. Bunların arasında 22 milyon birim dört tekerlektan çekişli ve ağır binek otomobil ve 9.5 milyon güncelleştirilmiş kamyon mevcuttur. Şirketin yeni amiral gemisi modelinin montajı -ana çekici KAMAZ-5490- planlanan sayıların 1.5 katını aşmış ve 2500 birimden fazla gerçekleşmiştir.

Ayrıca, 2016 yılında KAMAZ'ın yeni model serisi KAMAZ-6580 ve KAMAZ-65802 üretimine başladığı da belirtilmelidir. GAZ, yeni bir minibüs "Gazelle Next" ve sıkıştırılmış doğalgazla çalışan orta yük kamyonu "GAZon Next CNG" ile araç versiyonlarını genişletmiştir. "Autotor", Hyundai HD35 hafif kamyon montajında uzmanlaşmıştır.

Ağır Kamyon Üretimi*, Bin Birim



* ağırlığı 3,5 ile 7 ton arasında değişen

Kaynak: IHS Automotive, Kamaz Group, OICA, Statistics Office

Traktör Üretimi

Rusya'da traktör üretimi, 2015 yılında bir önceki yıla göre%19.6 azalmıştır. Yıl boyunca yerli makine üreticileri 6.3 bin traktör üretmişlerdir.

Analiz ve danışma şirketi “ASM-Holding”ın raporuna göre, özellikle tarım amaçlı traktörler 5.2 bin birim üretilerek bir önceki yıla göre %19.3 azalış gerçekleşmiştir.

Ajansa göre 2015'te üretilen toplam araçlardaki yerli traktörlerin payı %46.8 olmuştur; MTZ tractors'teki makine setlerinde - %36.9, S. Ordzhonikidze'in Kharkov Traktör Tesisinin montaj kitleri - 8.5% ve ithalatlar (Versatile, New Holland, Agrottron, Axion, John Deere, Xerion) - %7.8

Ocak-Aralık 2015 döneminde, geçen yılın aynı dönemine kıyasla %14.3 daha az, 7.1 bin traktör teslimatı yapılmıştır.

Rusya Sanayi ve Ticaret Bakanlığı 2030 yılına kadar tarım makineleri sektörü için bir kalkınma planı hazırlamıştır. Stratejik kalkınma projesine göre, önümüzdeki 13 yıl boyunca yerli tarım makinelerinin üretimi üç kat artarak 280 milyar Ruble'ye ulaşacaktır. Yerli üreticilerin pazar payı geçen yılki %54'lük orana kıyasla %80'e yükselecektir.

Ayrıca, Rus tarımsal makine ihracatının 93 milyar Ruble'ye ulaşması beklenmektedir. Böylece, üretim kapasitesinin istihdamı %80-90'a kadar yükselirken, bu sektörde çalışanların sayısı 2030'a kadar yarı yarıya yükselecektir.

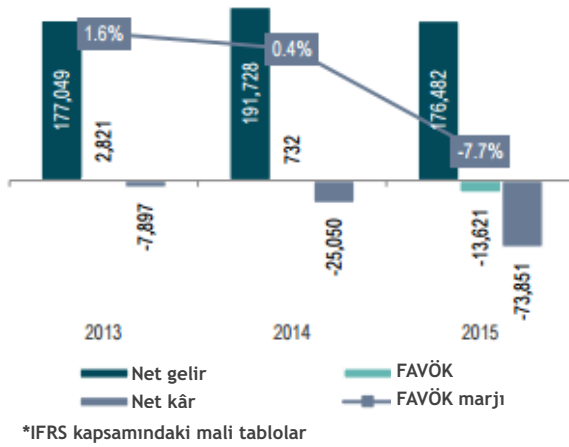
Odak Otomotiv Şirketleri

Avtovaz Grubu

1966 yılında kurulan Avtovaz, Rusya'daki binek otomobillerinin lider üreticisidir. Avtovaz'ın konsolide gelirleri 2015 yılında, Lada markasının satışları %30 düşerek 269,096 adet seviyesine ulaştığında, %8 düşüşle 176,482 milyon rubleye düştü. Şirketin FAVÖK'si, 2014 yılında 732 milyon rublelik'lik pozitif bir rakamdan 2015 yılında 13,621milyon Rublelik negatif rakama düştü Net zararı 73,851 milyon Ruble'ye kadar yükselmiştir. 2015 yılında Avtovaz'ın konsolide pasifleri varlıklarını aşmıştır ve öz sermayesi 38,727 milyon Ruble kadar negatif bölgeye girmiştir.

2016 yılında şirket yöneticileri, Avtovaz'ın "başarılı iş olarak" devam etmeyebileceği ve ortakların desteği olmaksızın iflas edebileceği konusunda uyarıda bulunmuştur. Avtovaz 43 milyar RUB'luk krediyi ihlal etti ve Societe Generale ve Türkiye Garanti Bankası'ndan feragat etmiştir. Toplam net borç 2015 yılında %50 artarak 88.77 milyar Ruble'ye yükselmiştir.

Gelir tablosu (konsolide, milyon ruble)

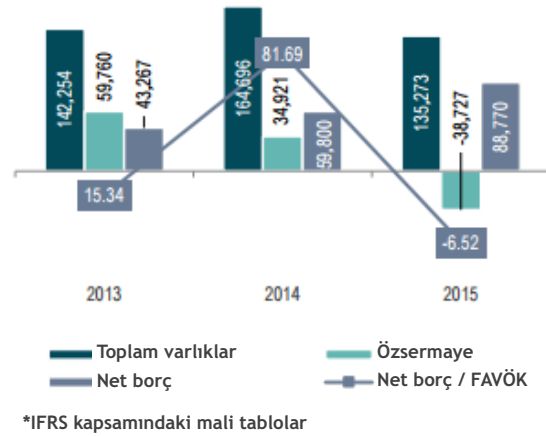


Aynı zamanda, Avtovaz'ın holding şirketinde %0 hisseye sahip olan Renault yönetimi, 2016 başlarında şirketin "Avtovaz'ı sürdürmek için ne gerekiyorsa yapacağını ve iyileşme gerçekleştiğinde Avtovaz'ın rekabet edebilmesine izin vereceğini" söylemiştir.

Kaynak: Avataz

Avtovaz holding şirketinin %33'ünü elinde bulunduran devlete ait Rostec, Avtovaz'ın borcunun bir bölümünü hisse senedine dönüştürme planlarını yayınlamıştır ve mali açıdan sıkıntılı şirketi yeniden canlandırmıştır.

Bilanço (konsolide, milyon ruble)



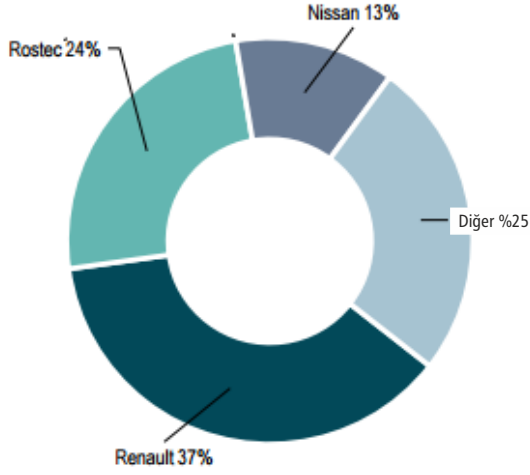
Avtovaz Grubu'nun üretim tesisleri Togliatti ve Izhevsk şehirlerinde faaliyet göstermektedir. Grubun ana markası Lada, Kalina, Granta, Priora, Lada 4x4, Lada Largus, Vesta ve XRAY modellerini içermektedir.

Avtovaz ayrıca Renault-Nissan işbirliğinin birkaç markasını da üretmektedir: Renault Logan II, Renault Sandero II, Datsun on-Do, Datsun miDo ve Nissan Almera New.

Haziran 2016 itibarıyla, Alliance Rostec Auto, Avtovaz Grubunun toplam paylarının %74,51'ini elinde tutmaktadır. Renault Alliance Rostec Auto'da %50 pay barındırmaktadır. Nissan International Holding %17.13 ve devlet tarafından işletilen Rostec %38.87'sini elinde tutmaktadır. Böylece, Avtovaz Grubunun dolaylı sahiplik yapısı Renault %37, Nissan%13, Rostec%24 ve diğer hissedarlar (%37) şeklinde gerçekleşmiştir.

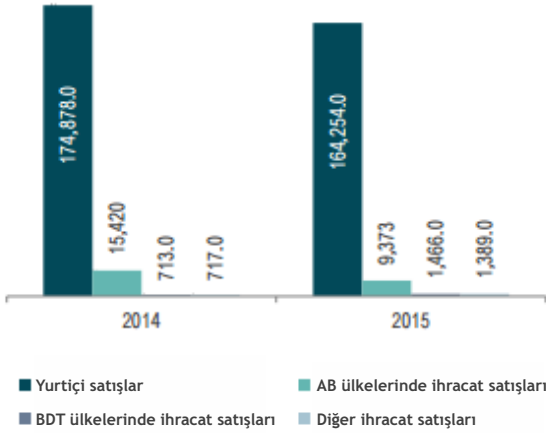
Şirket başkanı Nicolas Maure, AVTOVAZ'ın 2017 yılında ihracatı %50 artırarak 30 bin aracı bulmayı planladığını söylemiştir.

Dolaylı mülkiyet yapısı, %



Grubun satışlarının çoğu iç piyasada gerçekleşmiştir - 2015 yılında iç satış gelirleri 164,254 milyon Ruble olmuştur. İhracattan sağlanan gelir 12,228 milyon Ruble olurken, bunların büyük kısmı (%77) BDT ülkelerindeki satışları yansıtmaktadır.

Satış yapısı, milyon ruble



Kaynak: Avataz

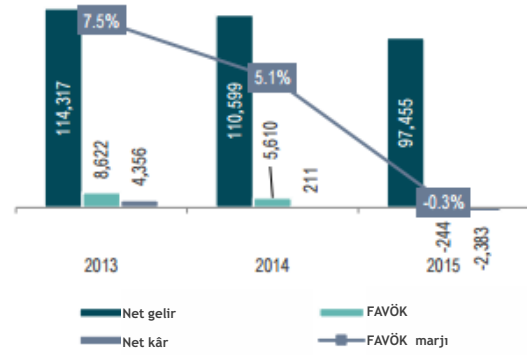
Lada, Ocak-Haziran 2016 itibarıyla %18.5 pazar payıyla Rusya'nın en çok satan markasıdır. 2016'nın ilk altı ayında markanın 124,000 adedi satılmıştır.

Kamaz Grubu

Kamaz, Rusya'nın en büyük kamyon üreticisi ve dünyanın 16. büyük ağır kamyon üreticisidir. 1969 yılında kurulan şirket kamyon, römork, otobüs ve traktörlerin yanı sıra motor ve güç üniteleri de dahil olmak üzere geniş bir yelpazede araç üretmektedir. Grup, 12 otomobil fabrikası içermekte ve yaklaşık 55,000 kişiye istihdam sağlamaktadır.

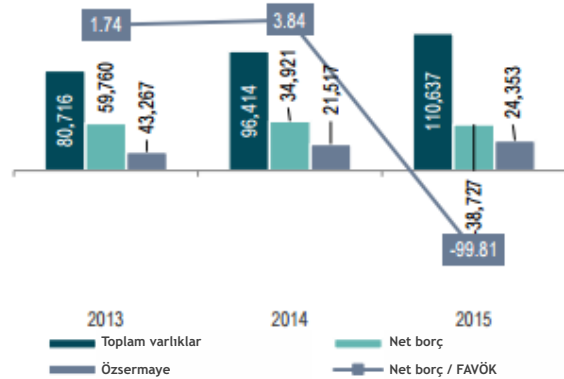
2015 yılında Kamaz'ın konsolide net gelirleri %12 düşüşle 97,455 milyon Ruble'ye, kamyon satışları da %25 düşüşle 29,000 adede gerilemiştir. Şirket, 2014 yılındaki 211 milyon Ruble net kâr ile karşılaştırıldığında, 2.383 milyon Ruble net zarar etmiştir. Şirket, 2016 yılında 112.1 milyar Rublelik gelir artışı planlamaktadır.

Satış yapısı, milyon ruble



*IFRS kapsamındaki mali tablolar

Gelir tablosu (konsolide, milyon ruble)



*IFRS kapsamındaki mali tablolar

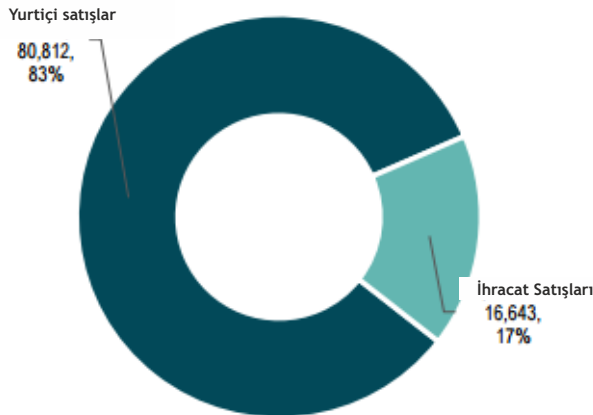
Kaynak: Kamaz

2015 yılında Kamaz, devletin yerel endüstri için teşvik paketi kapsamında, kredi faiz ödemelerinin bir bölümünü telafi etmek için 224.27 milyar ruble tutarında bir sübvansiyon ve bunun yanı sıra yerel tedarikçilerden parça satın alma programı için 2.874 milyar ruble tutarında federal hükümet sübvansiyonu almıştır.

Kamaz, 2015 yılında iç pazarda 22,000 kamyon satmıştır ve yaklaşık 7,000 adet ihraç etmiştir. 2015 yılında en büyük ihracat pazarları Kazakistan ve Türkmenistan olmuştur.

	Yurtiçi satışlar	İhracatlar
Kamyonlar ve montaj kitleri	52,833	13,324
Yedek parçalar	12,678	2,130
Otobüsler, tırlar ve harç kamyonları	7,233	993
Uzun vadeli sözleşmeler	902	-
Finansal kiralama geliri	853	-
Diğer satışlar, hizmetler	6,313	196
Toplam	80,812	16,643

Yurtiçi satışlar ve ihracat karşılaştırması
2015, milyon ruble



Kamaz, 2016 başında Daimler ile boyalı kabin çerçeveleri üretmek için ortak bir girişim başlatmıştır.

Kamaz Group çoğunlukla Rusya ve BDT ülkelerinde kamyonlar üretmekte ve satmaktadır. Grubun üretim tesisleri öncelikli olarak Naberezhnye Chelny'de kurulmuştur.

2015 yılının sonunda, şirketin %23.54'lük payı Avtoinvest Ltd'ye aitti. Devlet Firması Rostec %49.9 paya sahiptir, hisselerin %15'i Daimler AG'nin elindedir, hisselerin %3.72'si grubun iştiraklerinden birine aittir ve geri kalanı (%7.84) MICEX'te işlem görmektedir.

Şirketin Stratejik Planı, 2020 yılında 60,000-70,000 araç satışı ve 230-270 milyar rublelik satış geliri önermektedir.

Uzun Dönemli Stratejik Plan

	2020 stratejik hedefleri
Kamyon satış hacmi	60.000-70.000 birim
Yabancı satış payı, %	%20-30
Gelirler	230-270 milyar ruble
FAVÖK, gelirden %	%8-10
Yatırımlar	60-80 milyar ruble

GAZ Grubu

1932 yılında kurulan GAZ Grubu, Rusya'nın en büyük ticari araç üreticisidir. Grup, Rusya'nın 10 bölgesindeki 18 fabrikadan oluşmaktadır ve hafif ve orta ağırlıklı ticari araçlar, ağır kamyonlar, otobüsler, binek otomobilleri, inşaat ve yol yapım ekipmanları ve güç aktarma organları üretmektedir.

D-Sınıfı Siber üretimi için Chrysler'den bir üretim hattı ve üretim lisansı alınmasıyla, GAZ Grubu binek otomobil kapasitesini yeniden canlandırmaktadır. GAZ Grubu altı ürün grubundan oluşmaktadır: Otobüsler, Kamyonlar, Motorlar, Hafif Ticari Araçlar, Binek Araçlar ve Yol Yapım Ekipmanları. GAZ Grubu tesisleri, Bryansk'dan Miassa'ya, Rusya'nın on bölgesinde bulunmaktadır. Bu tesislerin en önemlileri şunlardır.

- Gorkovsky Otomobil Fabrikası (Nizhny Novgorod) Rusya'daki en büyük hafif ticari araç (otomobil grupları "Gazel" ve "Sobol"), kamyon (modeller "Valday" ve "Sadko") ve aynı zamanda binek otomobil ("Volga" ve "Rusya'da Siber") üreticisidir.
- Pavlovsk Autobus Fabrikası (Pavlovo, Nizhny Novgorod Oblast), küçük ve orta büyüklükteki şehir otobüslerinde, banliyölerde ve şehirlerarası taşımacılıkta Rusya pazarının lideridir.
- Likinsky Otobüs Fabrikası (Likino-Dulevo, Moskova Oblast) Liaz şehir otobüsleri üretmektedir (Rusya'nın şehir otobüsü pazarının yaklaşık %60'ını kontrol etmektedir.)
- Avtodiesel (Yaroslavl), Rusya'daki en büyük ağır dizel motor ve güç ekipmanının üreticisidir.
- Ural Otomobil Fabrikası (Miass, Chelyabinsk) 'Ural' ağır yük arazi kamyonu üreticisidir.
- Tver Ekskavatör Fabrikası (Tver), tırtıllı ve lastik tekerlekli ekskavatörlerin üretiminde Rusya'da lider konumdadır.

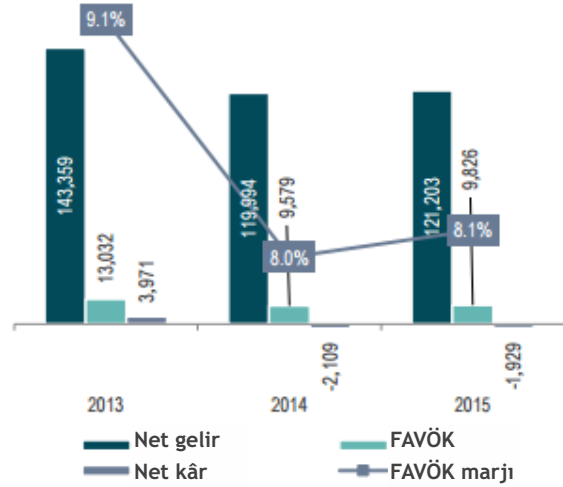
Rusya'daki ticari araç segmentinin genel zayıflığına rağmen, GAZ Group'un 2015 yılı konsolide gelirleri, 2014 yılında ulaşılan 121,203 Ruble'lik seviyede kalmaya devam etmiştir. Şirkete göre, genel satış düşüşü, daha yüksek fiyat segmentlerin ürün satışlarındaki artışla ve aynı zamanda BDT ülkelerine yapılan teslimatlar %42'lik bir

artışla telafi edilmiştir.

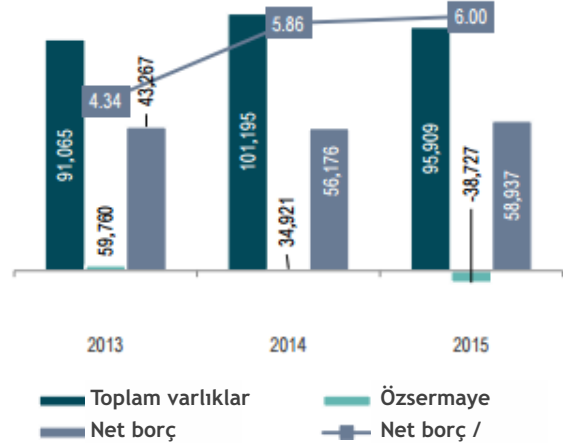
Özellikle, hafif ticari araçlar ve minibüs satış gelirleri %7.5 artışla 38.186 milyon Ruble'ye; orta ve büyük kapasiteli kamyon satış gelirleri ise %17 artışla 27.676 milyon Ruble'ye yükselmiştir. Şirketin otobüs segmentinden elde ettiği gelir %12 azalarak 14.760 milyon Ruble'ye düşmüştür.

Şirket, FAVÖK marjını %8 seviyesinde tutmayı başarmıştır ve 2014'te 2.109 milyon Ruble olan zararını 2015'te 1.929 milyon Ruble'ye düşürmüştür. Bunun nedeni, 2015 yılı için ekonomik etkileri 6,000 milyon olan maliyet düşürme programı olmuştur.

Gelir tablosu (konsolide, milyon ruble)



Bilanço (konsolide, milyon ruble)



2015 yılında ortalama tonajlı araç segmentinde pazar payı %71'e (2014'teki %56'dan) yükselirken, otobüs pazarındaki payı genel olarak %75'ten %80'e ve mikrobüs segmentinde %21'den %35'e yükselmiştir.

Şirketin iki tesisi bulunmaktadır: Tamamen tekerlekten çekişli ağır iş kamyonları üreten Ural otomobil tesisi ve ticari araçlar, özel araçlar ve araç parçaları üreten Gorky otomobil tesisi.

GAZ 2013'ten beri, montaj anlaşması uyarınca, Skoda Yeti, Volkswagen Jetta, Skoda Octavia ve Mercedes-Benz Sprinter ticari araçlarını üretmektedir.

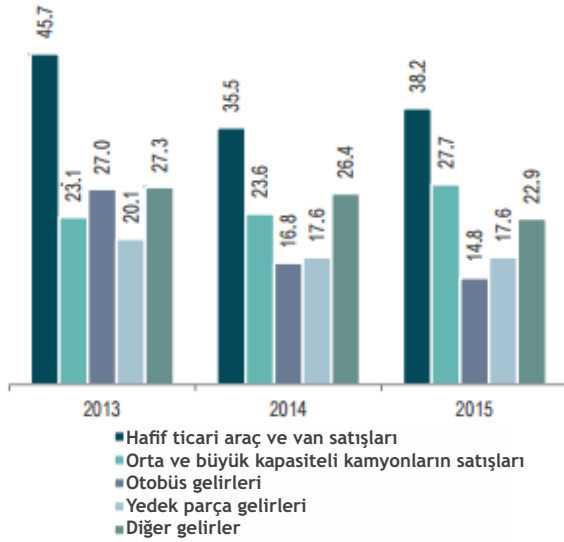
2015 yılında hafif ticari araç ve minibüs satışları 38.2 milyar Ruble (toplam satışların%32'si) ve orta ve büyük kapasiteli kamyonların satışları 277 milyar Ruble (%23); otobüs gelirleri ise 14.8 milyar Ruble seviyesinde gerçekleşmiştir (toplam satışların%12'si).

basın hizmetleri tarafından bilgilendirilmiştir. Son 5 yıldır "GAZ Grubu", model çeşitliliğini arttırmak için 1 milyar dolardan fazla yatırım yapmıştır ve hafif ticari araçlardan ağır kamyonlara ve büyük otobüslere kadar her sınıfta yeni bir aileye ait araçlar üretmiştir.

"GAZ Grubu" ürünleri, geleneksel olarak, şirketin öncelikli pazarlarından birinin Kazakistan olduğu BDT ülkelerinde iyi temsil edilmektedir. Şu anda "GAZ Grubu", Türkiye ve Kazakistan'da montaj tesislerine sahiptir. GAZ Grubu, 2017 yılında Türkiye GAZel üretimine (2012 yılından beri Türk Mersa Otomotiv ile birlikte üretilmektedir) devam edecektir. Şirket, ülkede yaklaşık 500 araç üretmeyi planlamaktadır.

Türkiye, Rusya'daki %22 yerine %10'luk bir ithalat vergisi ile Batı Avrupa'ya girmek için iyi bir sıçrama tahtasıdır.

Gelir segmentasyonu, milyar ruble

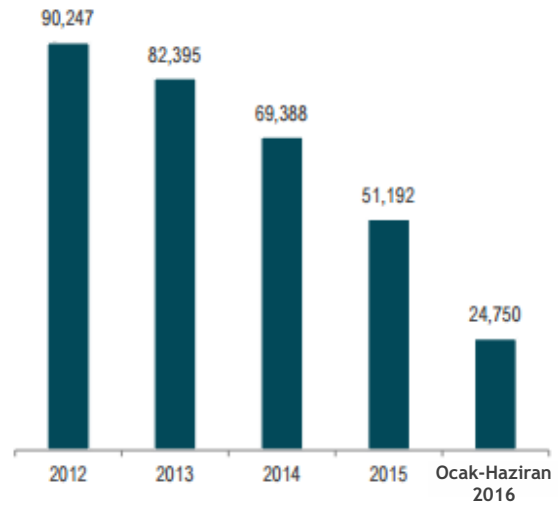


Kaynak: GAZ, AEB, "AUTOSTAT"

Toplam satışların %20'sini oluşturan şu anki ihracat payı ile "GAZ Grubu", Rus iç piyasasını rakiplerine bırakmadan birkaç yıl içinde %50'ye kadar artırma hedefini belirlemiştir.

"AUTOSTAT" Ajansı, şirketin yüksek ihracat potansiyeline sahip tam bir araç gamına sahip olduğuna dikkat çekilerek "GAZ Grubu"nun

Yeni hafif ticari araç satışları, birim



Rus Otomotiv Parçası Pazarı

Rusya Federasyonu otomobil üretimindeki ithal ikamesinin yüksek potansiyeli, Rusya otomotiv parçası pazarının en önemli özelliklerinden biri olmayı sürdürmektedir. 2012 yılında otomobil parçaları için birincil pazar hacmi, uzmanlaşmış bilgi ajansları Avtostat ve ASM-Holding'in tahminlerine göre 20.57 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2016 için uzmanlar 6-12 milyar dolarlık bir pazar hacmi öngörmektedir.

Rus otomotiv parçası tedarikçilerinin konumu



Kaynak: EY analysis

Pek çok otomotiv parçası üretim segmenti nispeten düşük bir rekabet seviyesine tanık olduğundan dolayı, yeni oyuncuların pazara girmesi beklenmektedir. Uzun yıllar boyunca, Rusya'da bağımsız bir tedarikçi endüstrisi bulunmamaktaydı çünkü bütün geleneksel üreticiler otomotiv parçalarını kendileri üretmekteydiler. Rus Hükümeti'nin, ülkeye teknolojiler çekmek için Rus ve yabancı ortakların ortaklaşa üretimlerine kapsamlı destek sağlaması beklenmektedir.

Rusya'da orijinal ekipman tedarikçileri için üç ana kategori bulunmaktadır:

1. Birincil olarak yerli OEM'ler ve bağımsız şirketler ile bağlı olan mevcut ve modası geçmiş Rus araç modelleri için parçalar üreten şirketler. Bunlar genellikle yıpranmış veya eskimiş bir teknolojik temele sahiptir ve genellikle yeni teknolojilere ve profesyonel yönetimlere sahip değillerdir. Ayrıca, genellikle yatırım kaynakları azdır ve yeni ürün türlerini idare etmek ve müşteri tabanını geliştirmek için mühendislik yeteneğinden

yoksundurlar. Ürünleri düşük kalitelidir bu da yabancı OEM'lere parça tedarik etmelerini engellemektedir.

2. Rus ve yabancı üreticilerin oluşturduğu müşterek girişimler, nispeten modern üretim teknolojileri ve uluslararası ortaklar tarafından tedarik edilen ekipmanlar kullanılmaktadırlar. Genellikle, yabancı ortaklar tarafından tasarlanmış düşük katma değerli, teknik olarak basit parça veya düşük alt parça lokalizasyonu (transmisyon dişlileri, motorlar, vb.) için

•Sadece 10 tedarikçi rekabet edebilmektedir.

•35-60 tedarikçinin ortağa, ortak girişimlere, lisans anlaşmalarına veya işletmelerini satmaya ihtiyacı vardır.

•500'den fazla tedarikçi başka bir seviyeye inmeli veya pazardan ayrılmalıdır.

•Bu segment en yüksek iş konsolidasyonu potansiyeline sahiptir.

lisanslı montaj ile uğraşmaktadırlar. Neredeyse hiç fikri mülkiyet hakları, şirket içi mühendislik ve AR-GE merkezleri yoktur ve genellikle bir veya iki parça kategorisinde ufak bir ürün yelpazesinde uzmanlaşırlar.

3. Yabancı orijinal ekipman tedarikçileri, Rusya pazarında nispeten yeni olup halen hem alt bileşenlerin hem de ham maddelerin yerleştirilmesinde düşük bir seviyededir. Genellikle, aşırı özelleştirme ve oldukça sınırlı sayıda müşteri tabanı tarafından belirlenen önemsiz bir üretim ölçeği mevcuttur. Yabancı orijinal ekipman tedarikçileri şu anda katma değeri düşük Teknik olarak basit parçalar üzerine odaklanılmaktadırlar. (örneğin, koltuklar, ateşleme tapaları, egzoz sistemleri, vb.) Küresel OEM'ler, Rus pazarına girerken geleneksel Tier-1 ve Tier-2 ortaklarının onları takip ettiklerini görmekle ilgilenmektedirler

Gerçek Rus otomotiv endüstrisinin gerekli kalite standartlarına ulaşamaması nedeniyle yakın zamanda birçok uluslararası otomotiv tedarikçisi piyasaya çıkmıştır.

Yerel kaynak için iyi bir potansiyele sahip parçalar şunlardır:

- Metal döküm, dövme ve kalıplama
- Koltuklar ve koltuk sistemleri
- İç ve dış plastikler (panel, tamponlar, vb)
- Bataryalar
- Lastikler ve jantlar
- Otomotiv camı ve aynaları
- Boya ve kaplama malzemeleri
- Kablo takımları

Aşağıdaki üretim gruplarında büyük sorunlar devam etmekte:

- Güç aktarma organları (motor, transmisyon, şaft, diferansiyel vb.)
- Şasi, akslar, süspansiyonlar, vs.
- Elektronik
- Termal sistemler (Isıtma, Havalandırma, Klima, hortumlar)

Şirket / firma	Merkez	Rusya'da üretilen parçalar
Antolin	İspanya	
Asahi Glass	Japonya	Cam
Autoliv	İsveç	Emniyet kemerleri
BASF	Almanya	nitroselüloz boya, katalizörler, poliüretan
Benteler Automobiltechnik	Almanya	süspansiyon öğeleri
Continental	Almanya	motor kontrol sistemleri
Continental	Almanya	lastik, tıpa ve yakıt sistemleri için tesisler
Cummins	ABD	Kamaz ile ortak girişim, motor montajı
Delphi	ABD	elektrik elemanları, plastik parçalar,
DuPont	ABD	Nitroselüloz boyaAlmanya
Eberspächer	Almanya	egzoz sistemleri
Faurecia	Fransa	iç elemanlar ve egzoz sistemleri için tesisler
Federal Mogul	ABD	piston blokları
Grupo Antolin	İspanya	iç elemanlar, yolcu kompartımanı ıslıklandırması, cam açma kapama kolları
Hella	Almanya	ışık sistemleri
Hyundai Mobis	Güney Kore	iç ve dış plastik parçalar
Inergy Automotive Systems	Fransa	yakıt tankları
Johnson Controls	ABD	koltuklar, koltuk kılıfları
Lear	ABD	koltuklar, kablo tesisatları
Leoni	Almanya	kablo tesisatları
Magna International	Kanada	iç ve dış elemanlar, kaporta detayları, pasif güvenlik sistemleri
Magneti Marelli	İtalya	ışık sistemleri
Michelin	Fransa	lastikler
PPG Industries	ABD	kaplamalar
Robert Bosch	Almanya	tıpalar, kablo sistemleri, jeneratörler, yakıt pompaları
Schaeffler Group	Almanya	
T.RAD	Japonya	
Takata	Japonya	direksiyon, emniyet kemeri, hava yastığı üretim
Tenneco	ABD	egzoz sistemleri
TI Automotive	Büyük Britanya	yakıt ve fren sistemleri
Toyota Boshoku	Japonya	koltuklar
Valeo	Fransa	kablo tesisatları, iklimlendirme sistemleri
Visteon	ABD	iç elemanlar, ses sistemleri, elektronik
ZF Friedrichshafen	Almanya	vites kutuları

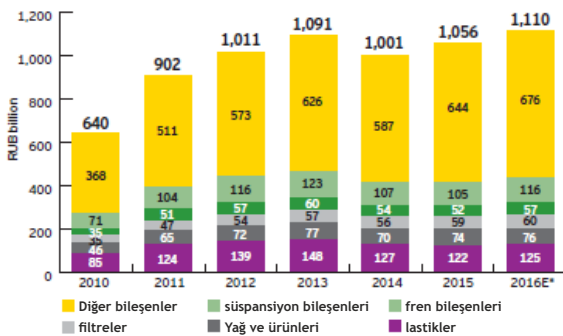
Otomotiv Parçaları Ve Yedek Parçaları İçin Satış Sonrası Pazarı

Yedek parça için ikincil piyasadaki düşüş eğilimi, hem otomobil satışları hem de otomotiv parçaları için birincil pazar ile karşılaştırıldığında, motorlu araçların sayısının artması nedeniyle daha az belirgindir. Düşüş, azalan satın alma gücü ve artan kilometre ile yedek parçaların servis ömrünün uzamasıyla yapılan tasarruflardan beslenmektedir.

Rus marka yedek parçaların payı, toplam araç filosunun yapısındaki değişiklikleri yansıtarak toplam pazarın üçte birine düştü. Kötü yol koşulları ve yaşlanan araç filosu yüzünden lastikler, süspansiyonlar, frenler ve direksiyon parçaları Rus pazarını domine etmektedir. Başlıca talebin Lastikler ve yağlar olduğu Avrupa'da durum böyle değildir. Rusya'da, bir otomobilin ilk üç yıl boyunca kullanımı sırasında yapılan harcamaların yarısı yağlar, sıvılar, filtreler ve diğer sarf malzemeleri üzerinedir.

Özellikle hızlı aşınan parçalar bölümünde orijinal olmayan daha ucuz parçalar ve taklit ürünler bulunması nedeniyle orijinal yedek parçalar, toplam satışların sadece %20 -%30'unu oluşturmaktadır. Rusya'da satılan parçaların %70-%80'inden fazlası, perakende satış mağazaları ve yedek parça pazarları aracılığıyla satılmaktadır ve bu rakam, Avrupa'da ancak %20'ye ulaşan rakamların tam tersidir. Geri kalanlar yetkili bayilikler ve bağımsız servis merkezleri aracılığıyla satılmaktadır. Lastik üreticileri, ruble devalüasyonunun ardından üretimi yerelleştirip ihracatı geliştirdiklerinden, tüm satış sonrası pazarı segmentleri, lastik haricinde ithalatın hakimiyeti altındadır. Yerel ürünlerin kalitesi düşük kaldığı ve yabancı oyuncuların önemli bir inşaat planına sahip olup olmadıkları hakkında hiçbir bilgi bulunmadığından bu eğilimin yakın gelecekte de devam edeceği düşünülmektedir.

Rusya otomotiv bileşenleri satış sonrası pazarı



Otomotiv Parçalarının Yerelleştirmesi ve Üretimi

Yerelleştirme süreçleri endüstriyel montaj rejimi tarafından düzenlenmektedir ve lokalizasyon arttıkça verilen ithalat imtiyazlarıyla teşvik edilmektedir. Otomotiv parçası pazarında birleşme ile satın alma anlaşmaları ve ortak girişimlerin sayısı yeni sözleşme taahhütleri nedeniyle 2013'ten beri artmaktadır. Aynı zamanda, yerel tedarikçilerin maliyet, kalite ve teknoloji konusunda uluslararası gereksinimlere uymaması nedeniyle, gerçek yerelleştirme oranı beklentilerin altında kalmıştır. Mevcut durum, 600 Rus tedarikçisinin %90'ının, yabancı ortakların yardımını ya da hükümet yardımı olmadan, öngörülebilir gelecekte işlerini sona erdirmek zorunda kalacaklarını işaret etmektedir. En zayıf performans segmentleri, gerçekçi olarak ancak yabancı üreticilerle işbirliği içinde geliştirilebilen, transmisyonlar, motorlar ve elektronik gibi karmaşık parçaların üretimi içermektedir.

Sadece birkaç Rus tedarikçisi olduğu gibi rekabet edebilmektedir. Diğerleri, hayatta kalabilmek için yabancı ortaklara ihtiyaç duyuyorlar (birleşmeler, lisans anlaşmaları veya müşterek girişimler yoluyla); bu durumda Yabancı ortaklar teknoloji sağlarken, onlar da maddi duran varlıklar (arazi, bina, iletişim) ve Rusya'daki müşteri portföyüne erişim sağlamaktadırlar. Çoğu tedarikçi için tek fırsat, ikinci veya daha alt katmana inmek ve ölçek ekonomileri oluşturmak için tesislerini konsolide etmektir. Çalışma verimliliğine dönersek, en büyük etki temel üretim türlerini (döküm, kalıplama, mekanik işleme) geliştirmek ve sayısal kontrol makineleri ile yüksek performanslı makineleri kullanarak elde edilebilir. Ayrıca en son yönetim disiplinlerini kullanmaları, tedarik zincirini ve işletme sermayesini geliştirmeleri (Just in Time Sistemi) be Ölçek ekonomileri yaratmak için orta ölçekli tedarikçilerin üretim tesislerini konsolide etmeleri gerekmektedir.

Rusya satış sonrası pazarının yedek parça kaynağına göre ayrıştırılmış yapısı

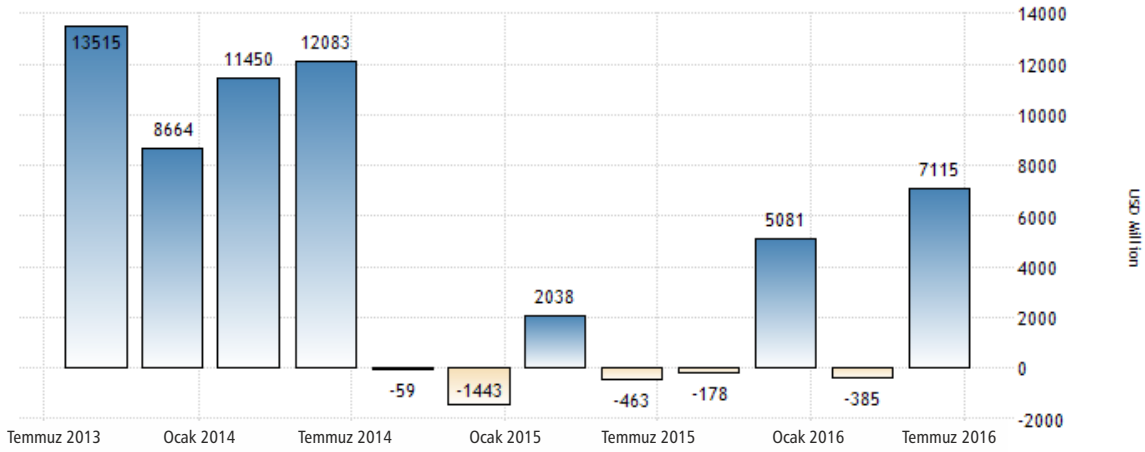
Orijinal parçalar	%20-30
Orijinal olmayan parçalar (replika)	%40-60
Sahte ürünler	%20-30

Rusya'da Yatırım Yapısı

Rusya'da Doğrudan Yabancı Yatırım

Rusya'da Doğrudan Yabancı Yatırım, 2016 yılının ikinci çeyreğinde 7115 Milyon dolar arttı. Rusya'daki Doğrudan Yabancı Yatırım, 1994 yılından 2016 yılına kadar ortalama 5802.69 Milyon doları bulurken, 2013 yılının ilk çeyreğinde en yüksek seviyesi olan 40140.00 milyon dolara ulaşmış ve 2005 yılının dördüncü çeyreğinde rekor bir düşüşle -3922.00 milyon dolara gerilemiştir.

Rusya'ya yatırım yaparken, şeffaflık, kurumsal yönetim, hukukun üstünlüğü ve fikri mülkiyet hakları gibi mülkiyet haklarına saygı konuları yabancı yatırımcıların temel kaygıları arasındadır. Rus hükümeti, yapısal reformları iyileştirmek ve Rusya yönetiminde ve vergi yasasında netlik sağlamak, kurumsal yönetime katkıda bulunmak, yatırım prosedürlerini daha şeffaf hale getirmek ve



2000'li yıllardan beri, pek çok çok uluslu otomotiv şirketi, Rusya'daki otomobil montaj projelerini hayata geçirmiştir. Kalabalık nüfus, düşük motorizasyon seviyesi ve otomotiv parçaları üzerindeki vergilerin azaltılması, yatırımcıları endüstriye çekmek için önemli faktörler haline gelmiştir. Bunların sonucunda, 2015'e kadar yerel olarak yapılan yabancı modellerin payı %52'ye yükselmiştir. 2015 yılı sonunda yabancı marka otomobil üreten 16 tesis mevcuttur. Yatırım hacmine ve projenin uygulanma usulüne bağlı olarak, tüm şirketler birkaç grupta toplanabilir: önemli doğrudan yabancı yatırım olmadan montaj, ulusal şirketlerle ortak girişimler ve tam çevrim fabrikalarının inşaatı için doğrudan yabancı yatırımlar. Bu grupların için eski otomobil merkezlerini temel alarak kurulan, çekirdek olmayan tesisleri ve yeni yapılan fabrikaları işleten şirketler bulunmaktadır.

yasal sistemi daha güvenilir hale getirmek için uygun adımları atmıştır.2014-2016 döneminde Rus otomotiv sektörü, Rusya'dan gelen alıcılar ile ağırlıklı olarak 15 civarında M & A ve ECM anlaşması yapmıştır. Yabancı yatırımcıların pazara girme konusundaki çekinceleri, Ukrayna krizine ilişkin jeopolitik belirsizlik ve Rusya ile Batı dünyasının birbirlerine dayattıkları karşılıklı yaptırımlardan kaynaklanmıştır.

2015 yılında General Motors bir Opel fabrikasını kapattı ve Nissan Motor, Rusya'daki üretimini Mart 2015'te 16 gün boyunca askıya alacağını açıklamıştır.

Çin Ssangyong Motor, zayıf ruble nedeniyle Ocak ve Şubat 2015'te Rusya'ya hiç araç göndermemiştir ve VW, 150 işçiyi işten çıkarmış ve Rus otomobil pazarındaki maliyetleri düşürme önlemlerinin bir parçası olarak Rusya'daki araç tesisindeki varlıkları

azaltmıştır. Rus otomobil üreticisi Sollers Land Cruiser markasını üretmek için Toyota ile olan ortaklığını iptal etmiştir.

Ford gibi diğer şirketler Rus piyasasına bağlı kalmışlardır. Şirketin ortak girişimi Ford Sollers, Eylül 2015'te yıllık 105,000 motor kapasitesiyle 275 milyon dolarlık bir fabrika açmıştır. Kapasitenin 200,000 birime ulaşması muhtemeldir. Bir yılda Ford'un Rusya satışları %41 oranında düşmüştür. Ortak girişim şu anda Rusya'da dört fabrika işletilmektedir. Fiesta hatchback ve EcoSport SUV gibi yeni modeller, arttırılmış yerden yükseklik, korozyon önleyici yüzeyler ve daha düşük dereceli yakıt için uyarlanmış motorlar ile Rusya'nın bozuk yol, aşırı soğuk koşullarına adapte edilmiştir.

Daimler Mercedes-Benz, Moskova dışında 2019 yılında üretime başlaması beklenen bir fabrika kurma konusunda anlaşmaya varmıştır. Alman otomobil üreticisi, 2019 yılında E sınıfı sedanlar ve SUV'ler yapmaya başlayacak tesis için 264 milyon dolar yatırım yapmıştır.

Birçok küresel otomotiv tedarikçisi, Rusya'daki yeşil alan projelerine yatırım yapmak istememiştir; ancak yerel oyuncular arasında ortak arayışındaydılar. Bu sayede, mevcut işgücü ve altyapısından yararlanma avantajı sağlamış ve bazı durumlarda Rus OEM'lere ve satış sonrası erişimlere kapı açılmasını sağlamıştır. Öte yandan, Rus ortakla, yabancı şirketlerin teknik bilgilerinden, geliştirilmiş kalite ve süreç yönetim sistemlerinden yararlanmıştır. Bununla birlikte, her iki tarafın menfaatleri açık olsa da, iş kültürlerindeki farklılıklar, her iki tarafın aşırı iyimser beklentileri vb. dahil olmak üzere, göz ardı edilmemesi gereken bazı gizli tehditler bulunmaktadır. Ne yazık ki, çok sayıda ortak girişim bu nedenle faaliyetlerini durdurmak zorunda kalmıştır.

Rusya İhracatında Otomotiv Sektörünün Rolü

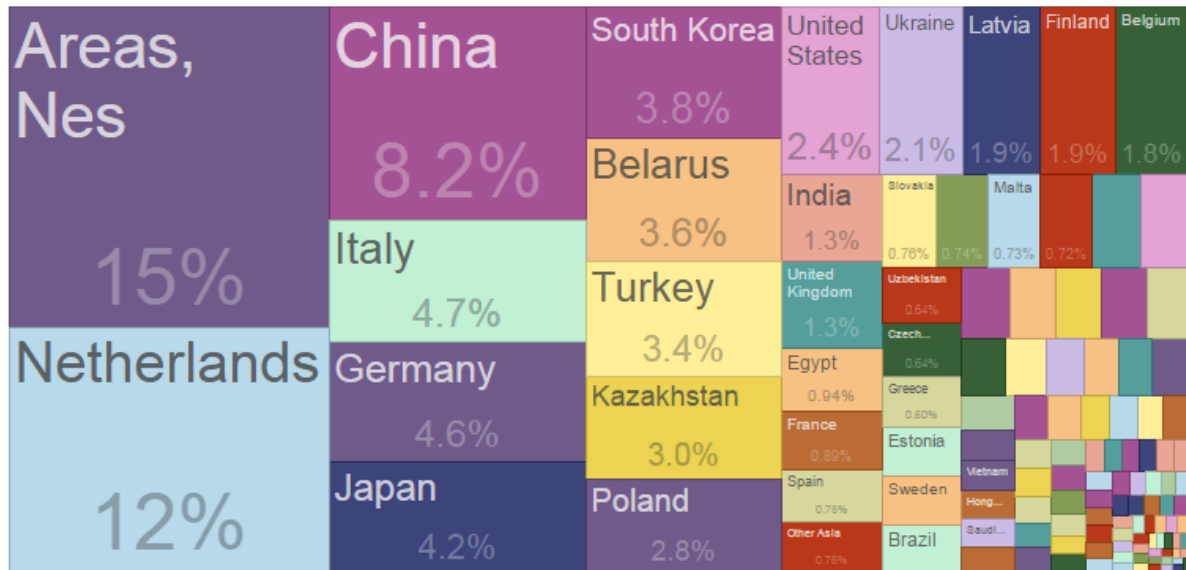
Rusya İhracatı

Rusya'dan yapılan ihracat, bir önceki yıl 28.7 milyar dolar iken Aralık ayında %8.3 artışla 31.1 milyar dolara ulaşmıştır. Mart 2015'ten beri en yüksek seviyeye ulaşmış ve Temmuz 2014'ten beri ikinci yıllık yükseliş olmuştur. BDT ülkelerine yapılan ihracat %10.4 artarken (Kasım ayında %6.4'ten) BDT ülkelerine %3.8 (-%3'ten) a düşüş gerçekleşmiştir. 2016 yılının tamamı düşünüldüğünde, ihracat %17,5 düşüşle 281.8 milyar dolar olmuştur. Rusya'daki ihracat, 1994 yılından 2016 yılına kadar ortalama 21148.87 ABD doları olarak gerçekleşerek, Aralık 2011'de 50248 Milyon Doları, 1994 Ocak'ında da 4100 Milyon Dolar olarak kaydedilmiştir.



Kaynak: www.tradingeconomics.com Federal Statistics Service

Rusya'dan ihracat yapılan yerler



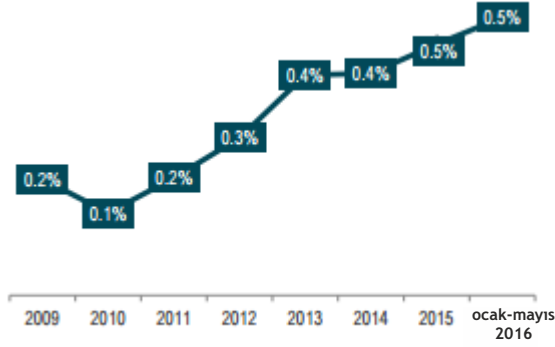
Kaynak: www.tradingeconomics.com Federal Statistics Service

Kategorilere göre Rusya ihracatları (2015, ilk 10)	Değer
Mineral yakıtlar, yakıtlar, damıtım ürünleri	216.10 milyar dolar
Demir ve çelik	15.22 milyar dolar
Türüne göre belirtilmeyen ürünler	10.80 milyar dolar
Gübreler	8.85 milyar dolar
Makineler, nükleer reaktörler, kazanlar	8.68 milyar dolar
İnci, değerli taşlar, metaller, bozuk paralar	7.87 milyar dolar
Alüminyum ve ürünleri	7.06 milyar dolar
Odun ve ürünleri, odun kömürü	6.31 milyar dolar
Tahıl	5.65 milyar dolar
Bakır ve ürünleri	4.46 milyar dolar
İnorganik kimyasallar, değerli metal bileşenleri, izotop	3.84 milyar dolar
Elektrik elektronik ekipman	3.46 milyar dolar
Organik kimyasallar	2.96 milyar dolar
Balık, deniz kabukluları, midyeler, deniz omurgasızları	2.79 milyar dolar
Demiryolu ve tramvay harici araçlar	2.73 milyar dolar

Otomotiv İhracatı

Araç ithalatı, ihracattan daha hızlı azalmıştır. Binek otomobillerin ve kamyonların toplam Rus ihracatındaki payı 2010'dan beri artmaktadır ancak halen düşük seviyelerdedir. Ocak-Mayıs 2016'da %0.5'de kalmıştır.

Binek otomobil ve kamyon ihracatları, toplam ihracattaki %



Araç ihracatı, hacim

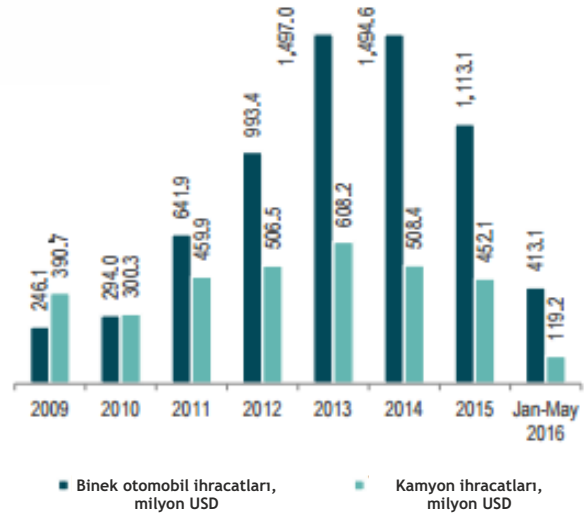


Rus otomobillerin ana ihracat pazarı, Ocak-Mayıs 2016'da %24 paya sahip olan Almanya'dır. Bunu Çin (%23) ve ABD (%8) takip etmiştir. Ağustos 2015'te Volkswagen ve Hyundai, Orta ve Uzak Doğu'ya yapılan ihracat ve zayıf ruble'den yararlanmak için Rusya'daki fabrikaların üretimini artırma planlarını açıklamıştır. Hyundai, 2015 yılının sonuna kadar Ortadoğu ülkelerine yaklaşık 4.000 otomobil satmayı planlamıştır. Bu, Rusya'daki montaj tesislerine sahip yabancı üreticiler için eşi görülmemiş bir adımdır. Geçmişte sadece AvtoVAZ, GAZ Group, KAMAZ ve UAZ gibi yerli şirketler, ihracat pazarları için yerel olarak otomobil üretti.

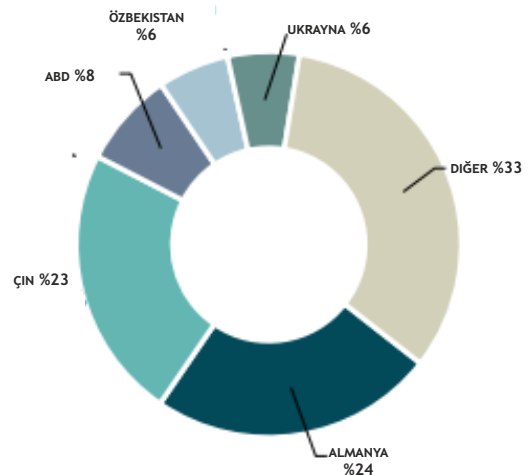
Rusya'nın otomobil ihracatı, 2016 yılında %30,2 oranında azalarak 68,000 adede düşerken, toplam parasal değeri 1.0975 milyar dolar olmuştur. Bu araçların 23,400'ü BDT dışı ülkelere 553.3 milyon dolara, 44,600'ü ise BDT ülkelerine 544.2 milyon dolara ile ihraç edilmiştir.

Kamyon ihracatı %28.5 düşüşle 14,300 araç seviyesine gerilemiş 352.9 milyon dolar getirmiştir. BDT dışı ülkelere 206 milyon dolarlık 6000 adet ve BDT ülkelerine 146 milyon dolarlık 8300 kamyon ihraç edilmiştir.

Araç ihracatı, tutar



Ocak-Mayıs 2016 arası binek otomobil ihracatları



Rus Araç Üreticilerinin İhracat Potansiyeli

- Rusya'da üretim kapasitelerinin az kullanımı mevcuttur: bu yüzden yabancı pazarlara otomobil ihraç etmek boş kapasitelerin kısmi olarak kullanılmasına kaynaklık edebilir. Bir ihracat stratejisinin gerçekleştirilmesi, otomobil üreticilerinin yalnızca kapasitelerinin ilave kullanımını sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda marka bilinirliği ve müşteri tabanını geliştirmesini sağlayacaktır.
- Gelişmekte olan piyasalarda Rus otomobil üreticilerinin başlıca rakipleri, diğer piyasa katılımcılarının üzerinde büyük bir fiyat avantajına sahip olan Asyalı, özellikle Çinli üreticilerdir.
- Şu anda, Rus otomobil üreticilerinin ürünleri, otomobil pazarında yüksek büyüme oranları, orta ve düşük fiyatlı otomobiller için bir talep, ve nispeten olumlu pazar erişim koşulları bulunan gelişmekte olan pazarlarda popüler olacak gibi görünmektedir.
- Sadece Bir satış ağı kurmak değil, aynı zamanda yedek parça ve bakım hizmetlerinin kullanılabilirliği sağlamak da gereklidir. Pek çok gelişmekte olan piyasanın önemli bir kısmı gayri resmi bayiler ve servis merkezlerine aittir. Rekabet için bunlar da gereklidir.
- Gelişmekte olan pazarlara girmek için bir strateji seçmek, üreticinin yetenekleri, nihai hedefleri ve ihracat pazarının kendine has özelliklere bağlıdır. Şirketler yeni pazarlara girerken, ürünler bağımsız araçlar vasıtasıyla satıldığında dolaylı ihracatı seçebilir ya da şirket ihracat operasyonlarını bağımsız gerçekleştiriyorsa doğrudan ihracatı seçebilir. Örneğin bir ticaret temsilciliği açarak ya da yabancı dağıtımıcılarla bağlantı kurarak. Dış pazarlarda başarının önemli bir unsuru uygun ortakların ve yüklenicilerin mevcudiyetidir. Seçilen strateji ne olursa olsun çözüm, genellikle yatırım ve potansiyel sonuçların iyi bir şekilde değerlendirilmesini gerektirmektedir.
- Farklı ülkelerde kullanılan Tarife ve tarife dışı dış ticaret yönetmeliği yöntemleri ihracat geliştirilmesini engelleyebilir; bunula birlikte devlet ve otomobil üreticileri ortak çabalar içine girerse bunlar kısmen kaldırılabilir.

Gümrük Vergisiyle Düzenleme Metotları

- Gümrük vergisiyle düzenleme, bir ülkeye otomobil ithal ederken gümrük vergisi ödeme zorunluluğundan bahsetmektedir. BRIC ve ASEAN* üye ülkeleri gibi elismekte olan birçok ülkede yüksek gümrük vergisi oranları bulunmakta ve bu da diğer ülkelerden alım yapılmasını kısıtlamaktadır.
- Bu uygulamanın temel amacı yerli otomobil üreticilerini korumak ve üretimin yerelleştirilmesini teşvik etmektir. Hindistan ve Tayland'da binek otomobillerden alınan gümrük vergisi sırayla %60 ve %80'dir.

- Düzenleme modunu kolaylaştırmak ve Rusya üreticilerinin ihracat hacminde pozitif etki sağlama amaçlı önlemler arasında serbest ticaret anlaşmaları ve hükümetler arası özel anlaşmalar bulunmaktadır.
- Bu nedenle, örneğin, ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi için, Avrasya Ekonomik Birliği (AEB) ve Vietnam arasında 5 Ekim 2016'da bir serbest ticaret anlaşması imzalanmıştır.
- Anlaşmanın temel hükümlerinden biri, Rusya'da ve diğer AEB ülkelerinde üretilen binek otomobillerin gümrük vergilerinde %50-70'ten %0'a ve 10 yaşa kadar kamyonlarda %17'den %0'a bir azalış konuludur.
- Ayrıca Ekim 2016'da Vietnam bölgesindeki motorlu araçların desteklenmesine dair hükümetler arası bir Rus-Vietnam protokolü uygulamaya konmuştur. Yetkili firmalara (GAZ, Kamaz ve Sollers grupları) belirli kotalar çerçevesinde ülkeye motorlu araçlar ve araç setleri ithal etme hakkı tanınmıştır.

Gümrüksüz Düzenleme Metotları

- Gümrüksüz düzenleme metotları, gümrük vergisi dışında yabancı ticareti düzenleme araçlarının uygulanması anlamına gelmektedir.
- En popüler düzenleme metotları lisanslama ve ürünlerin niceliksel kısıtlanması (örn. Cezayir ve Ecuador), ürünlerin bir ülkedeki mevcut teknik ve ekolojik standartlara uygunluğunu doğrulamak için zorunlu sertifikalar ve ihracat sübvansiyonlarıdır.

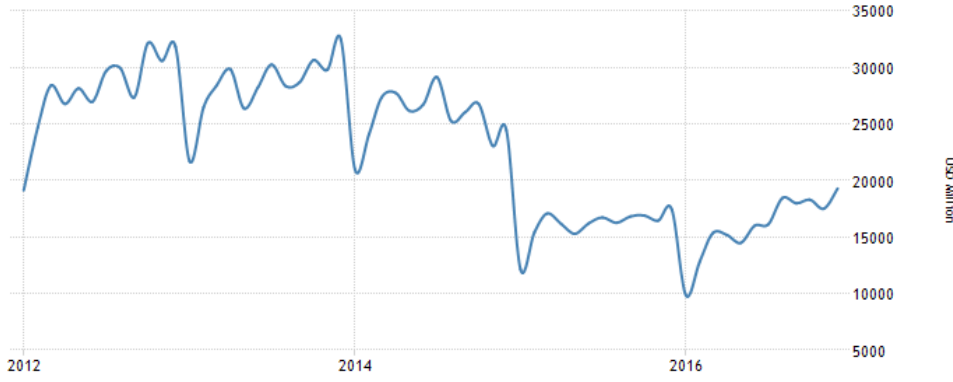
- Gümrüksüz düzenleme metotları sıklıkla otomobil üreticilerinin ürünlerinin yerli koşullara uygulanması ihtiyacını doğurur, bu da ciddi yatırım ve işletme maliyetlerinin optimizasyonunu gerektirir.
- *Bu nedenle otomobil üreticilerinin mevcut ve gelecekteki otomobil üretimlerinin gereksinimlerini dikkate almak için global otomobil üretim trendlerini takip etmesi önemlidir.
- *Bu nedenle Rus otomobil üreticilerinin varlıklarını ihracat pazarlarında genişletmesi gerekmektedir, ancak rekabetçi becerilerini koruyabilmek ve güçlendirmek için yeni teknolojiler ve inovasyonlar sunmak ve kalite standartlarını korumak gereklidir.

Kaynak:PWC

Otomotiv Sektörünün Rus İthalatında Rolü

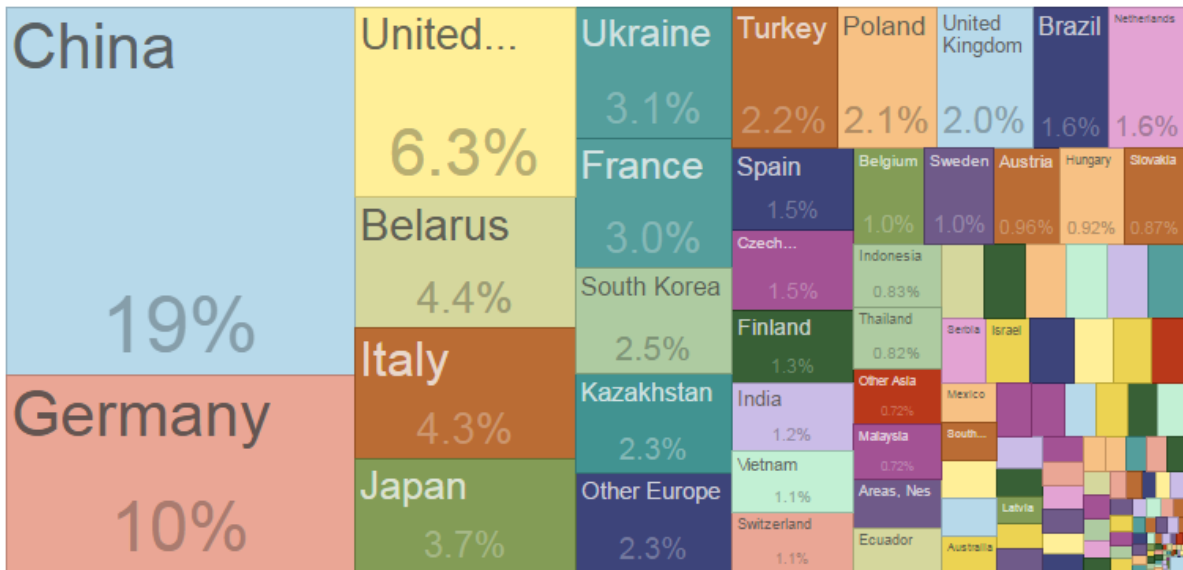
Rusya İthalatı

Rusya'ya yapılan ithalat, Aralık 2016'da, bir önceki yıl 17.4 milyar dolar olan değerinden %10.6 artışla 19.3 milyar dolara yükselmiştir. Üst üste beş ay artmıştır. BDT dışı ülkelerden yapılan ithalat %10.5'e (Kasım ayındaki %6.1'den), BDT ülkelerinden yapılan ithalat %11.3'e (%9,3'ten) yükselmiştir. 2016 yılının tamamına bakıldığında, ithalat %0.8 düşüşle 191.4 milyar dolara gerilemiştir. Rusya'da yapılan ithalat, 1994 yılından itibaren 2016 yılına kadar 13044.18 USD Milyon olarak gerçekleşerek, 2013 yılının Aralık ayında 32481 Milyon Dolar, 1999 yılı Ocak ayında ise 2691 Milyon Dolar seviyesinde kaydedilmiştir.



Kaynak: www.tradingeconomics.com Federal Statistics Service

Rusya'ya İthalat Yapılan Yerler



Kaynak: www.tradingeconomics.com Federal Statistics Service

Kategorilere göre Rusya'ya yapılan ithalatlar (2015, ilk 10)	Değer
Makineler, nükleer reaktörler, kazanlar	34.15 milyar dolar
Elektrik elektronik ekipman	21.11 milyar dolar
Demiryolu ve tramvay harici araçlar	15.38 milyar dolar
Farmasötik ürünler	8.69 milyar dolar
Plastik ve ürünleri	7.63 milyar dolar
Optik, fotoğrafçılık, teknik ve medikal cihazlar	5.11 milyar dolar
Demir veya çelik ürünleri	4.08 milyar dolar
Yenilebilir meyveler, fındık, narenciye meyve kabuğu, kavun	3.94 milyar dolar
Demir ve çelik	3.30 milyar dolar
İnorganik kimyasallar, değerli metal bileşenleri, izotop	3.25 milyar dolar

Otomotiv Endüstrisinde İthalat

2015 yılında, binek otomobillerinin toplam ithalatı 350,000 adet olarak kaydedildi ve bu rekor sayıda 1,082,000 otomobilin ithal edildiği 2011'e göre %68 daha düşüktü. 2015'te tek otomobil satışları 2014'e kıyasla yarı yarıya azalmıştır. 2016'nın ilk beş ayında yıllık azalış oranı %32.9'a düşmüştür. Ocak-Mayıs 2016'da, Rusya tarafından 6,900 kamyon ithal edilmiştir - bu, 2015'in ilgili dönemine göre %19.9 daha düşüktür. 2015 yılında Rusya, 23,000 adet kamyon ithal etmiştir ve 2012'de elde edilen 120,000 adetlik rekordan %81 daha düşüktür.

Rusya'ya yapılan otomobil ithalatı, 2016 yılında %23.7 düşerek 267,000 araç olmuştur.

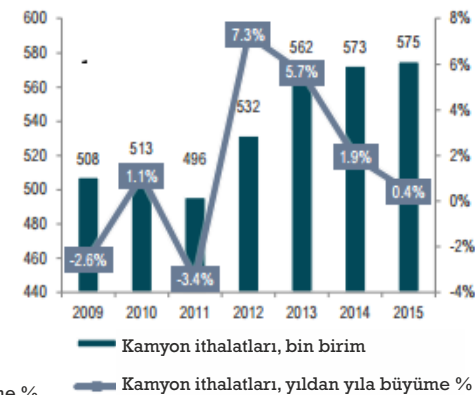
Rusya Federal Gümrük Müşaviri (FTS) verilerine göre, söz konusu dönemde Rusya'ya ithal edilen otomobillerin parasal değeri 6.0274 milyar dolara ulaştı. BDT dışı ülkelerden 5.8196 milyar dolar değerinde 252,900 araç ve BDT ülkelerinden 207.8 milyon dolar değerinde 14,100 araç ithal edilmiştir.

Kamyon ithalatı da geçen seneye göre %9.8 oranında azalarak 20,300 adede gerilerken, toplam 1.0306 milyar dolar değerinde kalmıştır. Bu kamyonların 16,600'ü BDT dışı ülkelerden 556 milyon dolara, geri kalan 3700'ü de BDT ülkelerinden 475 milyon dolara ithal edilmiştir.

Binek otomobil ithalatları, hacim



Binek otomobil ithalatları, yıldan yıla büyüme %



Araç Lastikleri

Lastik Pazarı

TechSci Research raporuna göre "Rusya Lastik Piyasası Tahmin ve İmkanları, 2012-2022" Lastik pazarı 2017-2022 yılları arasında değer bazında%9,3'lük bir yıllık bileşik büyüme oranı gösterecektir. Binek otomobil lastiği segmenti, ülkedeki binek otomobil filosu büyüklüğünün sürekli genişlemesi nedeniyle son birkaç yıldır Rusya lastik pazarına hakim olmuştur. 2012-2016 yıllarında, Central Federal District, çok sayıda yönetim ve iş merkezlerini sahip olan Moskova gibi büyük şehirlerin burada yer alması sayesinde ülkenin lastik pazarındaki en yüksek paya sahip olmuştur.

2016 yılında Rusya lastik pazarında binek otomobil lastiği segmenti hakim olmuştur, bunu ise iki tekerlekli, hafif ticari araç, orta ve ağır ticari araç ve OTR araç lastiği segmentleri izlemiştir. Rusya'daki önde gelen lastik imalat şirketlerinin arasında Nizhnekamskhina, Pirelli, Nokian, Cordiant, Continental gibi bir kaç bulunmaktadır. 2016 yılında Merkez Federal Bölgesi, Rusya'nın lastik pazarındaki en büyük pazar payını oluşturmuştur; bunu Privolzhsky Federal Bölgesi, Güney Federal Bölgesi, Ural Federal Bölgesi, Sibiry Federal Bölgesi, Kuzey Kafkasya Federal Bölgesi, Kuzey Batı Federal Bölgesi ve Uzakdoğu Federal Bölgesi izlemiştir.

Gelecekteki Beklentiler ve Trendler

Despite the downturn, foreign automotive Düşüşe rağmen, yabancı otomotiv şirketleri Rus pazarından ayrılmamakta ve bazı otomobil üreticileri yeni otomobil tesisleri kurmayı planlamaktalar. Şu anda, birçok yabancı otomobil üreticisi Rusya sınırları içinde otomobi üretmeye başlamaya hazırlanmaktadır.

Otomobil üreticilerinin Rusya'daki üretim kapasitelerini artırma planlarını ve mevcut piyasa tahmini dikkate alındığında, kapasite kullanımının 2021 yılına kadar %57'ye ulaşması ve 1.8 milyon otomobil üretim hacmine ulaşması beklenmektedir.

Özellikle, önümüzdeki beş yıl içerisinde, üretim kapasitelerinin 0.2 milyon otomobil ile 3.3 milyon otomobile artırılması planlanmaktadır. Bunun nedeni, üç otomobil tesisinin açılması beklentisidir.

- Haval, Tula bölgesinde 2018 yılında faaliyete geçmesi planlanan ve yıllık 150,000 araç kapasiteli bir fabrika inşa etmektedir.
- Lifan 2017 yılında Lipetsk bölgesinde yıllık 60,000 araç kapasiteli bir tesisin inşaatını başlatmayı planlamaktadır.
- Mercedes-Benz 2019 yılında Moskova bölgesinde yıllık 25,000 araç kapasiteli yeni bir fabrika inşa etmeyi planlamaktadır.

Böyle zorlu bir ortamda, bazı oyuncuların diğerlerinden daha başarılı oldukları görülmektedir. Bunların içinde montaj işlemlerini yerelleştiren OEM'ler, özellikle Rus otomobil severler için en çekici segment olan SUV ve crossover segmentinde yeni ve güncel-lenmiş modeller sunanlar ve mevcut ekonomik belirsizlik yüzünden akıllı fiyat politikalarına sahip olan oyuncular bulun-maktadır.

Otomotiv endüstrisinin gelişimi, sürücülerin üzerindeki vergi yükünün azaltılması, ulaştırma altyapısını geliştirilmesi ve sahip olma maliyetlerini azaltmak için başka önlemler alınmasından olumlu etkilenecektir. Aynı zamanda, eski filoların yenilenmesini tetiklemek için toplama ve hurda kapasitesi geliştirmek çok önemli olmaktadır.

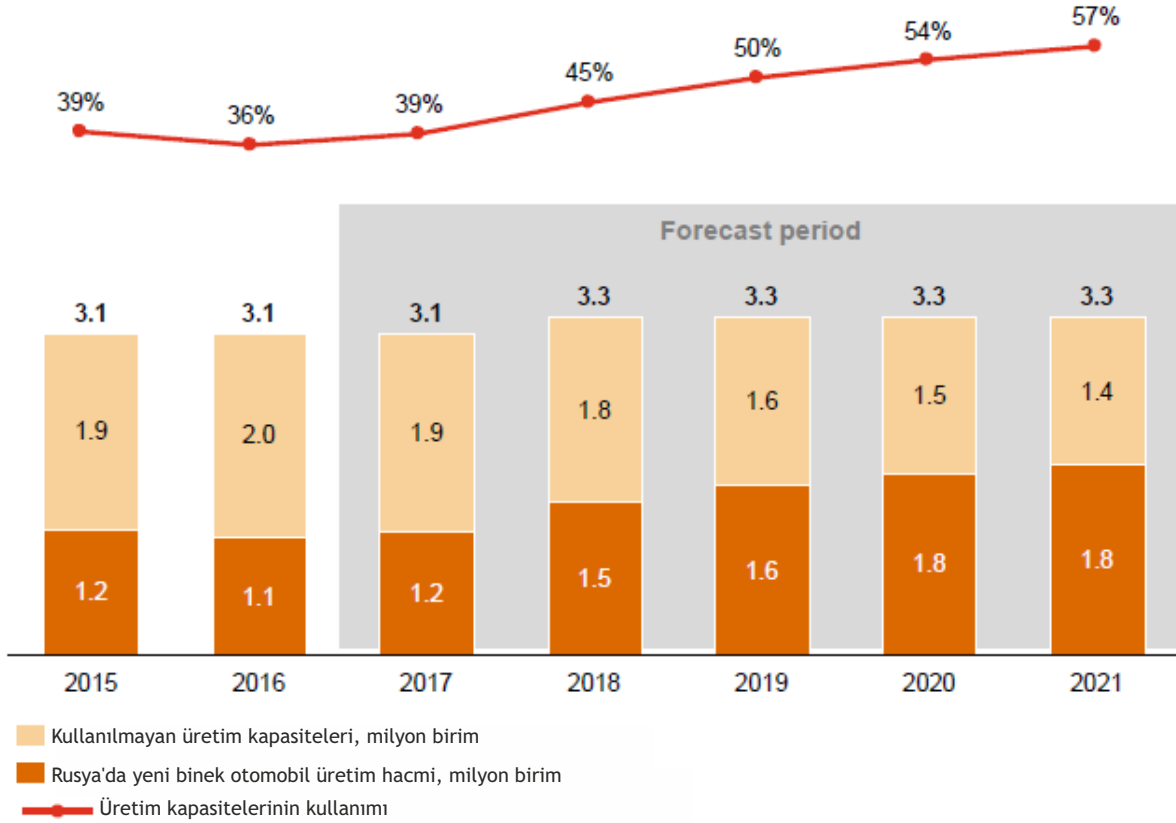
Rus otomotiv üreticileri, iç pazara alternatif olarak kısmen, ihracatı büyük oranda artırmak istemektedirler. Hükümet 2015-2017 yılları arasında sektöre desteğini önemli ölçüde artırmıştır.

Çin markalarının optimum fiyat-kalite oranını muhafaza eden ürünlerine kıyasla belirtilen teknolojik avantajlara sahip ürünler sunmak, Rus üreticilerin ihracat piyasalarındaki potansiyellerini geliştirmelerine yardım edebilmektedir.

Yerelleştirme, kur risklerini en aza indirmek için ve farklı tedarik zincirlerindeki lojistik maliyetlerini azaltmak için gerekmektedir.

Buna ek olarak, birçok otomobil satıcısı yeni gerçekliklere uyum sağlamayı başarmış ve şimdi krizden daha az etkilenen segmentlere genişlemektedirler. Böyle bir segment 2015'te para anlamında yeni otomobil piyasasını geride bırakan ikinci el otomobil piyasasıdır. İnternet ve dağıtım teknolojileri gelişip, pazar daha şeffaf duruma gelirken, ikinci el otomobil piyasası, 2016 ve sonrasında, otomobil satıcılarının işlerinde önemli bir bileşen olmaya devam edecektir.

Yeni Binek Otomobil Üretimi Tahmini, 2017 / 2020



Kaynak: PwC analysis



Otomotiv Sektöründe

■ Yatırım Teşvikleri



Sonuç

Rusya'nın doğrudan yabancı yatırımları (DYY) çekme konusundaki temel yaklaşımı, şirketleri Rusya'daki üretimlerini yerelleştirme yönünde teşvik etmek amacıyla çeşitli önlemler almak olmuştur. Devlet Başkanı Putin, Aralık 2014'te, devlet tarafından tedarik edilen ve hükümet tarafından finanse edilen büyük projelerde Rus yapımı ürünler için tercihleri öngören Sanayi Politikası Kanunu'nu (No.448-FZ) imzaladı; Yasa aynı zamanda kamu iktisadi kurulu (KİT) tarafından satın alınması için benzer tercihleri "tavsiye" etmektedir. Yasa ayrıca, şu anda Rusya'da üretilmeyen bir ürünün üretimini yerelleştiren yabancı şirketler için bazı tercihli muameleyi garanti edecek olan özel yatırım sözleşmelerini de sağlamaktadır.

Ekonominin birçok sektörü yabancı yatırıma açık olsa da, stratejik sektörlerde mülkiyet kısıtlamaları mevcuttur. Stratejik Sektörler Yasası (FZ-57), yabancı yatırımın hükümet onayını gerektirdiği 45 faaliyetin koşullarını belirlemektedir. Hava taşımacılığı, finansal hizmetler, sigorta, medya ve tarım arazilerinin yabancı sahipliği de kısıtlanmıştır.

Rusya, Ağustos 2012'de Dünya Ticaret Örgütü'ne (WTO) katılmıştır. Kongre, aynı yıl Rusya ile kalıcı normal ticari ilişkileri genişletme yönünde bir yasa çıkarmıştır.

Rusya'nın DTÖ'ye üyeliği, ABD'nin ihracatı ve yatırımları için fırsatlar yaratma potansiyeline sahiptir.

Rusya'nın tarifeler hiçbir üründe müzakere rakamların üzerine çıkartmayacağı dair bağlılığı sayesinde, ABD üreticileri ve ihracatçıları Rusya pazarına daha kesin ve öngörülebilir bir erişime sahip olacaklardır. Sanayi ve tüketim malları için Rusya'nın ortalama gümrük vergisi oranı %10'dan neredeyse %8'in altına düşmüştür.

Rusya'nın değişen iş ortamı yatırımcılar için yeni fırsatlar ortaya çıkarmaktadır. Vergi teşvikleri, işletme karlılığını artırmak ve böylece bu fırsatların potansiyelini en üst düzeye çıkarmak için kullanışlı bir araçtır.

Rusya'da mevcut en önemli vergi teşvikleri şunları içermektedir:

- %20 standart kâr vergisi oranı %0'a azaltılabilir;
- %2.2'ye varan standart emlak vergisi oranı (bölgesel mevzuata bağlı olarak varlıkların kadastro değerinin veya net defter değerinin) azaltılabilir ve hatta bazı varlık türleri bile muaf tutulabilir;
- Azalan oranlı standart sosyal sigorta katkı payları şu oranlardan düşülebilir: -718.000 rublelik yıllık ücrete kadar -%30 (yaklaşık 10000 Amerikan Doları); - 718,000 RUB ila 796.000 rublelik yıllık ücretler arasında - %27.1(yaklaşık 10.7 bin Amerikan Doları) ; 796 bin rubleden fazla yıllık ücretlerde - %15.1.
- Özel KDV ve gümrük rejimleri
- İlgili sınırlar 2016 yılından itibaren geçerlidir ve yıllık artışa tabidir.

Şirketler aşağıdakilerden yararlanabilir:

	gelir vergisini azaltmak için ilgili maliyetlerin %150 azaltılması ve federal sübvansiyonlar
	yeni ürünlerin, hizmetlerin veya teknolojilerin geliştirilmesi / iyileştirilmesi için belirli faaliyetler yürütüyorsa
	"Skolkovo" rejimi (hemen hemen tüm vergiler için yük azalır)
	enerji verimliliğinde, nükleer mühendislikte, uzay teknolojisinde, tıp veya BT endüstrileri alanında yeni bir ürün veya teknoloji geliştirmeye odaklanmış ve faaliyetlerini Moskova'ya taşımaya hazırsa
	bölgesel vergi teşvikleri (kurumlar vergisi ve gelir vergisi indirimleri)
	bir tesis veya ekipman veya mülkü inşa etmek/ yenilemek için yatırım yapacaksa

	%0 kurumlar vergisi, azaltılmış SIC oranları ve geniş bir yelpazede federal ve bölgesel sübvansiyonlar
	tarım ürünleri üreticisiyse
	Özel Ekonomik Bölgeler (hemen hemen tüm vergiler için yük azalır)
	bir üretim tesisi inşa edecek ve Ar-Ge merkezi / yüksek teknoloji firması kuracaksa veya bir ağırlama işletmesi açacaksa (Rus hükümetince belirlenen yerlerde)
	azaltılmış sosyal katkı payı oranları
	yazılım geliştirme alanıyla ilgiliyse
	%0 kurumlar vergisi
	sağlık veya eğitim faaliyetleriyle ilgilise

Bölgesel vergi teşvikleri

Rusya bölgelerinin çoğu tarafından sağlanan bölgesel vergi teşviklerinin varlığı, üretim tesislerinin yerlerini seçmede önemli bir unsurdur.

Tipik gereksinimler:

- Proje, bölgesel önceliklerle uyumludur;
- Asgari yatırım bölgesel yasalarca belirlenir.

Faydalar:

- Kâr vergisinin bölgesel bileşeninde azalma (azami azalma %4.5; kâr vergisi oranı bazı bölgelerde %0'a düşürülebilir);
- Mülkiyet vergi indirimi veya muafiyeti.

Yorumlar:

Bazı bölgelerde onay süreci, yatırımcının bölgesel yetkililerle bir yatırım anlaşması yapmasını gerektirirken, diğer bölgelerde vergi önlemleri, bir ön değerlendirmeye gerek duyulmadan kendi kendini değerlendirme temelinde sağlanmaktadır.

Özel Ekonomik Bölgeler (ÖEB)

- Şu anda kurulmuş olan 26 adet Özel Ekonomik Bölge'nin her birinin coğrafi sınırları mevcuttur ve dört kategoriden birine girer:
- İmalat, Teknoloji ve Yenilik, Turizm ve Rekreasyon ve Liman ve Lojistik *. ÖEB'ler 49 yıl süreyle kurulur. Başlangıçta yavaş olmakla birlikte, Teknoloji ve Yenilik SEZ'lerinin birçoğu gelişmiş altyapılara sahiptir ve yabancı yatırımcılar da dahil olmak üzere 400'den fazla yatırımcı mevcuttur.

Gereksinimler

- Bir Özel Ekonomik Bölgede kurulmuş Rusya tüzel kişiliğinin, başka şubeleri ve temsilcilikleri bulunmamalıdır.
- Özel Ekonomik Bölge kategorisine bağlı olarak özel nitelikli faaliyetler:
 - Üretim
 - Teknoloji ve Yenilik;
 - Turizm ve Rekreasyon;
 - Liman ve Lojistik.

Faydalar:

- Maksimum kâr vergisi oranı %20'den aşağıdaki değerlere düşebilir:
 - 2%(İmalat ve Liman Özel Ekonomik Bölgeleri için);
 - 2018 yılına kadar %0. Teknoloji ve Yenilik ve Turizm ve Rekreasyon Özel Ekonomik Bölgeleri için.

- On yıl boyunca mülkiyet vergisi muafiyeti;
- "Serbest gümrük bölgesi"

Teknoloji ve İnovasyon MEB'leri için indirimli azalan oranlı sosyal katkı payları (1 Ocak 2018 tarihine kadar geçerli):

- 718 bin Ruble'ye kadar yıllık ödemede (yaklaşık 10 bin dolar) %14
- 718 bin ila 796 bin ruble (yaklaşık 10.7 bin dolar) arası yıllık ödemede %12
- 796 bin rubleyi aşan** yıllık ödemede %4
- Hızlandırılmış amortisman (İmalat ve Turizm ÖEB'leri için);
- Liman ve Lojistik Bölgeleri için KDV muafiyetleri.

Yorumlar:

- Uygulamada, onay süreci 2-6 ay sürebilir;
- Birçok durumda, Özel Ekonomik Bölgesi

içerisindeki üretim tesislerinin inşası gereklidir.

- 2015 yılından itibaren Teknoloji ve Yenilik ÖEB sakinlerine izin verilmektedir.

Bölgesel Yatırım Projeleri Ve Özel Yatırım Sözleşmeleri

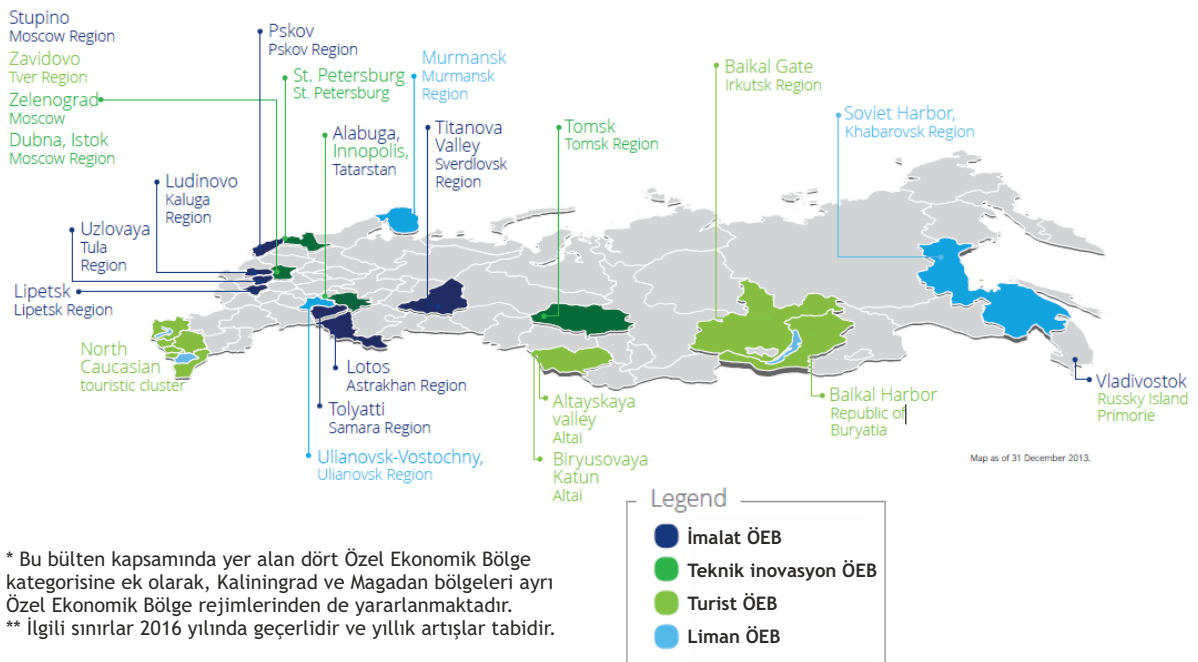
2016 yılında bölgesel yatırım projelerine (BYT'ler) ve özel yatırım sözleşmelerine (ÖYS'lere) katılan yatırımcılara vergi teşvikleri genişletilmiştir.

Bölgesel yatırım projeleri

2016 yılından itibaren Rusya'daki tüm bölgelerde ÖYP uygulanabilir.

Gereksinimler

- Malların Üretimi;
- Özel nitelikli faaliyetler;
- Sermaye yatırımı:
 - 3 yıl için en az 50 milyon ruble (yaklaşık 700 bin dolar)
 - 5 yıl için en az 500 milyon ruble (yaklaşık 7.1 milyon dolar)



Faydalar

- Kâr vergisi oranı maksimum %20'den aşağıdaki gibi düşürülebilir:
 - Mukim kâr elde ettikten sonraki ilk 5 yıl boyunca %0 ve sonraki 5 yıl boyunca %10 (Sibiryaya ya da Uzak Doğu bölgelerinden biri için);
 - Mukimin kâr elde eden yıldan başlayarak, alınan vergi teşviklerinin toplamının sermaye yatırıma eşit olduğu yıla kadar %10 (Sibiryaya ve Uzak Doğu bölgeleri dışındaki herhangi bir BYP için)
- Mineral çıkarma vergisi (MET): Bu katsayının uygulandığı döneme bağlı olarak, etkin oran 0 ila 0.8 arasında değişen bir katsayıya tabidir.

Yorumlar:

- Genellikle, bir BYP yalnızca bir Rus bölgesi içerisinde uygulanabilir;
- Bölge tarafından uygun bölgesel mevzuatın uygulanması durumunda bir yatırımcı vergi teşvikleri için başvuruda bulunabilir;

Gelirlerin %90'dan fazlası BYP'lerden kaynaklanmalıdır, aksi halde kâr vergisi teşvikinin uygulanmasına izin verilmemektedir.

Özel Yatırım Sözleşmeleri

Bir ÖYS uyarınca, yatırımcı belirli bir yerelleştirme seviyesine sahip belirli bir üretim hacmine ulaşmak için yeni bir üretim tesisi kurma veya mevcut üretim tesislerini geliştirme yatırımı yapmayı kabul eder.

Gereksinimler

- İmalat endüstrisi (gıda işlemeyi dışında);
- Sanayi ve Ticaret Kamu Hizmeti'nin giriş yaptığı seviyeye bağlı sermaye yatırımları:
 - Federal ÖYS'ler için en az 750 milyon ruble (yaklaşık 10.7 milyon dolar)
 - Bölgesel ÖYS'ler için yerel kanunlara tabidir.

Faydalar

- Kâr vergisi oranı maksimum %20'den aşağıdaki gibi düşürülebilir:
 - Federal seviyede %0;
 - Bölgesel seviyeye %0: yatırımcı kâr

ettikten sonraki 10 yıl boyunca.

- Önceden kazanılmış haklar;
- Mülkiyet vergisi istisnaları gibi diğer faydalar, Rus bölgelerinin yerel mevzuatında yapılan değişikliklerin kabul edilmesine bağlıdır.

Yorumlar:

- Bölge tarafından uygun bölgesel mevzuatın uygulanması durumunda bir yatırımcı vergi teşvikleri başvurusunda bulunabilir;
- Gelirlerin %90'dan fazlası ÖYS'lerden kaynaklanmalıdır, aksi halde kâr vergisi teşvikinin uygulanmasına izin verilmemektedir.

ÖYS'lere giriş koşulları ve prosedürleri tüm bölgelerde geçerli değildir.

Özel Vergi Rejimleri

Uzak Doğu ve Sibiryaya'da bulunmayı seçen şirketler için birkaç özel vergi rejimi mevcuttur: Gelişmiş Sosyal ve Ekonomik Büyüme Bölgesi (GSEBB'ler) ve Vladivostok Serbest Limanı.

Gelişmiş Toplumsal ve Ekonomik Büyüme Bölgeleri (GSEBB'ler)

2015 yılında tanıtılan GSEBB'ler, Rusya Uzakdoğu bölgelerindeki ve ülke çapında zorluk çeken tek sanayi kasabalarında kalkınmayı güçlendirmeyi amaçlayan yasal bir çerçevedir. Şimdiye kadar, rejim yeni toprakları içine hızla yayılmaktadır. Her GSEBB 70 yıl bu özel durumda kalacaktır.

Gereksinimler:

- Özel nitelikli faaliyetler;
- Bir yatırım projesinin hayata geçirilmesi,
- Asgari yatırım GSEBB'ye bağlıdır.

Faydalar:

- Banka garantisi olmaksızın KDV iadesi için beyan edici prosedür;
- Azaltılmış kâr vergisi oranı: Yatırımcının kâr etmesinden sonraki ilk beş yıl için %0-5, sonraki beş yıl için bölgeye göre %12-20;
- 10 yıl süresince maden çıkarma vergi oranlarının düşürülmesi;

- 10 yıl için indirilmiş azalan oranlı sosyal sigorta katkı oranının azaltılması:
- 718 bin Ruble'ye kadar yıllık ödemede (yaklaşık 10 bin dolar) %7.6;
- 718 bin ila 796 bin ruble (yaklaşık 10,7 bin dolar) arası yıllık ödemede %6.5;
- 796 bin rubleyi aşan* yıllık ödemede %0.1.

* The relevant caps are effective in 2016 and are subject to annual increase.

** Organizations working in the financial, insurance, wholesale and retail industries are not eligible for these incentives.

Araştırma Ve Geliştirme Vergi Teşvikleri: %150 Kar Vergi Süper İndirimi

Rus hükümeti şirketlerini yurtiçin işlerinin büyümesini sağlayacak Ar-Ge çalışmalarını teşvik etmek için ilk olarak 2009'da açıklanan vergi teşvikleri sunuyor.

Gereksinimler:

- Uygun Ar-Ge faaliyetleri yürüten çeşitli sektörlerden şirketler için.
- Ar-Ge harcamaları yeni ürün geliştirme, üretim süreçlerinin iyileştirilmesi veya yeni hizmetlerin geliştirilmesine ilgili olmalıdır.
- Üçüncü bir taraf için Ar-Ge yapan bir yüklenici teşvik talebinde bulunamaz.
- Uygun "Ar-Ge faaliyetleri" (önemli ölçüde 2012 yılında genişletilmiş) bir resmi onaylı listeye dahil edilmelidir.

Faydalar:

- Uygun Ar-Ge faaliyetleri yürüten şirketler, kazanç vergisinin düşürülmesi / ertelenmiş vergi varlığının artırılması için elverişli maliyetlerinde %150 süper indirim için başvuruda bulunabilir.
- Ar-Ge vergi indirimi uygulanması, kâr vergisinde niteleme maliyetlerinin %10'u kadar azalmaya yol açabilir.
- Eleme maliyetleri, işçilik giderleri, AR-GE yüklenicisi giderleri, Ar-Ge için kullanılan ekipmanın amortismanı ve belirli sınırlamalar ilgili tüm harcamaları içerir.

Yorumlar:

- RF Vergi Yasası uyarınca Vergi indirimi için uygun Ar-Ge faaliyeti, günlük operasyonları kapsar (Yeni ürün ve hizmetler,

teknolojileri ve yönetimi geliştirme veya yaratma faaliyetleri)

- Uygun AR-GE faaliyetleri yeni bir ürün veya hizmet üretmede başarısız olsa bile süper indirim elde edilebilir.
- Süper indirim geçmiş ve gelecek dönemler için alınabilir.
- Belgeleme: Ar-Ge raporları yıllık kâr vergi beyannamesi ile doldurulacaktır. Ar-Ge harcama kayıtları hazırlanmalıdır.
- ön onay prosedürü yoktur, raporlar rutin vergi denetim prosedürleri dahilinde kar vergisi hesaplamasında değerlendirilir.

Skolkovo

2010 yılında açıklanan Skolkovo İnovasyon Merkezi - "Rusya'nın Silikon Vadisi" olarak adlandırılıyor- sadece Moskova Ring Yolu'nun hemen dışında bulunmaktadır.

Merkez, bazı belirli teknik alanlarda Ar-Ge faaliyetlerini çekmeyi ve Rusya'nın inovasyon potansiyelini arttırmayı hedefliyor.

Gereksinimler:

- Rus tüzel kişilik;
- Proje şirketi (Ar-Ge dış kaynak merkezleri gibi bir destekleyici nitelikteki hiçbir faaliyete izin verilmemektedir);

Uygun faaliyetler, sonuçların ticarileştirilmesinin yanı sıra,beş öncelikli küme çerçevesinde araştırma ve geliştirme ile sınırlıdır. IP haklarının elden çıkartılmasını, Ar-Ge danışmanlık hizmetleri sağlanmasını, Ar-Ge faaliyetlerinin sonuçlarına bağlı üretimi de içerir.

- Hedeflenen endüstriler:
 - Enerji Verimli Teknolojiler;
 - Nükleer teknolojiler;
 - Uzay Teknolojileri ve Telekomünikasyon;
 - Biyomedikal Teknolojiler;
 - Bilişim Teknolojileri

Faydalar:

- Kazanç vergisi muafiyeti;
- KDV muafiyeti;
- Mülkiyet vergisi muafiyeti;
- --718 bin Ruble'ye kadar yıllık ödemede (yaklaşık 10 bin dolar) %14'lük indirimli sosyal katkı payı* ve bu ödeme sınırını aşanlar için muafiyet.
- Uygun bir araştırma faaliyeti kapsayan nakit hibeler. Vakaların çoğunda, toplam vergi yükü ödenen ücretlere %14 sosyal katkıları ile sınırlı olacaktır.

Yorumlar:

- Onay süreci basittir;
- Şirket Skolkovo bölgesi içinde tescil edilmelidir;
- 2019 yılından itibaren Sklkovo projesine katılım statüsünde olan şirketlerin Skolkovo bölgesi dışında şube veya temsilcilikleri bulunamayacaktır. Böyle bir Ofisi işletmek, şirketin Skolkovo proje katılımcılığı statüsünü kaybetmesine neden olacak ve böylece ilgili vergi ve SIC teşvikleri uygulanmasını engelleyecektir;
- Vergi istisnaları kaldırılmadan önce cömert gelir ve kâr eşikleri mevcuttur.

* İlgili sınırlar 2016 yılında geçerlidir ve yıllık artışlara tabidir.

İndirimli Sosyal Katkı Oranları

İndirimli sosyal katkı oranları

Yazılım geliştirme ile uğraşan şirketler indirimli azalan oranlı sosyal güvenlik katkısı için uygundur

Gereksinimler:

- Rus tüzel kişilik;
- Gelir%90'ından fazlası yazılım geliştirme hizmetleri ve yazılım satışlarından gelmektedir; döviz kazancı hariç;
- 7'den fazla çalışan.
- Haberleşme Bakanlığı ve Bilgi Teknolojileri'nden alınan devlet akreditasyonu

Faydalar:

- İndirimli azalan oranlı sosyal katkı payı:

- 718 bin Ruble'ye kadar yıllık ödemede (yaklaşık 10 bin dolar) %14;
- 718 bin ila 796 bin ruble (yaklaşık 10.7 bin dolar) arası yıllık ödemede %12;
- 796 bin rubleyi aşan** yıllık ödemede %4

Yorumlar:

- Rejim otomatik uygulanır**

Ek fırsatlar

- Genel olarak büyük imalat şirketleri (özellikle madencilik ve freze endüstrileri) için geçerli olan sosyal sigorta primlerinin azaltılmasını sağlayan çeşitli imkânlar bulunmaktadır:

İç yeniden yapılanma endüstriyel kazalar ve meslek hastalıklarına karşı zorunlu sosyal sigorta için farklı SIC oranları hakkında getirebilir.

İç yeniden yapılanma, endüstriyel kazalar ve meslek hastalıklarına karşı zorunlu sosyal güvenlik için farklı SIC oranları getirebilir.

Bu, şirket içindeki bireysel iş birimleri için endüstriyel kazalara ve mesleki hastalıklara karşı SIC oranlarını %0.2 kadar azaltabilir (maksimum genel oran%8.5 iken).

Ek SIC oranlarının azaltılması

Standart SIC oranları aşan ek SIC oranları, sınırlı bir meslek bir listesi için (özellikle tehlikeli veya zor çalışma koşullarını içeren olanlar gibi) belirlenir. Bu yüksek SIC oranları, bir şirketin çalışma koşullarına özel bir değerlendirme yaparak azaltılabilir.

Değerlendirmenin sonucuna bağlı olarak, bu seçenек ek SIC oranlarını ortadan kaldırabilir.

* İlgili sınırlar 2016 yılında geçerlidir ve yıllık artışlara tabidir.

** Bu teşvik, ön izin veya sözleşme gereği olmaksızın belirli belgelerin vergi dairesine teslim edilmesi üzerine verilir

%0 Kâr Vergisi Oranı

2011'de, yüksek öncelikli tıbbi ve eğitim faaliyetlerinde bulunan şirketlerin yanı sıra tarımsal ürün üreticileri için %0 kar vergisi oranı getirirmiştir.

Gereksinimler:

- Genel:
 - Devlet lisansı;
 - 15'ten fazla çalışan;
 - Finansal işlemler için sınırlamalar;
- Tıbbi veya eğitim faaliyetlerinde bulunan şirketler için:
 - Hükümet tarafından onaylanmış bir listeye dahil olan tıbbi veya eğitim faaliyetlerine katılım;
 - Gelirlerin %90'dan fazlası tıbbi veya eğitim hizmetlerinden kaynaklanmalıdır;
 - Çalışanların %50'den fazlası tıbbi uzman olmalıdır (sadece tıbbi faaliyettir).
 - Sadece tarımsal ürünler üreten şirketler için:
 - Gelirin %70'inden fazlası tarımsal malların üretimi ve işlenmesinden kaynaklanmalıdır;
 - Sadece tarımsal ürünlerin üretiminden elde edilen gelir için %0 oran uygulanır.

Faydalar:

- %0 kâr vergisi oranı.

Yorumlar:

- Ön onay prosedürü yok.

Diğer Vergi Teşvik Ve Yardımları

Vergi teşvikleri

- KDV muafiyeti
Devlet tarafından onaylanmış bir listeye belirlendiği üzere (normalde %18'lik bir ithalat KDV'si geçerlidir) Rusya'da üretilen, eşdeğerliği bulunmayan teknolojik ekipmanlara yönelik bir ithalat KDV muafiyeti vardır.
Bu rejimin uygulanması, KDV mükellefi için işletme sermayesi pozisyonlarını artırabilir veya KDV ödemeyenlerin ekipman masraflarını düşürebilir;
- İthalat gümrüğünden muafiyet
Yabancı bir yatırımcı tarafından ithal

edilen mallar için, Rus yan kuruluşuna sermaye katkısı olarak ithalat gümrüklerinde muafiyet sağlanır;

- Hızlandırılmış amortisman
Hızlandırılmış amortisman, Ar-Ge faaliyetlerinde kullanılan sabit varlıklara uygulanabilir. Bununla birlikte, hızlandırılmış amortisman amacıyla Ar-Ge tanımı açık değildir.
- Enerji tasarruflu varlıklar için Mülkiyet vergisi muafiyeti

Vergi veya diğer makamlardan herhangi bir ön onay alınmadan, enerji verimli varlıkların (binalar da dahil olmak üzere) varlığın işletmeye giriş tarihinden başlayarak 3 yıl boyunca emlak vergisi muafiyeti mevcuttur. Uygulamada bu teşvik uygulaması şimdiye kadar çok sınırlıdır.

Hibeler ve sübvansiyonlar

- Doğrudan hibe, federal hükümet, bakanlıklar ve diğer devlet organları tarafından, enerji verimliliği, BT, tıp, yaşam bilimleri vb. gibi stratejik alanlarda Ar-Ge için ihale prosedürlerinin uygulanması üzerine sağlanır.
- Rus devlet üniversiteleriyle ortaklık

Bu hibeler genellikle, şirketin projeye yaptığı yatırım, verilen fon miktarıyla eşleşmesi koşuluyla, bir Rus devlet üniversitesi ile işbirliği içinde ortak Ar-Ge'ye göre sağlanır. Proje uygulama zaman çizelgeleri 1 ila 5 milyon ABD doları arasında değişen hibelerle 1-3 yıl arasında değişmektedir.

- Federal hedef programlar tarafından sağlanan sübvansiyonlar (sübvansiyonların boyutu ve proje zaman çizelgesi programa bağlıdır):

--"İlaç Endüstrisi 2020;"

--"Bilim ve Teknoloji Stratejik Alanlarında Araştırma ve Geliştirme 2014 -2020" - geniş bir araştırma yelpazesini kapsamaktadır. Bu plan, başvuranlara, kendi yenilikçi konularını hükümet tarafından tanımlanan öncelikli alanlarda özgürce önermek için izin vermektedir.

--"Sanayinin Gelişimi ve Rekabet Gücünün Artırılması."

- Üretim şirketleri için faiz giderlerini karşılayan sübvansiyonlar

- Temel gereksinimler:
 - Sübvansiyon Rus bankalarındaki krediler için faiz giderini kapsar;
 - Proje, bir imalat tesisi oluşturulmasına yöneliktir (endüstrilerin listesi sınırlıdır);
 - Duran varlıklar 1 Ocak 2014'ten sonra faaliyete geçmiş veya faaliyete geçecektir.

Sanayi Bölgeleri ve Vergi Teşvikleri

Rusya yatırımcıları desteklemek için bölgesel sanayi bölgeleri kurmuştur. Örneğin Toyota ve Nissan'ın -ve şimdiye kadar GM'in- üretim tesislerinin bulunduğu St. Petersburg'da ve aynı zamanda Kaluga'da (VW) 100 milyon doların üzerinde sermaye harcaması yapan yatırımcılar, böyle bir destek alabilir. Daha küçük yatırımcıları sadece müşterek teşebbüsler kurarak teşviklerden faydalanabilir. Sektördeki yatırımcılar bir kaç yıl boyunca vergi kredileri, amortisman karşılığı, vergi indirimleri ve vergi tatilleri alabilmektedir. ÖEB'lerin aksine, bu vergi teşvikleri, yabancı ve yerel firmaların yatırım yerlerini seçmesine ve yine de vergi desteği almasına izin vermektedir. Bölgesel hükümetlerin de vergi programları vardır, örn. St Petersburg, 2016-2018 yılları arasında otomobil üreticileri için emlak vergisinin %50 oranında azaltılmasını onaylamıştır.

İthalat İkamesi / Yerelleştirme Politikaları

Sanayi Bakanlığı İthalat bağımlılığını azaltmak amacıyla, üretimlerini Rusya'da yapan şirketler için teşviklerle birlikte hırslı bir ithalat ikamesi planı geliştirmiştir. Yabancı otomobil üreticileri ve OEM'leri, ilk altı yıl boyunca parçaların %60'ından fazlasını yurtiçi tedarikçilerden tedarik ederlerse ve üç yılda yılda en az 300,000 adet üretirlerse, ve aynı zamanda Rusya'da Ar-Ge faaliyetlerine başarlarsa %0'a kadar düşen ithalat tarife muafiyetlerinden yararlanabilirler. Ülkede motor üreten OEM'ler, 2017 yılı itibarıyla parçalarının en az %15'ini, 2018 itibarıyla %30'unu, 2019 itibarıyla %45'ini yerel şirketlerden tedarik etmekle yükümlüdürler. 2014'te hükümet, devlet organlarının Avrasya Ekonomik Birliği dışındaki araçları satın almasını yasaklamıştır.

DTÖ Katılım Bağlamında Yerelleştirme Politikaları

Rusya'nın ithal ikamesi ve yerelleştirme politikaları, ülkenin 2012 ortalarında girdiği Dünya Ticaret Örgütü (WTO) kurallarına uyması konusunda endişelere sebep olmaktadır. Geçtiğimiz yıl, AB ve Japonya, Rusya'nın bu tür programlara bel bağlaması ile ilgili genel kaygılarını dile getirirken, ABD, "Rusya'da al" politikalarına olan artan bağımlılığa ve hükümet alımlarındaki ithal otomobil yasağına dikkat çekmiştir. Rusya, 1 Temmuz 2018'e kadar sürecektir bir geçiş döneminden sonra ithalat kısıtlamalarını ve sübvansiyon faydalarını kaldırmayı kabul ettiğini ve yabancı yatırımcılar ve şirketler tarafından kontrol edilen yerel otomotiv üreticilerine sübvansiyonlar verildiğini belirtmiştir.

Sanayi montaj rejimine katılan yerel imalatçılar, araçların montajı için ihtiyaç duyulan çok sayıda ana parça için ithalat vergisinden muaf tutulmuştur. Diğer çoğu parça için, ithalat vergisi oranı %3-5'e düşürülmüştür.

Şubat 2011 başında Rus Hükümeti yerel üreticiler için daha katı kuralları getiren yeni koşullar benimsemiştir. Yeni koşullar altında, yabancı üreticiler 2020 yılının sonuna kadar parça ve bileşenleri belirli koşullar altında (sıfır veya asgari ithalat vergileri) ithal edebilmektedir. Temel şartlar aşağıdaki gibidir:

- Yeni üretim tesislerinde yılda 300,000 araç veya yenilenmesi gereken mevcut tesislerde yılda 350,000 araç üretimi
- Üretilen araçların% 30'dan azında yerel olarak üretilen motor ya da dişli kutuları olması
- İlk altı yılda yerelleştirme düzeyinin %60'a ulaşması
- SKD1, anlaşmanın ilk üç yılı boyunca üretilen araçların %5'ine ek olarak kullanılabilir
- İmalatçıların araştırma ve geliştirme merkezleri kurması

2016'da Rusya Hükümeti, 2025 yılına kadar otomotiv endüstrisinin geliştirilmesine yönelik bir strateji geliştirmeye başlamıştır. Bu strateji, üreticiler için yatırım rejiminde yapılacak revizyonlar ve gelişmekte olan ülkeler için uzun vadeli devlet önceliklerini

belirlemek yanında araçların ve malzemelerin ihracatı ve otomobil parçalarının yerel üretiminin arttırılmasını hedeflemektedir. Stratejinin 2017 ortasında hükümet tarafından onaylanması beklenmektedir.

Otomotiv Endüstrisi için Teşvik Programları

2013'teki Otomobil kredi faiz oranlarını sübvansiyon etme programı ve 2014'teki hurda araç programları 2015-16 yılları arasında devam etmiştir hem de kamu kurumları tarafından araç tedarikine yönelik doğrudan sübvansiyonlar ve otomobil kiralama sübvansiyonları eklenmiştir.

2015 Teşvik ve Destek Programı:

2015 yılında hükümet, 26.5 milyar rublelik bir bütçeyle otomotiv pazarı için bir destek ve teşvik programını devreye sokmuştur Buna sübvansiyonlu otomobil kredileri, sübvansiyonlu araç kiralama ve bir araç filosu yenileme programı dahildir.

Sübvansiyonlu otomobil kredisi programı kapsamında, 1 milyon ruble veya daha azına mal olan bir otomobil satın alan müşteriler için krediler temin edilmiştir. Bütçe aynı zamanda temel faiz oranının üçte ikisini finanse etmiştir. Bu program için toplam kullanılabilir fon miktarı 1.5 milyar ruble idi ve şu ana kadarki doğrudan etkisiyle 137,000 birimden fazla satış yapılmıştır.

Sübvansiyonlu otomobil kiralama programı, peşinatların bir parçası olarak otomobil fiyatlarında %10'luk bir indirim sağlamıştır, ancak 500,000 rubleden yüksek gerçekleşmemiştir. Otomobil kiralama planı dahilindeki federal bütçe harcamaları 5 milyar ruble civarında gerçekleşmiş ve etkisi 27.000'den fazla kiralık birim olmuştur.

Araç filosu yenileme programı kapsamında, 20 milyar ruble civarında harcama ile 228,000'den fazla birim satılmıştır. Otomobil müşterileri, hurda veya ticaret programları dahilinde yeni bir otomobil satın almak için 40,000 ruble'den 350,000 rubleye kadar indirimler almıştır.

2016 Destekleme Programı Uzatması:

In January 2016 the Russian authorities Ocak 2016 yılında Rus yetkililer teşvik programının

otomotiv sektörü için devam edeceğini duyurdular. Talep ve arz uyarımı için sübvansiyon sağlanacak ve beklenti 620,000 otomobil satılması ve 137 milyar Ruble harcamaya yapılması. Talep uyarımı, Sübvansiyonlu otomobil kredileri ile 270,000 otomobil satılması beklentisi için 11.3 milyar ruble, Sübvansiyonlu otomobil kiralama ve 32.000 otomobil satışı beklentisiyle 5 milyar rubledir. Araç filosunun trampa ve hurdaya çıkarmayla yenilenmesi için 22.5 milyar ruble daha garanti edilmiştir ve fazlada 320,000 otomobil üretilmesi beklenmektedir. Trolleybüs ve tramvayların tedarikinin sübvansiyonlu edilmesi için 1 milyar rublelik 110 birim satış hedefli bir program mevcuttur. Doğal gaz temelli bir yakıt kullanan belediye otobüsleri için 3 milyar rublelik ve 1700 araç satış hedefli bir program mevcuttur. Arz tarafında montaj operasyonlarını teşvik etmek için toplam 90.2 milyar rublelik sübvansiyonlar bulunmaktadır. Bunlara, yatırım kredileri altındaki faiz ödemelerinin telafi edilmesi dahildir. (7.2 milyar ruble) Enerji maliyetleri sübvansiyonu (3.89 milyar ruble) ve İstihdamın korunması için maliyetler (46.3 milyar ruble) dahildir. Düşük emisyonlu otomobillerin montajı için 30.2 milyar ruble verilmiştir. 3.3 milyar ruble ihracat sübvansiyonları için ayrılmıştır.

Hükümet, gelecekte sanayiye verdiği önemi korumak konusundaki istekli olduğunu da dile getirmiştir. Otomobil kredisi faiz oranlarını ve kiralama ödemelerini destekleme programının 2017'de devam edeceği açıklanmıştır. Bunları desteklemek için, ilk kez otomobil alanları, aile otomobili alıcıları ve diğerleri gibi belirli tüketiciler arasında talebi sübvansiyon etmeyi amaçlayan yeni programlarla ilgili bir plan mevcuttur. İhracat destek tedbirleri artırılacaktır.

Bununla birlikte, talebin doğrudan sübvansiyon edilmesi, aşırı kapasite, düşük yerelleşme ve otomotiv parçaları dahil olmak üzere yerel ve yabancı ürünler arasındaki sürekli kalite farkından doğan sanayideki temel dezavantajları ele almamaktadır Endüstri destek programı bu nedenle, ihracatı artırmak, tedarikçi tabanını geliştirmek, AR-GE'yi teşvik etmek ve teknolojik bağımsızlığı güvence altına almak için ekstra önlemleri içerecek şekilde tasarlanmaktadır.

Program	Finansman	Beklenen sonuç
Tekerlekli araçların üretilmesiyle ilişkili harcamaların kısmen telafi edilmesi için Rusya kuruluşlarına verilen sübvansiyonlar	17.5 milyar ruble	250 bin ek aracın imalatını ve otomobil üretim firmaları ve ilgili sektörlerdeki işlerin korunmasını sağlamak
İlk Otomobil, Aile Otomobili, Rus Çekiciler, Rus Çiftçiler, Özel İşletmeler programları; doğal gazlı motorlu araçların satışını, elektrikli toplu taşımacılığı, okul servislerinin ve ambulans araçlarının satın alınmasını desteklemek	17.4 milyar ruble	2017'de 90,720 otomobil satışı
Tekerlekli araçların kiralanmasında sübvansiyonlar	10 milyar ruble	2017'de 41,500 otomobil satışı
Yatırım projelerinin uygulanması için alınan kredilerin faiz ödemeleri için yapılan harcamaların telafisi ve aynı amaçlarla verilen tahvillerin kupon ödemelerinin telafisi	7.4 milyar ruble	32'den fazla otomobil üreticisi ve otomobil parçası üreticisinin yatırım kredileriyle ilgili kredi koşullarında olumsuz değişim nedeniyle oluşan harcamalarının telafisi
Rusya kredi kuruluşlarınca 2015-2016'da otomobil alımı için bireylere verilen kredi gelirlerindeki açıklara karşılık olarak kredi kuruluşlarına sübvansiyon verilmesi	7.0 milyar ruble	270,000 otomobil satışı
Rusya kredi kuruluşlarınca 2015-2017'da otomobil alımı için bireylere verilen kredi gelirlerindeki açıklara karşılık olarak kredi kuruluşlarına sübvansiyon verilmesi (2017 yükümlülükleri)	3.0 milyar ruble	2017'de 350,000 otomobil satışı

Türk Otomotiv Sektörü

Türk hükümeti, otomotiv endüstrisini geliştirerek dünyanın önde gelen otomobil üreticilerinden olma niyetini açık şekilde belirtmektedir.

Yatırımın yerinden bağımsız olmak üzere Türkiye'deki tüm otomotiv endüstrisi yatırımları (alt endüstri yatırımları dahil olmak üzere) farklı ölçütlerce desteklenmektedir. Yerli ve yabancı yatırımcılar eşit erişime sahiptir.

Bölgesel Yatırımlar Teşvik Şeması Tedbirleri

Teşvik Ögesi		Bölge I	Bölge II	Bölge III	Bölge IV	Bölge V	Bölge VI
KDV muafiyeti			+	+	+		+
Gümrük vergisi muafiyeti		-	+	+	+	+	+
Yatırım katkı oranı olarak vergi indirimi	OSB dışı	%15	%20	%25	%30	%40	%50
	OSB içi	%20	%25	%30	%40	%50	%55
Sosyal Güvenlik Primi Desteği (işverenin payı)	OSB dışı	2 yıl	3 yıl	5 yıl	6 yıl	7 yıl	10 yıl
	OSB içi	3 yıl	5 yıl	6 yıl	7 yıl	10 yıl	12 yıl
Arazi tahsisi		+	+	+	+	+	+
Faiz desteği	Yerel para birimiyle krediler	-	-	3 puan	4 puan	5 puan	7 puan
	Dövizle krediler			1 puan	1 puan	2 puan	2 puan
Sosyal Güvenlik Primi Desteği (çalışanın payı)				-	-	-	10 yıl
Gelir Vergisi Stopajı						-	10 yıl

Çeşitli hükümet ve sanayi kuruluşları ek teşvik sağlamaktadır.

Kurum	KOBİ veya Genel	Teşvik detayları
KOSGEB	KOBİ	AR-GE, inovasyon ve endüstriyel uygulama teşvikleri verir
TÜBİTAK	Genel	Ekonomi Bakanlığı tarafından verilen teşvikleri kullanır; AR-GE yatırımları 2008 itibarıyla %100 AR-GE vergi indirimi almaktadır; 5746 sayılı kanun indirimini kullanan şirketler, 5520 sayılı kanun indirimini aynı zamanda kullanamaz.
Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı	Genel	“Kümülatif Destek Programı Mevzuat” olarak bilinen mevzuatla kümülatif endüstriyelendirme girişimlerini destekler; destek tutarı bakanlık tarafından geri ödemesiz olarak, bütçenin %50’sinden fazla olmayan iş planları için sağlanırken, her bir desteklenen alan bütçenin %75’inden fazla olamaz
TTGV	Genel	İki tip AR-GE projesine destek verir - Teknolojik gelişim desteği (2013 yılında askıya alınmıştır): “Teknolojik ürün” ve “Teknolojik Proses İnovasyonu”, AR-GE olarak sınıflandırılarak desteklenir; azami destek 1 milyon ABD Dolarıdır, azami destek süresi 2 yıldır ve desteğin geri ödenmesi gerekir. - İleri teknoloji geliştirme desteği: Buna başvuran şirketlerin gıda işleme, biyomedikal veya iklim kontrol teknolojilerinde AR-GE projeleri vardır: üretim ve yazılım şirketleri hedeflenir ve üç yıl içerisinde geri ödenmek üzere 3 milyon Amerikan Doları azami destek alabilirler.

Rusya ve Türkiye Karşılaştırması

Otomotiv endüstrisini desteklemek için Rusya'nın bazı destek programları bulunmaktadır; 2013 araç kredisi faiz oran destek programı ve 2014 araç hurda programı 2015-16 yılları arasında sürdürülmüştür ve kamu kurumları tarafından araç tedarikine yönelik doğrudan sübvansiyonlar ve otomobil kiralama sübvansiyonları eklenmiştir. 2017'de otomobil kredisi faiz oranı ve kiralama sübvansiyonları devam edecektir. İhracat destek tedbirleri de genişletilecektir.

Rusya, otomotiv endüstrisinde yerelleşmeyi artırmayı ve bu nedenle montaj rejimini uygulamayı hedeflemektedir.

Diğer teşvik programları Türkiye'dekilere benzemektedir. Her iki ülke için destek listesini aşağıda bulabilirsiniz.

Rusya, otomotiv yatırımcılarına Türkiye'den daha fazla teşvik ve destek sağlamaktadır.

	Rusya	Türkiye
Vergi teşvikleri		
Kar vergisi	X	
Emlak vergisi	X	
AR-GE'ye yönelik vergi teşviki	X	X
KDV muafiyeti	X	X
İthalat gümrükleri muafiyeti	X	X
Azaltılmış sosyal katkı oranları	X	X
Özel Ekonomik Alanlarda Vergi Muafiyeti	X	X
Otomobil tedarik borcu faiz oranı ve kiralama sübvansiyonları	X	
İthalat Sübvansiyonları/Yerelleştirme Politikaları	X	
Teknoloji Geliştirme Alanlarında vergi muafiyeti		X
TÜBİTAK (Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırmalar Merkezi) desteği		X
İhracat Desteği	X*	X
Faiz Oranı Desteği		X



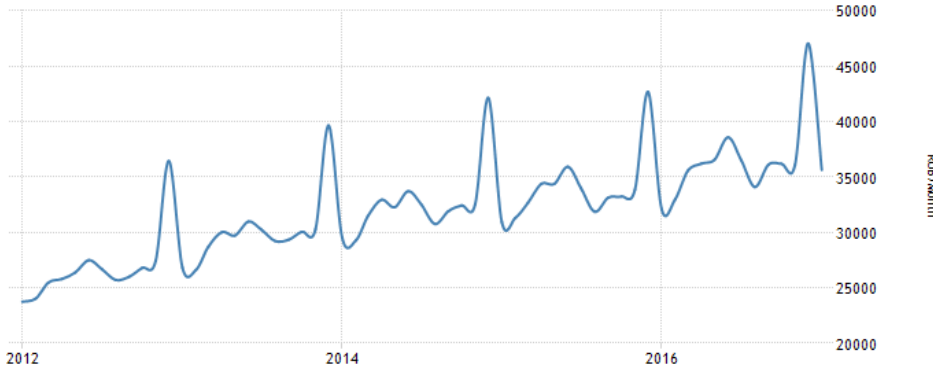
Otomotiv Sektöründe İşçilik Maliyetleri



Rusya'da Maaşlar

Rusya'daki ücretler, 2016 yılının Aralık ayında ayda 47.054 rubleden, Ocak ayında, ayda 35,650 rubleye düşürülmüştür. Rusya'daki ücretler, 1992'den 2017'ye kadar ayda 12,135.95 rubleydi ve 2016 yılının Aralık ayında, ayda 47,054 rubleyle en yüksek seviyesine, 1992'nin Ocak ayında ise ayda 1 ruble ile en düşük seviyesine ulaşmıştır.

- Bir işveren maaşlı bir işçiden kaynaklanan vergi ve ulusal sigorta tutarını derhal her ay düşürmekle yükümlüdür.
- Bir işveren maaşlı bir işçiden kaynaklanan vergi ve ulusal sigorta tutarını derhal her ay düşürmekle yükümlüdür.



Rusya'da Vergilendirme

- Rusya'da, bireysel gelir vergisi oranı sabittir. 2016 itibariyle Rusya'da kişisel gelir vergisi %13 oranındadır (yerleşik olmayanlar için %30) Rusya mukimleri temettü geliri üzerinden %9 ödemektedir. (Kaynağında kesinti). Yurtdışı yerleşik kişiler, temettü geliri üzerinden %15 ödemektedir.
- İstisnalar belirli gelir sahiplerine verilmektedir.
- Rusya kurumsal kâr vergisinin standart oranı 2016 yılında %20'dir.
- Şirketler temettü geliri üzerinden %9 vergi öderler. Belli şartlar altında, şirketlerin %50 veya daha fazla tutarı ile elde ettikleri temettü gelirleri katılım istisnasına tabidir.

Birey için Rusya Gelir Vergisi

- Bir kişi gelirinde çalışan olarak vergiden ve serbest meslek sahibi olarak gelirinden sorumludur. Vergi, Rusya'nın "sürekli ikametgahı" sınavını karşılayan bir kişi tarafından Rusya ve yurtdışında kazanılan gelir üzerinden ödenecektir. Rusya'da istihdam edilen yabancı bir mukim, yalnızca Rusya'da kazanılan gelir üzerinden vergi öder.
- Rusya'da mukim kabul edilebilmek için 12 aylık bir takvim yılı süresince en az 183 gün Rusya'da ikamet etmek gerekmektedir.

- Bağımsız çalışan bir kişi, yıllık rapor hazırlanırken iade edilecek olan, gelir vergisi için avans ödemesi yapmakla yükümlüdür. Yeni bir iş söz konusu olduğunda, avans ödemeleri işletme sahibinin tahmini temel alınarak hesaplanır. Avans ödemeleri her yıl en az 3 defa yapılır.
- Bazı ödemeler aşağıda detaylandırıldığı gibi vergiye tabi kazançtan düşülebilir.

Kalifiye Uzmanlar (Kular)

- HS (bazı istisnalar dışında) Rusya'da çalışan ve en az 167,000 ruble aylık maaş alan belirli bir alanda iş deneyimi, beceri veya başarıları ile yabancı uyrukludur.
- KU statüsündeki yerleşik olmayan bireylerin iş gücünden kazandıkları gelir, KU statüsünde olmayan yurtdışı yerleşik kişiler tarafından elde edilen gelir için geçerli olan %30 vergi oranı yerine %13 oranında vergilendirilir.

Rusya Kurumlar Vergisi

- Şirket karlarındaki vergi 2 orandan oluşur:
 - Federal tax - %2.
 - Bölgesel vergi - %18 (olası bir teşvik indirimi ile birlikte %4.5'e kadar)
- maksimum kâr vergisi %20'dir.

Sosyal Primler

Sosyal katkılar istihdam ilişkisinde olunan ve hizmet bağlamındaki sivil-yasal sözleşmelere tabi olan bireylere yapılan ödemelerin çoğunluğunda tahakkuk eder Genel olarak katkı payı tahakkukları, maaş ve çalışanlara sağlanan çoğu fayda ve işlerin ve (veya) sivil hukuk sözleşmeleriyle hizmet sağlama ücretinin ödenmesini içerir. Mevzuat ayrıca sosyal katkılardan muaf olan bordro ürünlerinin kaplı bir listesini de sunmaktadır. Bu liste sosyal ödeneklerin çoğunluğunu, çalışanlara ödenen telafi edici nitelikteki çeşitli ödeme türlerini, çalışanlara çeşitli maddi yardım türlerini vb. içerir. Sosyal katkılar bireysel bazda (yani her bir şahıs için ayrı olarak) hesaplanmalıdır ve uygun sosyal katkı oranları sosyal katkı tahakkukuna konu olan her şahsın yıllık gelirinin tutarına bağlıdır.

Katma Değer Vergisi (KDV)

Mükellefler KDV mükellefleri (i) organizasyonlar (ii) özel girişimciler ve (iii) Rusya gümrük sınırları boyunca malların taşınmasıyla ilgili olarak KDV mükellefi sayılan kişilerdir.

Kayıt Mükellefler KDV için ayrı ayrı kayıt yaptırmayı seçemez. Vergi kaydı, kurumlarla ilgili vergilerin tamamı içindir KDV oranı Vergiye tabi ürünler üzerinde %18 KDV oranında alınır. Çoğu mal ve hizmetin yurtiçi satışlarının içermektedir. Bazı temel gıda ürünleri, çocuk ürünleri, bazı medikal ürünler, ilaçlar, uyuşturucu, gazeteler, dergiler %10 indirimli orana tabidir.

İhraç edilen mallar ve diğer belirlenmiş bazı malzemeler (örneğin, diplomatik misyonlara satışlar) sıfır oranda KDV'ye tabidir. BDT üyelerine gönderilenler ihracat olarak kabul edilir.

Sosyal katkı paylarına tabi olan bireysel kümülatif gelirler, yıl başından itibaren	512.000 rubleye kadar	512.000 rubleye üzeri
Emeklilik fonu	22.0%	10.0%
Sosyal sigorta fonu	2.9%	0
Sağlık sigortası fonu	5.1%	0
Toplam	30.0%	10.0%

* Bu eşik değeri, 2013'te 563.000 rubleye yükseltilecektir.

İşe Son Verilmesi

Bir çalışan, istihdam ilişkisini, işverene iki hafta önceden yazılı bildirimde bulunarak istediği zaman feshedebilir. İşveren tarafından fesih, kapsamlı sebepler listesi ile sınırlandırılmıştır. Özel, açıkça belirtilmiş ve geçerli bir sebep olmaksızın sonlandırma geçersizdir. İşveren, iş kanununa göre fesih prosedürüne uymadığı için fesih geçersiz sayılabilir. Yetkili bir mahkeme, yasadışı olarak eski görevinden atılan bir çalışanı, işyerinde uzaklaştırma süresi için faizli bir maaş ödemesiyle eski görevine getirebilir ve manevi zararlar için daha fazla tazminat tahsil edebilir.

Belirli sınırlı nedenler, işverene bildirim süresi veya herhangi bir kıdem tazminatı ödemeksizin işçiyi görevden alma yetkisi verir. Diğer durumlarda, çalışan, işe alınma koşullarına ve sona erdirmeye bağlı olarak bir bildirim süresi ve kıdem tazminatı alma hakkına sahiptir.

Çeşitli istihdam-sonrası kısıtlayıcı sözleşmelerim (gizlilik, rekabetsizlik, müşterilerin / tedarikçilerle iş yapmama, kalan çalışanlarla ticari ilişki kurmaması vb.) uygulanması zor ya da imkansızdır.

İhlal İçin Yaptırımlar

Şu anda iş kanunlarına uyulmaması yüzünden sorumlu yöneticilere (Genel Müdür, Muhasebeci, İK Müdürü vb.) uygulanan para cezası 1,000 ila 5000 rubledir (yaklaşık 30-160 dolar) Tüzel kişiliklerle ilgili olarak ceza tutarları 30,000-50,000 rubledir (yaklaşık 1,000-1,700 dolar) Bir ihlal, düşük maaş ödemesine yol açarsa, işverenin, düşük ödeme miktarını artı potansiyel olarak her günkü gecikmenin faizini ödemekle yükümlü olması muhtemeldir. Organizasyon faaliyetinin 90 güne kadar ertelenmesi olan alternatif bir yaptırım uygulanabilir (uygulamada bu çok nadiren gerçekleşir). Geçmişte benzer bir idari suçla idari olarak cezalandırılan bir kişi tarafından iş kanunlarının ve çalışma koruma yasalarının ihlal edilmesi Bir yıldan üç yıla kadar süreyle ihraç sonucunu doğurabilir. Bir şirket faaliyetinin durdurulması ve şirket yöneticilerinin ihraç edilmesi durumları ancak mahkeme kararı ile uygulanabilir. Rusya'da iş hukuku karmaşıktır ve Rusya'da faaliyet

gösteren tüm işverenler ve şirketler için zorunlu olan birçok kural ve koşul içermektedir.

Ödemeler

Rus iş kanunlarına göre İşveren, tazminatın seviyesi ve bunun nasıl sağlandığı ile ilgili olarak önemli takdir hakkına sahiptir.

Rus emek piyasasının gelişimi onu Batı Avrupa ülkelerinin emek piyasalarına daha da yakınlattı ve insan kaynakları yönetimi uygulamaları en iyi küresel uygulamalara yakınlamaktadır. Daha fazla şirket, tazminat ve yardım anketlerinin sonuçlarını kullanarak, maaş seviyelerini piyasadakilerle karşılaştırmaktadır ve faydalar paketlerini geliştirirken piyasa uygulamalarını göz önünde bulundurmaktadır. Nitelikli personel için rekabet, işverenleri profesyonel ve kariyer büyümesi için daha iyi fırsatlar sunmaya zorlamaktadır.

Ernst & Young, yıllık bazda, farklı endüstrilerde, çalışanların iş kategorilerine odaklanan sayısız tazminat ve yardım araştırmaları yürütmektedir. Bunlar, Moskova, Rusya'nın diğer bölgeleri ve BDT'deki işgücü piyasasının çeşitli kesimlerinde müşteri-rilerimize maaş düzeyleri, yardım, sosyal programlar ve İK politikaları hakkında doğru ve kapsamlı veriler sunmamıza izin vermektedir.

Herhangi bir küresel hisse senedi opsiyon planını veya Rus çalışanlarına yönelik diğer sermaye temelli ücretlendirme planlarını uygulamadan önce özen gösterilmesi gerektiğini belirtmek gerekir, çünkü bu tür programlar için yasama çerçevesi sınırlıdır ve muhasebe, vergi, iş hukuku ve para birimi kontrolünün sonuçları karmaşıktır.

Rusya Emek Piyasası

Rusya'da çalışan kişilerin sayısı Aralık 2016'da 72,80 milyonken Ocak 2017'de 71,60 milyona düşmüştür. Rusya'da çalışan kişilerin sayısı 1991'den 2017'ye kadar ortalama 68.74 milyon olmuş; tüm zamanların en yüksek değerine Temmuz 1991'de 74.10 milyonla ulaşırken en düşük istihdam da Ocak 1999'da 60.40 milyon kişiyle gerçekleşmiştir.

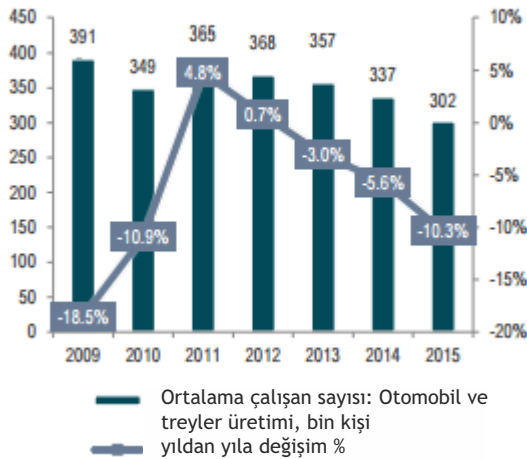


Kaynak: www.tradingeconomics.com Federal Statistics Service

Otomotiv Sektöründe İşgücü ve Maaşlar

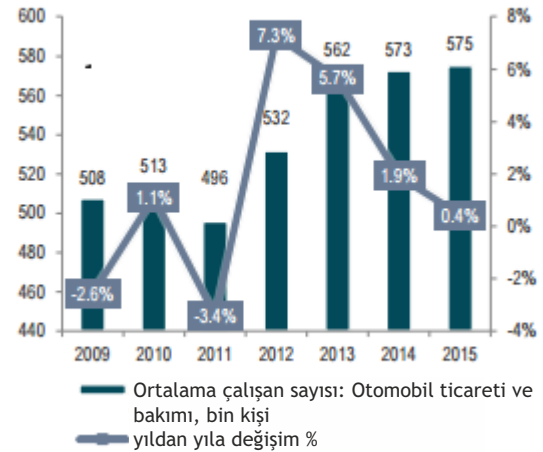
Otomotiv imalat sektöründeki çalışanların sayısı Sektörü vuran krizle paralel olarak, son üç yılda azalmaktadır. Örneğin General Motors, ülkedeki bir Opel fabrikasını boşa çıkarırken VW yaklaşık 150 işçiyi işten çıkarmıştır. Aynı zamanda Rus otomobil tüketicileri yeni araçların alımlarını azaltıp mevcut otomobillerini korumak için harcama yaptıklarından otomobil ticareti ve bakımı sektöründe işe alınan personeli artmaktadır.

Otomotiv sektörü çalışanları



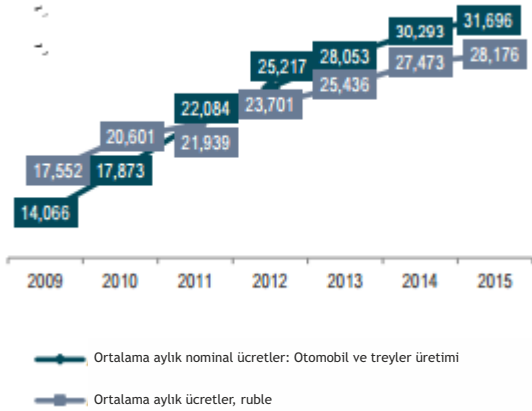
Kaynak: Statistics Office

Otomobil ticareti ve bakımında çalışanlar



Otomotiv Üretiminde aylık ortalama ücret Rusya'daki sanayi ücretleriyle uyumludur

Ortalama aylık ücretler, ruble

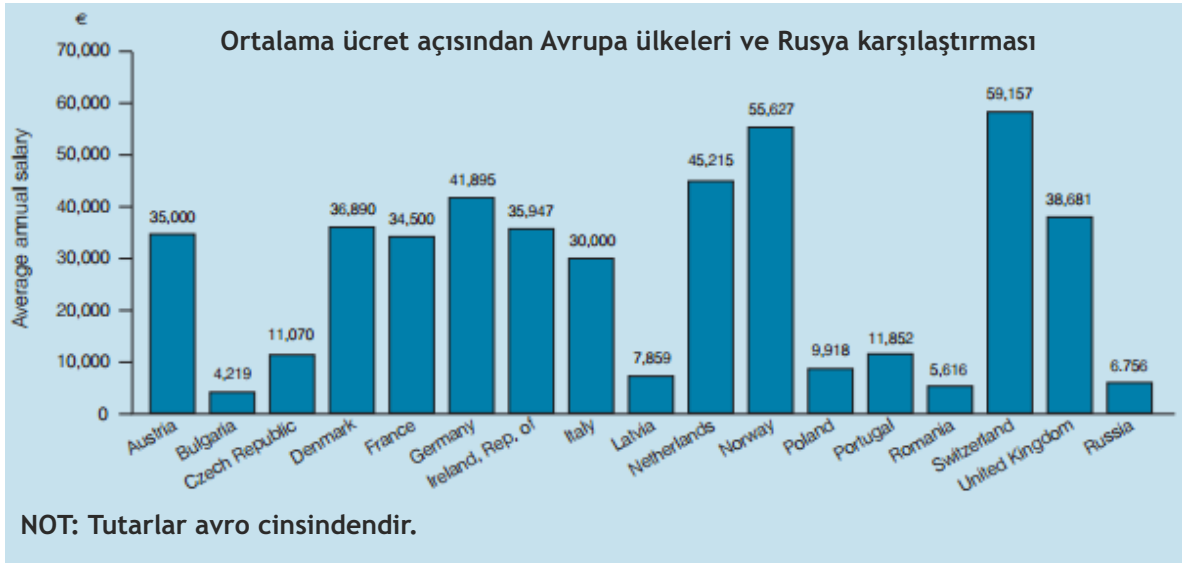


Diğer piyasalarla karşılaştırıldığında Rus işgücü piyasası, nispeten düşük maaşlarla çalışan çok vasıflı bir işgücünün bulunması ile karakterize edilir. Gelişmekte olan diğer pazarlarda Yüksek ya da orta öğretim seviyesinde profesyonel eğitim alan gençlerin payı artıyor ancak Rusya ile kıyaslandığında hala oldukça düşüktür.

Devlet istatistik kurumları sadece sınırlı veri sunduğu için, detaylı bir işçilik maliyeti analizinin kantitatif analiz metotları gerektirdiğini belirtmek de önemlidir.

Yıllık ortalama iş gücü maliyeti ana endüstride 9,716 avro ve alt endüstride 9,564 avrodur. Bulgaristan'da, yaklaşık 6,756 avro ile Türkiye'nin %70'i kadardır.

Avrupa ülkeleri ile karşılaştırıldığında yalnızca Rusya, Bulgaristan ve Romanya'nın yıllık ücretleri daha düşüktür.





Otomotiv Sektöründe Vergilendirme



Araç tescil

1. Araç Tescil

1.1. Otomobil ne zaman ettirilmelidir?

Genel olarak, Rus mevzuatı, motor hacmi 50 cc'den fazla olan araçların veya maksimum 4kW'lık maksimum elektrik motor gücü olan tescilini gerektirir.

Yeni veya ikinci el araç "Transit" plakasının geçerlilik süresi seya satın alındığı andan itibaren on gün içinde tescil ettirilir. Gümrük işlemleri araç kaydının iptali, plakaların değiştirilmesi veya tescil verisinin değiştirilmesini gerektiren diğer durumlarda Gümrük Birliği ve Rusya Federasyonu gümrük mevzuatına uygun olarak yapılır. Bir aracın Rus kamu yollarında kullanılması amacıyla el değiştirmesi durumunda araç için yeni bir kayıt istenmesi gerekir.

Ayrıca, aracın ilk tescil verilerindeki herhangi bir değişiklik (örneğin aracın motorunun değiştirilmesi) tescil ettirilmelidir.

Daha da önemlisi, Rusya'ya araç ithal eden veya yerel olarak satış yapmak için (yani kendi kullanımları için değil) araç satın alanlar bu araçları kaydettirmez.

1.2. Kimler otomobil tescil ettirebilir?

Şu anda, Rusya'da bir otomobil, sahibinin veya yasal gerekçelere dayanan bir tüzel kişiliğin (Örneğin vekaletname, kira sözleşmesi vb.) adına tescil ettirilmelidir.

Temel olarak, araçlar herhangi bir kısıtlama olmaksızın, Rus veya yabancı kuruluşlar (şirketler veya şahıslar) adına tescil edilebilir. Araçlar, tescil için başvuran tüzel kişiliğin bulunduğu yerde veya ilgili şahsın Rusya'da ikamet ettiği yerde kayıtlı olmalıdır. Örneğin, bu bir şirketin veya bir şahsın Rusya'daki ikametgahının adresi olabilir. Dolayısıyla, yabancı bir tüzel kişilik bir aracın tescili için başvuruda bulunursa, bu tür şirketlerin ilgili makamlarda kaydedilen bir Rus adresine sahip olmaları gerekir. (örneğin yabancı şirketin alt bölümünü Rusya'ya kaydeden vergi makamları Yabancı kişinin göç belgelerini kaydeden göçmen makamları vb.)

1.3. Yabancı bir sahibin ülkeye bir araç kaydettirmesi izni var mı?

Yabancı bir sahibin (şirket veya şahıs) ilgili makamlara kayıtlı bir Rus adresine sahip olması koşuluyla.

1.4. Kamu yollarında yabancı plakalı bir araç kullanılabilir mi?

Prensip olarak, Rus kamu yollarında kullanılan tüm araçlar Rusya'da kayıt yaptırmak zorundadır, bu da yabancı plakaların Rusya plakaları ile değiştirilmesi gerektiği anlamına gelir.

Bu kuralın bir istisnası olarak, Rusya mevzuatı, uluslararası nakliye çerçevesinde Rusya'ya veya Rusya'dan sürülen araçlarda ya da altı aya kadar süreyle Rusya'ya ithal edilen araçlarda yabancı plakaların kullanılmasına izin vermektedir.

Yabancı plakalı bir aracı kullanırken, sürücünün aracın geçici ithalatını onaylayan gümrük belgelerine sahip olması gerekir. Aracın altı aylık sürenin sona ermesinden sonra yeniden ihraç yükümlülüğünün ihlal edilmesi, bir aracın idari para cezasına ve aracın müsadere edilmesine neden olabilir.

1.5 Bir aracın üzerinde rehin tescili

1 Temmuz 2014'ten itibaren, Bir araç üzerinde yeni bir ipotek, ancak Rus noterler tarafından tutulan özel bir sicil kaydından sonra üçüncü bir şahsa karşı uygulanabilir (söz konusu üçüncü taraf kayıt tarihinden önce rehin varlığından haberdar olması veya bilmesi gerektiği durumlar haricinde)

2. Otomobilde Vergilendirme

2.1. farklı araç vergileri nelerdir?

Rus vergi mevzuatına göre, bir otomobil üreticisi, sahibi veya kullanıcısı aşağıdaki vergilere ve masraflara tabi olabilir:

- Otomobillerle ilgili yasal işlemler için devlet ücretleri / vergiler
- Tüzel kişiler ve şahıslar için nakliye vergisi
- Tüzel kişiler için mülkiyet vergisi (bu vergi şahıslara uygulanmaz)
- Geri Dönüşüm ücreti

Otomobil ithal edildikten sonra, aşağıdaki vergiler ortaya çıkacaktır:

- Tüketim vergisi
- İthalat KDV
- İthalat vergileri
- Geri Dönüşüm ücreti

Araçların edinimi / kullanımı ile ilgili masraflar, aşağıdaki vergileri hesaplama amacıyla düşünülebilir:

- Kar vergisi (tüzel kişiler tarafından sebebiyle)
- Kişisel gelir vergisi (otomobille iş amaçlı olarak kullanıldıklarında ve ilgili şahıslar bireysel girişimciler olarak kayıtlıysa).

2016 yılından başlayarak firmalar çevre vergisine tabidir. Çevre vergisi, mevzuatla belirlenen listeye dahil edilen ithal mallara / ambalajlara göre ödenir.

Çevre vergisi, mevzuatla belirlenen listeye dahil edilen ithal mallara / ambalajlara göre ödenir. 2016 için, çok sınırlı sayıda ürün (lastik, pil, kağıt, plastik ve metal ambalaj, akkor lamba ve kavisli cam ve petrol ürünleri) çevre vergisine tabidir. Tüm 2016 dönemi için çevre vergisinin ilk ödemesi 15 Nisan 2017'ye kadar yapılmalıdır. Çevre vergisinin miktarı malın türüne bağlıdır ve aşağıdaki unsurların çarpılmasıyla belirlenir tanımlanır: çevre vergisi oranı, geri dönüşüm kat sayısı ve malların / paketlerin ağırlığı.

2.2. Otomobillerle ilgili yasal işlemler için devlet ücretleri / vergileri

2.2.1. Geri Dönüşüm ücreti

2.2.1.1. Vergi doğuran olay

1 Eylül 2012'den itibaren Rusya'da yeni bir ücret açıklanmıştır. Geri dönüşüm ücretinin getirilmesinin sebebi tekerlekli araçların ve şasislerin gelecekteki güvenli kullanımını finanse etmek. 2016'da Geri dönüşüm ücreti ek olarak inşaat, tarım ve diğer makine türleri için de getirilmiştir.

2.2.1.2. Mükellefler Geri dönüşüm ücreti ödeyenler:

- Otomobil / araç ithalatçıları (1 Eylül 2012'den itibaren)
- Yerel otomobil / araç üreticileri (1 Ocak 2014'ten itibaren)
- (Bazı durumlarda) Otomobil / araç sahipleri.

2.2.1.3. Vergi tutarı

geri dönüşüm ücreti hem ithal ve yerel olarak üretilen araçlar / şasi üzerinde ödenir.

Oranlar Rus Hükümeti tarafından belirlenir ve araç türüne ve motor hacmine veya tam ağırlığa bağlıdır. Aşağıdaki geri dönüşüm ücreti oranları, farklı yeni araç kategorileri için belirlenmiştir:

- Hafif araçlar için: Araç başı 28,400 - 181,600 Ruble (357 - 2,280 avro)
- Kamyonlar için araç başına: 124,500 - 718,500 ruble (1,563 - 9,022 avro)
- Otobüsler için: Araç başı 148,500 - 495,000 ruble (6,216 - 1,865 avro)
- Arazi araçları: Araç başına 3,360,000 - 9,165,000 Ruble (42,190 - 115,081 avro)
- Şasi: Birim başına 198,000 - 718,500 Ruble (2,486 - 9,022 avro)
- İnşaat, tarım ve diğer bazı makine türleri: Araç başına 60,000 - 9,165,000 ruble (753 - 115,081 avro).

Geri dönüşüm ücreti ithal edilen araçlar / şasiler için gümrük yetkilileri tarafından ve yerel olarak üretilen araçlar için vergi makamları tarafından yönetilmektedir.

Uyum ve ödeme prosedürleri, "büyük" ve "düzenli" üreticiler için farklı olmalıdır. Büyük üreticiler için sınıflandırma kriterleri Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından belirlenir (STB) Araçların ve şasinin en büyük üreticileri olan şirketlerin kaydı resmi MIT web sitesinde yayınlanmaktadır.

Teşvikin beklenen sonucu, ilave 320,000 araç montajı yapılacak olması

2.1.4. Sübvansiyon

Rus Hükümeti, 2014'ten itibaren Özel Hükümet Kararlarına dayanarak Rus otomobil üreticilerinin maliyetlerinin bir kısmını tazmin etmeyi amaçlayan sübvansiyonlar sunmuştur. (ör. elektrik, bordro ile ilgili maliyetler, Ar-Ge, belirli üretim ve garanti maliyetleri) Üretici, teşvikleri almak için Rusya Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ile bir anlaşma imzalamalıdır.

Geri dönüşüm ücretleri otomobil imalatçıları için ilave masrafa neden olurken, sübvansiyonlar ek bir geliri temsil eder; bu, bir ölçüde otomobil üreticileri için ek masrafin ekonomik yükünü hafifletebilir. Yine de geri dönüşüm ücretlerini ödemek zorunluluğu ile sübvansiyonları alma hakkı arasında doğrudan bir bağ yoktur. Bununla birlikte, sübvansiyonlar otomobil imalatçıları tarafından geri dönüşüm ücretlerinin ödenmesine kıyasla biraz gecikmeli olarak alınabilir.

2.2.2. Diğer devlet ücretleri / vergileri

2.2.2.1. Vergiyi doğuran olay

Otomobillerle ilgili yasal işlemler için devlet ücretleri / vergiler, bir vergi mükellefi yetkili eyalet ve belediye organlarından / yetkililerinden ilgili araç için yasal işlemleri yapmalarını talep ettiğinde ortaya çıkar. Örneğin, bu gibi yasal işlemler şunları içerebilir:

- Bir araç için plaka verilmesi;
- Bir aracın devlet kaydını teyit eden bir belgenin verilmesi vs.

2.2.2.2. Mükellefler

Ücret / vergi mükellefleri otomobillerle ilgili eylemleri yerine getirmek için devlete ve belediye organlarına / yetkililere başvuruya hem tüzel kişilikler ve şahıslardır.

2.2.2.3. Vergi tutarı

Ücret / vergi tutarı devlet ve belediye organı / görevlisinin yapacağı yasal işlemin türüne bağlıdır ve Genellikle esaslı olmayan sabit bir tutar olarak belirlenmiştir. Örneğin, aşağıdaki ücret / vergi oranları 2016 için geçerlidir:

- Bir otomobil / diğer araç için plaka numarası verilmesi - 2,000/5,000 ruble (25/19 Avro);
- Araç ruhsatı verilmesi - 800 ruble (10 Avro);
- Bir aracın devlete kayıtlı olduğunu gösterir belge verilmesi - 500 ruble (6 avro).

2.3. Tüzel kişiler ve şahıslar için nakliye vergisi

2.3.1. Vergiye Tabi Durumlar

Her seferinde vergiye tabi bir olay yoktur. Nakliye vergisi mükellefler tarafından, sadece kendi adına kayıtlı araçların varlığından doğar.

2.3.2. Mükellefler

Nakliye vergisi mükellefleri, Rus mevzuatına uygun olarak kendi adlarına kayıtlı araçları olan tüzel kişiler ve şahıslardır.

2.3.3. Vergi tutarı

Otomobiller, otobüsler ve motosikletler / motosikletler için, ödenecek vergi, araçların beygir gücü (bg) ile ifade edilen motor kapasitesi, vergi oranı ve 1 Ocak 2014'te duyurulan ölçeklendirme faktörünün birbiriyle çarpılmasıyla hesaplanmaktadır. Lüks otomobillere yüksek vergi uygulama görüşü vardır.

Vergi tutarı = Vergi oranı x Motor kapasitesi x Ölçeklendirme faktörü

Sabit vergi oranları (i) her belirli bölgenin bölgesel mevzuatı tarafından federal mevzuatta belirtilen sınırlar çerçevesinde belirlenir ve (ii) racın türüne ve aracın beygir gücüne bağlıdır. Geçerli federal vergi oranları şunlardır:

Araç türü	Motor kapasitesi (beygir gücü)	Vergi oranı (ruble)
Hafif otomobiller	≤100	2.5
	>100 ≤150	3.5
	>150 ≤200	5
	>200 ≤250	7.5
	>250	15
Motosiklet ve scooter'lar	≤20	1
	>20 ≤35	2
	>35	5
Otobüsler	≤200	5
	>200	10
Yük araçları	≤100	2.5
	>100 ≤150	4
	>150 ≤200	5
	>200 ≤250	6.5
	>250	8.5

Rus bölgesel yetkililer, yukarıda belirtilen federal vergi oranlarını ondan defadan fazla olmamak kaydıyla artırma veya azaltma hakkına sahiptir.

Ölçeklendirme faktörleri yalnızca hafif otomobillere göre federal kanunla belirlenir ve aracın fiyatına ve yaşına bağlıdır. Ölçeklendirme faktörü oranları aşağıdaki gibidir:

Araç fiyatı (milyon ruble)	Araç yaşı	Büyüme hızı
>3 ≤5	≤1	1.5
	>1 ≤2	1.3
	>2 ≤3	1.1
>5 ≤10	≤5	2
>10 ≤15	≤10	3
>15	≤20	3

2.3.4. Vergi dönemi

Vergi mükellefleri için vergi dönemi bir takvim yılı olarak belirlenmiştir. Tüzel kişilerin üçer aylık dönemler halinde geçici vergi ödemeleri gerekmektedir.

2.4. Tüzel kişiler için Mülkiyet vergisi

2.4.1. Vergiyi doğuran olay

Mülkiyet vergisi sadece 1 Ocak 2013 tarihinden önce bir mükellef tarafından duran varlık olarak muhasebeleştirilen araçlara göre ödenir. 1 Ocak 2013 tarihinden sonra duran varlık olarak muhasebeleştirilen araçlar, mülkiyet vergisinden muaftır (İlişkili taraflarla yapılan işlem sonucunda elde edilen veya kuruluşların yeniden yapılandırılması / tasfiyesi için alınan araçlar haricinde) Rusya'da bulunan yabancı tüzel kişilikler için birçok çifte vergi anlaşması taşınır mülkleri (özellikle araçlar) vergilendirmeden muaf tutmaktadır ve Rusya'daki bu tür yabancı tüzel kişilerin daimi bir kuruluşu ile ilgili değildir.

2.4.2. Mükellefler

Mülk vergisi, Rus tüzel kişilikleri ve Rusya'daki faaliyetlerini bir işyeri aracılığıyla yürüten ve (veya) Rusya topraklarında kendi taşınmaz malları olan yabancı tüzel kişiler tarafından ödenecektir.

2.4.3. Vergi tutarı

Mülkiyet vergisi, vergi oranıyla bir vergi mükellefinin sabit varlıklarının ortalama yıllık bakiye değerinin çarpımı ile hesaplanır. Maksimum mülkiyet vergisi oranı %2,2'dir, ama bu bölgesel yetkililer tarafından azaltılabilir.

2.4.4. Vergi dönemi

Vergi dönemi takvim yılı olarak kurulur; Ancak mükellefler üç ayda bir peşin vergi ödeme yapmak zorundadır.

3. Gelir Vergileri - Vergiye Tabi Kişiler

3.1. Vergiler

Rus vergi mevzuatına uygun olarak tüzel kişiler kâr vergisine tabidir; şahıslar kişisel gelir vergisine (KGV) tabidir.

3.2. İndirim seviyesi

3.2.1. Kâr vergisi

Bir otomobilin edinme maliyetleri genel olarak yasal amortisman oranlarına dayalı amortisman yöntemi ile tenzilatlıdır. yıllık amortisman oranı Hafif araçlar ve minivanlar için %20-33 (planlanan kullanım süresine bağlı olarak): kamyonlar için %10-20'dir (tonaja ve planlanan kullanım süresine bağlı olarak). Genellikle, araçlar için %30'luk bir amortisman primi mevcut olmalıdır yani, otomobil kullanıldığında satın alma maliyetinin %30'u bir kerede mahsup edilebilir (ancak otomobil, 5 yıl içinde satılırsa, bu prim geri alınmalıdır). Otomobil ile ilgili diğer masraflar da genellikle şirketin kâr vergisi için mahsup edilebilir. Aşağıdaki istisnalar dışında otomobil iş faaliyetleri için kullanıldığı sürece:

- Medeni sorumluluğun zorunlu sigortası üzerine yapılan masraflar yalnızca Rus mevzuatı ve uluslararası sözleşmelerin gereklilikleri ile belirlenen sigorta tarifelerine dahil edilebilir;
- Kişisel araçlarının iş amaçlı kullanımı ile ilişkili masrafların çalışanlara karşı ödenmesi, yasal sınırlar dahilinde çok düşük olan bir şekilde mahsup edilebilir.

Rusya'da, biçime dayalı bir yargı olduğundan, otomobilyla ilgili masrafların indirilebilirliği, büyük ölçüde bir şirketin, otomobilin ticari amaçla kullanıldığını kanıtlamak için gereken belirli belgesel desteği sağlamasına bağlıdır. Grup içi işlemler (örneğin, grup içi satın alma veya otomobil kiralama) 1 Ocak 2012'den itibaren geçerli olan yeni aktarım fiyatlandırma kurallarına tabi olabilir.

3.2.2. Kişisel gelir vergisi (KGV)

Otomobilleri iş faaliyetleri için kullanan bireysel girişimci şahıslar (i) gelir getiren faaliyetlerle ilişkili olması ve (ii) belgelerle doğru şekilde desteklenmesi koşuluyla, otomobil ile ilgili giderleri düşerek vergilendirilebilir kazançlarını azaltabilir. Patent vergi sistemi, varsayımsal vergi sistemi veya basitleştirilmiş vergi sistemi uygulayan bireysel girişimciler (gelirde%6 vergi oranıyla) indirim için uygun değildir.

Kendi özel araçlarını iş için kullanan çalışanlara KGV için herhangi bir kesinti yapılmaz. Özel araçlarını iş amaçlı olarak kullanmak için işverenden aldıkları tazminat (varsa) Yasal limitler dahilinde KGVye tabi değildir, ki bunlar çok düşüktür.

3.3. Kiralama

Kâr vergileri için aşağıda belirtilen iki kira türünün ayırt edilmesi gerekir: işletme kiralaması ve finansal kiralama. Kira ödemeleri genellikle kâr vergisi amacıyla düşülebilir. Bununla birlikte, bir finansal kiralama için Vergi Yasası, kiralanan nesnenin kiracı veya kiralayanın bilançosuna aşağıdaki şekilde kayıt edilip edilmediğine bağlı olarak belirli indirilebilirlik kuralları oluşturmaktadır.

3.3.1. Kiralanan varlık, kiralayanın bilançosunda muhasebeleştirilir

Kiralanan mülk kiralayanın bilançosunda muhasebeleştirildiyse, kiralayan mülke amortisma uygular ve amortisman giderlerini Ve kâr vergisinde mahsup eder. Hızlandırılmış amortisman (3'e kadar katsayı ile) finansal kiralama düzenlemeleri uyarınca kiralanan duran varlıklarla ilgili olarak genellikle mevcuttur: bununla birlikte, bu katsayı hafif araçlar ve minivanlar için geçerli değildir. Bu durumda kiracının indirilebilir giderleri kira ödemelerinden oluşmaktadır.

3.3.2. Kiralanan varlık, kiracının bilançosunda muhasebeleştirilir

Rus Vergi Kanununa göre, bir kira sözleşmesinin, kiralanan mülkün kiracının bilançosunda muhasebeleştirilmesini sağlaması durumunda, kiralayan, kiralanan mülklerin maliyetini, kira sözleşmesinin süresi boyunca kira ödemeleriyle orantılı olarak

düşme hakkına sahiptir.

Böyle bir durumda, kira malı, kiracı tarafından amortismanla tabi tutulur (mevcut olan hızlandırılmış amortismanla). Kiracı, daha sonra bu kira ödemelerini, kâr vergisi amortisman gideri tutarını mahsup ederek düşer.

3.3.3. Diğer hususlar

- Satış ve geri kiralama düzenlemeleri bazı vergi riskleri ile ilişkili olabilir - bu düzenlemelerin Rus yasaları açısından finansal kiralama olarak nitelendirilmediği iddia edilebilir.
- Hem kiralayan hem de kiracı için olumsuz vergi sonuçlarını önlemek için kiralama sözleşmeleri dikkatle hazırlanmalıdır (örneğin, kiralama süresinin bitiminde sabit varlıkların ücretsiz transferi, kiracı için kiralama ödemelerinin indirilememesi ve ilgili KDV'nin geri alınamaması gibi).

4. KDV

4.1 Genel

Rus topraklarında mal, hizmet ve işlerin temini yanı sıra malların Rusya'ya ithalatı KDV için vergilendirilebilir işlem olarak değerlendirilir ve %18'lik standart KDV oranı ile vergilendirilir. (İndirimli ücret veya belirli KDV muafiyet(ler) için geçerli olmadıkça).

Vergilendirilebilen kişi tüzel kişidir veya bir bireysel girişimcidir. İthalat KDV için, bireyler de vergi mükellefi olarak kabul edilebilir. Vergiye tabi tutar normalde, tüketim vergisi dahil olmak üzere sağlanan malların (hizmetlerin, işlerin piyasa değeri) ve KDV'nin tutarı hariç olarak tanımlanır.

İthalat KDV için vergiye tabi değer, ithal edilen malların gümrük değeri olarak tanımlanır; uygun gümrük ve tüketim vergileriyle arttırabilir.

4.1.1. Yerel olarak satın alınan otomobiller için indirebilir KDV

Girdi KDV aşağıdaki koşullar altında bir mükellef için indirilebilir olmalıdır:

- Otomobil KDV-muktedir faaliyetlerde kullanılacaktır;
- Vergi mükellefi satın alınan otomobilin mülkiyet unvanını alır ve satın alınan otomobilin miktarını düzgün şekilde hesaplar;
- İşlem düzgün belgelenmiştir.

4.1.2. İthal otomobiller için indirebilir KDV

İthalat KDV'si bir ithalatçı için aşağıdaki koşullar altında geri alınabilir:

- İthalat KDV'sinin aslında ithalatçı tarafından gümrükte Rus bütçesine ödenmesi halinde;
- Otomobil KDV-muktedir faaliyetlerde kullanılacaktır;
- İthalatçı, ithal edilen otomobillerin mülkiyet unvanını edinir ve otomobilleri doğru muhasebeleştirir.
- İthalat KDV'sinin ödenmesi uygun belgelerle desteklenmektedir.

Gümrük KDV fiziksel olarak Rus bütçesine ödenmesi gerekmektedir. Bu nedenle, gümrük KDV'si indirilmesi arasında belli bir gecikme olacaktır ve bu, Rus ithalatçısı için nakit akış maliyetine sebep verecektir.

4.2. İkinci el otomobiller

Tekrar satış için şahıslardan (KDV mükellefi olmayan) satın alınan araçların temini üzerine vergi mükellefi otomobilin KDV dahil satış fiyatı ile ilgili satın alma fiyatı arasındaki farka göre hesaplanan KDV'sini belirler.

4.3. Gümrük vergileri

Rusya'ya otomobil ithal edip serbest dolaşıma bırakırken bir ithalatçı aşağıdakileri de içeren gümrük ödemelerini ödemelidir.

4.3.1. Gümrük işlem ücretleri

Gümrük işlem ücretleri gümrük değerine bağlı olarak sabit bir oran olarak belirlenir ve gümrük beyannamesine göre 500 ruble (7 avro) ile 30,000 ruble (420 EUR) arasında

değişir.

4.3.2. Gümrük vergisi

IRusya Ağustos 2012'de, DTÖ'ye katılmıştır ve araçlar da dahil olmak üzere bir dizi malın gümrük vergisini kademeli olarak indireceğini taahhüt etmiştir (araç tipine bağlı olarak %10-20'ye kadar). Şu anda araçlara uygulanan oranlar aşağıdaki gibidir:

- Yeni hafif araçlar için gümrük vergisi oranı gümrük değerinin %25'idir ama cm3 cinsinden motor hacmi ile aracın esas motor hacmine bağlı olarak cm3 başına 1 ila 2.35 avro arasında değişen tutarın çarpımıyla elde edilen sabit tutardan az olamaz.
- Kullanılmış hafif araçlar için gümrük vergisi oranı gümrük değerinin %25'idir ama cm3 cinsinden motor hacmi ile aracın esas motor hacmine bağlı olarak cm3 başına 0.450 ila 1 avro arasında değişen tutarın çarpımıyla elde edilen sabit tutardan az olamaz.
- Yedi yaşından büyük Kullanılmış hafif araçlar için gümrük vergisi oranı cm3 cinsinden motor hacmi ile aracın motor hacmine bağlı olarak cm3 başına 1.40 ila 3.20 avro arasında değişen tutarın çarpımıyla elde edilen sabit bir tutardır.
- Elektronik motorlu araçların gümrük vergisi oranı gümrük değerinin %0'ından %17'sine kadar değişir.
- Yeni ağır araçların gümrük vergisi (kamyon vb.) aracın tipine bağlı olarak %0 ila %17 arasında değişir.
- Motor kapasitesi 4,200 cm³'ü aşan Spor Araçlarına (SUV) gümrük vergisi oranı 1.75 €/cm³'den az olmamak koşuluyla %18,6'dır.

Rusya, bir takım ithalat vergilerini azaltmak suretiyle Dünya Ticaret Örgütü'ne (WTO) olan taahhütlerini yerine getirmeye devam etmektedir. Otomotiv endüstrisi, bu tarife azaltma konusunda ön saflarında yer almaktadır. 2019 yılına gelindiğinde, oranlar yeni binek araçlar için oranlar %15'e, çeşitli SUV'lar için %10-15'e ve kullanılmış araçlar (yedi yaşına kadar) için %20'ye düşecektir.

4.4. Tüketim vergisi

İthal otomobiller (hem yeni hem ikinci el) tüketim vergisine tabidir. Tüketim vergisi, aracın motor gücüne göre aşağıdaki gibi hesaplanmaktadır:

- Motor gücü 90 beygir gücüne eşit veya daha az olan araçlar için sıfır.
- Motor gücü 90 beygir gücünden 150 beygir gücüne (dahil) sahip otomobiller için beygir gücü başına 41 ruble. Örneğin, ithal edilen otomobil 100bg'lik bir motor gücüne sahipse, tüketim vergisi $100bg \times 41 \text{ ruble} = 4.100 \text{ ruble}$ (51 avro) olacaktır.
- 150 beygir gücünden fazla motor gücüne sahip araçlar için bir beygir gücü başına 402 ruble. Örneğin, ithal edilen otomobil 200bg'lik bir motor gücüne sahipse, tüketim vergisi $200bg \times 402 \text{ ruble} = 80.400 \text{ ruble}$ (1.010 avro) olacaktır.

4.5. İthalat KDV'si

KDV, gümrük vergisi ve tüketim harcamaları dahil olmak üzere gümrük değerinin üstünde %18 oranında hesaplanır.

5. Şirket Otomobili

5.1. Şirket otomobillerinin özel kullanımı nedeniyle doğan KDV

Bir şirket otomobilinin özel kullanımına bağlı herhangi bir KDV bulunmamaktadır. Aynı zamanda, ilgili aracın satın alınmasıyla ilgili indirilen KDV'ye vergi makamları tarafından otomobilin iş amaçlı kullanılmadığı gerekçesiyle itiraz edilebilir.

5.2. Şirket otomobili - gelir vergileri

Rus vergi mevzuatına göre, şirket otomobilinin bir çalışana ücretsiz olarak özel kullanım için verildiği durumda, çalışan aynı yardım alır. Bu aynı yardım piyasa değerine göre KDV'ye tabidir.

Ayrıca şirketin (işveren) adı geçen aynı yardım üzerinden zorunlu sigorta katkılarını ödemesi riski bulunabilir.

6. Gelir Vergileri - Sürücülerin Kişisel Vergileri

Yukarıda özetlendiği gibi, bir şahıs bireysel girişimci olarak tanımlanmadığı sürece otomobille ilgili giderler KGV indirimine tabi değildir. Bir şahsın iş amacıyla özel aracını kullandığı için kendi işvereninden aldığı tazminatlar yasal sınırlar içinde KGV'ye tabi değildir.

7. Elektrikli Araçlar

Rusya'da elektrik motorlu araçlar için özel vergilendirme / kayıt kuralları yoktur. Şu anda genel olarak, elektrikli ve hibrid araçlar Rusya'da Avrupa'da olduğu kadar popüler değildir.

Bununla birlikte, 7 Nisan 2015 tarihli 03-05-04-04 / 19434 numaralı Rusya Federasyonu Maliye Bakanlığı Mektubuna uygun olarak, elektrikli araçlar için vergi yükü azalması, yetkilerine bağlı olarak Rus bölgelerinin yasama organları tarafından daha fazla dikkate alınabilir. (Örneğin, elektrikli araç sahiplerine yönelik tam veya kısmi nakliye vergisi muafiyeti şeklinde teşvikler sunulması) Şu anda, bu tür nakliye vergisi muafiyeti Moskova bölgesi ve Kaluga bölgesinde mevcuttur.

8. Teknik Düzenlemeler

Araçların sertifikasyonu için Avrasya Ekonomik Birliği'nin ortak teknik düzenlemeleri 2015 yılında yürürlüğe girmiştir. Araçların ve kamyonların sertifikasyonuna ilişkin teknik düzenlemeler 1 Ocak 2015'ten; tarım ve ormancılık traktörleri ve diğer makineler için (bazı inşaat makineleri türleri dahil) 1 Şubat 2015'ten itibaren başlamak üzere, uygulanır.

Yeni kurallar, belirtilen tarihlerden önce verilen sertifikasyon belgelerinin uygulanabilirliği hakkında aşağıdaki düzenlemeyi öngörmektedir:

- Araçlar, tüzel kişiliğin ya da ilgili şahsın Rusya'daki ikamet yerine bakılmaksızın, Rusya Federasyonu sınırları içinde sahibi (tüzel kişilik ya da şahıs) tarafından seçilen herhangi bir yere kaydedilebilir.
- Araç sahibi plakanın alfanümerik kombinasyonunu seçme hakkına sahiptir. Kanun Tasarısı'nın 2016'nın ilerleyen kısmında daha fazla inceleneceğini ve yukarıda belirtilen hükümlerin değiştirilebileceğini veya silinebileceğini ve diğer yeni hükümlerin eklenebileceğini lütfen unutmayın.

Tekerlekli araçlarla ilgili Teknik Düzenleme 018/2011'e tabi olan araçlar (1 Ocak 2015'ten itibaren geçerlidir)	14 Aralık 2011'den önce hazırlanan belgeler	Bitim tarihine kadar geçerli
	15 Aralık 2011'den 31 Aralık 2014'e kadar hazırlanan belgeler	Bitim tarihine kadar geçerlidir ancak 1 Temmuz 2016'dan sonra geçerli değildir, niceliksel kotalarla sınırlandırmış araçlar ve bileşenler hariç
Tarım ve ormancılıkta kullanılan traktörlerle ilgili Teknik Düzenleme 031/2012'e tabi olan araçlar (15 Şubat 2015'ten itibaren geçerlidir)	2 Ekim 2012'den önce hazırlanan belgeler	Bitim tarihine kadar geçerli
	3 Ekim 2012'den 14 Şubat 2015'e kadar hazırlanan belgeler	Bitim tarihine kadar geçerli ancak 15 Mart 2017 Çarşamba'dan sonra geçerli değil
Makine ve ekipmanla ilgili Teknik Düzenleme 010/2011'e tabi olan araçlar (15 Şubat 2013'ten itibaren geçerlidir)	20 Ekim 2011'den önce hazırlanan belgeler	Bitim tarihine kadar geçerli
	21 Ekim 2011'den 14 Şubat 2013'e kadar hazırlanan belgeler	Bitim tarihine kadar geçerli ancak 15 Mart 2015'dan sonra geçerli değil

9. Gelecekteki Gelişmeler

Açık kaynaklardaki mevcut bilgilere göre "Rusya Federasyonu topraklarında araçların devlete kaydı" konulu bir Federal Kanun Tasarısı, 11 Aralık 2013'te yapılan ilk okumadan geçmiştir. (Bundan böyle "Kanun Tasarısı"). Kanun Tasarısı araç kayıtlarının tescili ve iptali prosedürlerini ve öngörülen yeni hükümleri şu şekilde belirtir:

- Araç satan şirketler (örneğin distribütörler / bayiler) adı geçen araçların sahipleri (alıcılar) adına araçların kayıt sürecine dahil olabilir. Bu amaçla bir şirket, Kanun Tasarısı'nın öngördüğü prosedür uyarınca "özel ticaret organizasyonu" statüsünü kazanacaktır;

Türkiye'de Yönetmelikler

Otomotiv satış vergilerinin yeniden düzenlenmesi zaten yüksek seviyedeysen yine Türkiye'de bir ilke imza atarak ilk sırada yer almaktadır. Bu konu hala sektörün en önemli sorunudur.

Her yıl alınan motorlu taşıt vergisi, binek otomobilleri ve motosikletler için aracın yaşına ve motor boyutuna bağlıdır.

Motor boyutu	Motorlu Taşıtlar Vergisi (Yıllık)						
	1 - 3 yaş	4 - 6 yaş	7 - 11 yaş	12 - 15 yaş	16 yaş ve üzeri		
Binek Araçlar							
1301 - 1600 cm ³	1.035,00	776	450	318	122		
1601 - 1800 cm ³	1.827,00	1.428,00	841	513	199		
1801 - 2000 cm ³	2.878,00	2.217,00	1.303,00	776	306		
2001 - 2500 cm ³	4.317,00	3.134,00	1.958,00	1.170,00	463		
2501 - 3000 cm ³	6.019,00	5.236,00	3.271,00	1.760,00	646		
3001 - 3500 cm ³	9.166,00	8.247,00	4.968,00	2.480,00	910		
3501 - 4000 cm ³	14.411,00	12.444,00	7.329,00	3.271,00	1.303,00		
4001 cm ³ ve üzeri	23.586,00	17.687,00	10.475,00	4.708,00	1.827,00		
Motosikletler							
100 - 250 cm ³	122	92	68	43	17		
251 - 650 cm ³	252	191	122	68	43		
651 - 1200 cm ³	646	385	191	122	68		
1201 cm ³ ve üzeri	1.565,00	1.035,00	646	513	252		
Yıllık olarak alınan Motorlu taşıtlar vergisi şunlara bağlıdır: Panelvan ve motorlu karavanlar için aracın yaşı ve motor boyutu,			Minibüslerin yaşı Otobüslerin yaşı ve koltuk sayısı Kamyon, traktör vb. için maksimum ağırlık ve yaş.				
Araç türü & koltuk sayısı /		Motorlu Taşıtlar Vergisi (Yıllık)					
Maksimum toplam ağırlık		1 - 6 yaş		7 - 15 yaş		16 yaş ve üzeri	
1) Minibus		776		513		252	
2) Panelvan ve karavanlar							
1900 cm³ ve altı		1.035,00		646		385	
1901 cm³ve üzeri		1.565,00		1.035,00		646	
3) Otobüs							
Maksimum 25 kişi		1.958,00		1.170,00		513	
26 - 35 kişi		2.348,00		1.958,00		776	
36 - 45 kişi		2.613,00		2.217,00		1.035,00	
46 kişi ve üzeri		3.134,00		2.613,00		1.565,00	
4) TKamyon, traktör ve benzeri							
1.500 kg'a kadar		697		463		228	
1.501 - 3.500 kg		1.408,00		817		463	
3.501 - 5.000 kg		2.115,00		1.760,00		697	
5.001 - 10.000 kg		2.348,00		1.995,00		936	
10.001 - 20.000 kg		2.821,00		2.348,00		1.408,00	
20001 kg ve üzeri		3.529,00		2.821,00		1.640,00	

KDV

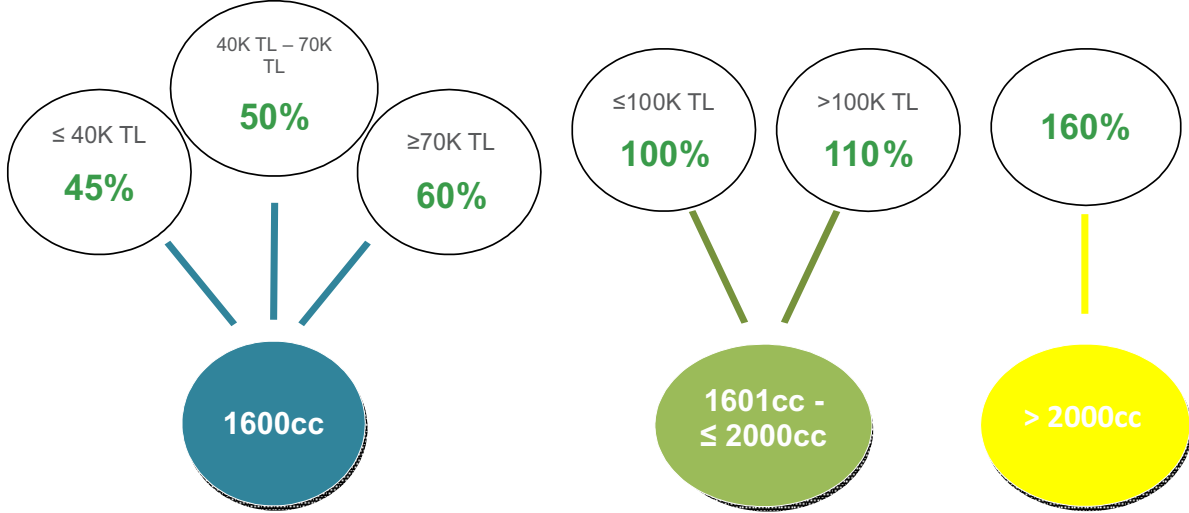
Yeni binek otomobillerin satışı % 18 KDV'ye tabidir.

Binek otomobillerin operasyonel veya finansal kiralama için KDV oranı da % 18'dir.

Binek otomobillerin ve yolcu taşımacılığına özel olarak tasarlanmış araçların ikinci el satışları % 1 oranında KDV'ye tabidir.

Özel Tüketim Vergisi

Özel tüketim vergisi, belirli kanunlarda belirtilen malların listesi nedeniyle dolaylı bir vergidir. Binek otomobiller de bu listede bulunmaktadır ve özel tüketim vergisine tabidir.



Rusya ve Türkiye Karşılaştırması

VAT ratio is same both in Turkey and in Russia.

The recycling fee is paid to the budget and should be used to stimulate the creation and development of an end-of-life vehicles (ELV) system in Russia (state support for dismantlers and recyclers).

Transport tax in Russia and motor vehicle tax in Turkey are the ownership taxes which are applied yearly

Overall, cars are equally heavily taxed in both countries.

	Russia	Turkey
Katma Değer Vergisi (KDV)	x	x
Geri dönüşüm ücreti	x	
Ulaştırma vergisi (tüzel kişiler ve bireyler)	x	
Emlak vergisi (bireylere uygulanmaz)	x	
Motorlu taşıtlar vergisi (yıllık sahiplik vergisi)		x
Özel tüketim vergisi		x



Otomotiv Sektöründe Eğitim / Öğretim



Yabancı Dil Bilgisi

Ruslar (%30) üçüncü bir dereceye kadar İngilizce konuşmak Hakkında: okumak ve bir sözlük kullanarak çevirebilir%20,%7 halk diline aşina ve%3 Romir araştırma tutma göre, akıcı konuşanlar vardır.

Uzmanlar, 2003 yılında İngilizce konuştuğunu iddia edenlerin yalnızca %16'sının akıcı konuşmacı olduğunu söyledi.

Rusya'da ikinci en iyi bilinen yabancı dil Almancadır. Günümüz katılımcılarının %6'sı Almanca konuştuğunu söylüyor

Fransızca konuşan Rusların yüzdesi de değişmemiştir (%1) Diğer yüzde bir İspanyolca konuşuyor (2003'te bu yüzde sifıra yakındı) ve

yüzde bir Arapça konuşuyor. Uzmanlar, katılımcıların %0,5'inden fazlasının başka dillerde konuşmadığını söyledi.

Tüm federal bölgelerinde görüşülen 1,500 katılımcının yüzde yetmişi yabancı dil konuşmuyor. Endeks 2003 yılında%76 seviyesinde kalmıştı.

İspanyolca, İtalyanca ve Çince konuşan Rusların yüzdesi, ülkenin kuzeybatı bölgelerinde biraz daha yüksektir. Almanca konuşan Rusların yüzdesi, orta bölgelerde ve 25-44 yaş grubunda iki kat fazladır. Fransızca konuşan Katılımcıların çoğu 25 ile 34 yaş arasındadır.

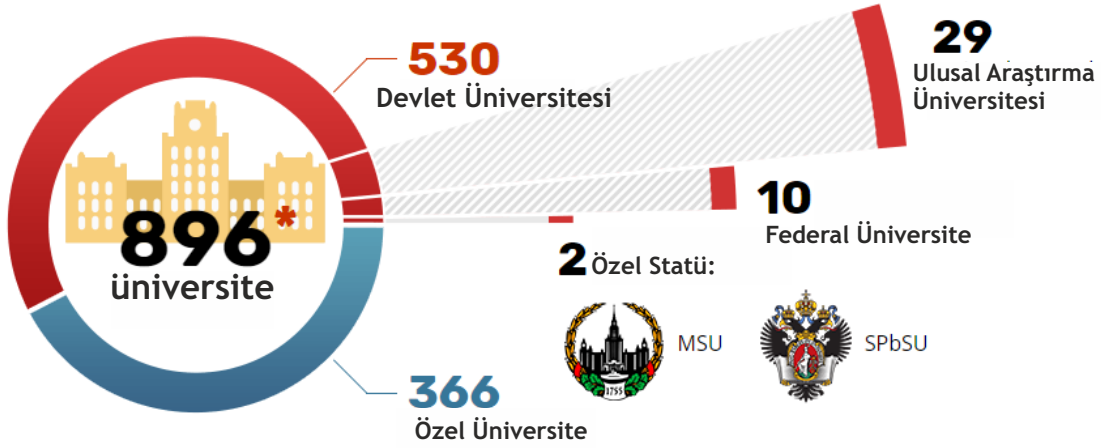
Rusya'da Eğitim

RosStat göre, şu anda (emekliler de dahil) yüksek öğretim görmüş nüfusun payı %23 ve 1981'le 1985, arasında doğan insanlar arasında yüksek öğrenim görenlerin oranı %37'dir.

2015, yılında çalışan insanlar arasında yüksek öğrenim oranı %33'tür. Oran Kadınlarda (37.2%) daha yüksektir.

	Toplam	Erkek	Kadın
Toplam çalışan	100	100	100
yaş gruplarına göre:			
15-19	0.6	0.7	0.4
20-24	7.0	7.7	6.3
25-29	14.5	15.5	13.4
30-34	13.9	14.5	13.2
35-39	13.0	12.3	13.2
40-44	12.2	11.7	12.7
45-49	11.4	10.7	12.2
50-54	13.0	11.9	14.2
55-59	9.3	9.5	9.0
60-72	5.1	4.9	5.3
Çalışanların ortalama yaşı	40.6	40.0	41.2
Ekonomide istihdam edilenler - eğitim seviyeleri:	100	100	100
Yüksek öğretim	33.0	28.9	37.2
mesleki eğitim - toplam	45.0	45.5	44.4
orta seviye profesyoneller için eğitim programlarına katılanlar	25.8	21.9	29.9
kalifiye işçiler (ofis işçileri) için programlara katılanlar	19.2	23.6	14.5
genel	13.4	21.0	15.6
temel genel eğitim	3.4	4.2	2.6
eğitimsiz (temel genel eğitim almamış)	0.2	0.3	0.1

Kaynak: Federal Statistics Service



Otomotiv Bölümüne Sahip Ana Teknik Üniversiteler

Vladivostok Devlet İktisat ve Hizmet Üniversitesi

Lisans - Otomobil Servisi

Taşımacılık ve teknolojik makine ve agregaların işletilmesi ve bakımı, servis, teknik bakım ve araçların ve teknolojik ekipmanların ticareti alanındaki işletme organizasyonunda ve yönetiminde sistem bilgisini oluşturan gelecek odaklı bir profildir.

Pratik yetenekler:

- Araç servis istasyonları operasyonun projelendirme / rekonstrüksiyon / optimizasyonu;

- Otomobil ve teknolojik ekipman ticaret şirketlerinin çalışmasının projelendirme / yeniden yapılandırılması / optimizasyonu;
- otomobil tamir ve servisinin yenilikçi teknolojilerinin uygulanması;
- kurumsal teknik ve onarım departmanı operasyonun optimizasyonu;
- geliştirme ve kurumsal teknik modernizasyon programlarının uygulanması.

Eğitimin Avantajları

- Otomobil ve teknolojik ekipmanların ticareti, servisi ve onarımı alanında şirketlerin teknoloji ve organizasyonunda ve işletmesinde uzman olmak;
- Araç servis ve onarımının ileri teknolojilerinin uygulanması, kaliteli araçların, teknolojik ekipmanların ve bileşen parçalarının tanıtımı yoluyla otomobilizasyon seviyesi ve trafik güvenliğini etkilemek;
- Lisansüstü okulda ekonomik ve yasal disiplinlerde eğitime devam etmek;
- VSUES tarafından sunulan programlarda ek eğitim almak.

Eğitimin önemi

Otomobil servis uzmanları, Makine ve teknolojik ekipman ticaret şirketlerinde, farklı makineler için yedek parça ve işletim malzemeleri temin eden işletmelerde, servis istasyonlarında, büyük şirketlerin nakliye operasyonları alt bölgelerinde çalışır.

Perm Ulusal Araştırma Politeknik Üniversitesi, Perm, Rusya

Perm'daki bu çevrimiçi üniversite, Uzaktan Eğitim Teknolojileri Fakültesi vasıtasıyla otomotiv mühendisliğinde lisans ve yüksek lisans derecelerini sunmaktadır. Rusya'nın çeşitli teknoloji ve çevrimiçi otomotiv mühendisliği gibi sosyal yönetim alanlarında yüksek eğitim ve öğretim sağlayan teknik okullardan biridir Rusya'daki otomotiv mühendisliği de dahil olmak üzere çeşitli teknoloji ve sosyal yönetim alanlarında yüksek eğitim ve öğretim sağlayan teknik okullardan biridir.

Moskova Otomobil ve Yol Yapım Enstitüsü - MADI

Elektrik ve Elektronik Mühendisliği - profil "Elektrikli otomobil ve traktörler"

Bu alandaki üniversiteden mezun olanlar, Kara Araçları'nın elektrikli ve elektronik cihazlarının araştırılması ve denenmesi alanlarında lisans derecesi alır. Öğrencilerin elektrik eğitimi, "Elektrik Mühendisliği Teorisi", "Otomatik Kontrol Teorisi", "Elektroteknolojinin Temelleri", "Elektrik makineleri", "Elektrikli ve elektronik cihazlar" ve hazırlık OE Öğrencileri için "Güç ve elektrik" gibi disiplinleri öğrenerek şekillendirilir. elektrikli kombine güç kaynaklı ve Bağımsız bir şekilde tasarlanmış bir araçla son bulur. "Formula Electric MADI" ("Formula Hybrid MADI") ekibinin üyeleri olarak gelişmelerinin modernizasyonu, ABD, Kanada, İngiltere, İtalya, İsviçre ve İngiltere Çin, Hindistan ve en yüksek yerleri işgal eden diğer ülkelerle birlikte düzenli olarak ve başarılı bir şekilde uluslararası yarışmalara katılmak.

Pratik ve İstihdam

Üniversiteden bu yönde mezun olan öğrenciler, motor ve otomobil fabrikaları, servis istasyonları, fabrikalar, traktör elektrik ekipmanı ve kontrol ve belirleme ekipmanları yapan otomotiv endüstrilerinde, araştırma enstitüleri ve motor ve elektrik sistemleri üreten çeşitli şirketlerde çalışabilirler.

Güç mühendisliği - profil "İçten Yanmalı Motorlar"

Bu profilde eğitimin amacı içten yanmalı motorlar için üstün bir temel eğitim, araştırma, servis ve teşhis, çevre (toksiklik, ses ve titreşim) alanlarına odaklanarak içten yanmalı motorlar alanında bireysel eğitim. Araştırmanın geleneksel olarak önemli bileşenlerine ek olarak, Mikroişlemci teknolojisine dayalı modern motorların yüksek düzeyde bilimsel ve teknik hizmet konularında ve teşhisinde ciddi çalışmalar. Temel konulara ek olarak, öğrenciler pazarlama ve yabancı dil konusunda ek eğitim alma fırsatına sahiptir. Artık MADI mezunlarına iş teklif eden işverenlerin zorunlu şartlarından biri haline gelmiştir. Modern otomobillerin nakliye, elektrik ve teşhis konularında çevre ile ilgili olan elektronik kontrol sistemleri geliştiren Rusya'nın önde gelen uzmanları tarafından öğretilen bir dizi ders.

Pratik ve İstihdam

Pbölümdeki öğrencilerin pratik eğitimi, problem Laboratuvarı taşıma motorunda ve yabancı otomobillerin içten yanmalı motorlarının bakımı ve onarımı ile uğraşan kendi kendini destekleyen bilimsel ve endüstriyel laboratuvarlarda ve BMW'de ihtisaslaşmayla yerine getirilir. Bölüm öğrencileri geleceği vadenden alanlarda bilimsel çalışmalara katılırlar (içten yanmalı motor yönetimi, gaz içten yanmalı motor modifikasyonu da dahil olmak üzere güç kaynağı sistemi), Ülkenin önde gelen üreticilerinde ve yetkili bir Mercedes-Benz istasyon otomobilinde pratik yaparlar. Bölümün, Rusya Federasyonu'nun ana bilimsel merkezinde, gelecek vadeden motorları test eden ve yabancı içten motorlar üzerinde ileri çalışma yapan bir kolu vardır.

Makine mühendisliği - profil "Makine parçalarının ve cihazlarının dayanıklılığını ve restorasyonunu artırmak için ekipman ve teknoloji"

Bu alanda eğitim görmüş üniversite mezunları, lisans derecesine sahip olurlar ve makine mühendisliği ve otomotiv tamiri, yol yapımı ve diğer üretim makineleri alanında uzmanlaşırlar. Öğrenciler, parçaların, montajın ve makinelerin kalitesini tanımlayan özellikleri iyileştirmek için yöntemleri ve araçları derinlemesine incelemektedir. Gelişmiş üretim ve yerli yabancı teknolojileri yıkım onarımı konusunda, bilgisayar yardımıyla teknolojik süreçler ve ekipman tasarımının modern metotları konusunda uzmanlaşırlar. Bunun temeli ilk sınıflarda verilen genel bilimsel ve mühendislik disiplinleri üzerine derin temel eğitimidir.

Pratik ve İstihdam

Öğrenciler mühendislik tesislerinde, araştırma, proektnokonstruktorskih organizasyonlarında pratik eğitim görürler. Öğrencilere ayrıca yurtdışında uygulamalı eğitim fırsatı verilir: Almanya, İngiltere, Hollanda, Danimarka ve Macaristan. Bu profil eğitiminin mezunları, yeni araç ve inşaat ekipmanları üreten işletmelerde: işletme bakımı ve onarımı yapan kuruluşlarda; makinelerin aşınmış ve yenilenmiş parçalarının üretilmesinde; mühendislik ve teknoloji firmalarında çalışabilirler. İmalat, hizmet ve araştırma kuruluşlarına ek olarak mezunlar mesleki bilgilerini kullanarak araç, inşaat makineleri ve yedek parça tedariki ile uğraşan büyük dağıtım ve satış firmalarında başarılı bir şekilde çalışabilir.

Petersburg Politeknik Üniversitesi, St. Petersburg

SPbPU'nun otomotiv endüstrisine katkısı sadece sanayi için kaliteli uzmanlar sağlamakla kalmıyor, aynı zamanda kendi yararına araştırmalar da yapmaktadır. St. Petersburg Politeknik Üniversitesi, büyük Rus ve yabancı otomobil üreticileriyle ortak projelerin kapsamlı bir şekilde geliştirilmesine katılmaktadır. Bugün, SPbPU Bilgisayar Mühendisliği Merkezi (CompMechLab®), BMW Grubu, Ferrari, General Motors, Volkswagen Grubu gibi tanınmış otomobil üreticilerinin

teknolojik zincirlerine kesintisiz bir şekilde entegre edilmiştir.

AVTOVAZ ve Politeknik Üniversitesi arasındaki uzun yıllar öncesine dayanan işbirliği, çeşitli şirketleri ders vermeye, deneyim paylaşmaya ve ortak mühendislik merkezleri kurmaya teşvik etmektedir.

Togliatti Politeknik Üniversitesi, Samara Oblast

Togliatti Politeknik Enstitüsü, AVTOVAS için mühendislik, tasarım ve araştırma çalışmaları yapmak üzere bir otomotiv bölümü içermektedir.

Elektrik ve Enerji Mühendisliği Enstitüsü TSU'nun en eski departmanı olan Elektrik Mühendisliği Fakültesi'ni temel alarak kurulmuştur. 60 yılı aşkın süredir biriktirdiği yüzünü, geleneklerini ve tecrübesini muhafaza etmiştir.

Günümüzde Enstitüsü beş bölümden oluşmaktadır:

- Güç Kaynağı ve Elektrik Mühendisliği Bölümü;
- Endüstriyel Motorlu-Ekipman ve Mekanik Bölümü;
- Endüstriyel Elektronik Bölümü;
- Enerji Santralleri ve Kontrol Sistemleri Bölümü;
- Teknolojik Süreçler ve Üretim Otomasyonu Bölümü.

Elektrik ve Enerji Mühendisliği Enstitüsü, Samara Bölgesi işletmelerine yetenekli mühendisler sağlamakta lider konumdadır. Endüstriyel Elektronik, Elektrik Enerjisi Mühendisliği, Elektronik ve Mikroelektronik, Elektrik Ekipmanları ve Elektrik Endüstrisi, Elektrik Mekaniği ve Elektrik Teknolojisi gibi popüler mühendislik alanlarında lisans, yüksek lisans ve doktora programları sunmaktadır. Programlar, elektrik mühendisliği prensipleri ile birlikte matematik, fen, bilgisayar ve mühendislik temellerini destekleme bilgisine odaklanmaktadır.

AutoCAD, MathCAD, Elektronik İş Tezgahtı ve MatLAB sistemleri gibi mühendislik eğitime modern yaklaşımlar uygulanmaktadır. Vurgu, Volga Nehri bölgesinde bulunan canlı endüstriyel ortamı yansıtacak bugünün ve yarının teknolojilerine yapılmıştır.

Enstitü yeterliliğinin yüksek olması, uygulamalı araştırmaların yapılmasını mümkün kılar. Enerji Denetim Merkezi, yerel ve bölgesel işletmelere hizmet sunmaktadır.

Enstitü, programlarını ulusal ve uluslararası mesleki topluluğun şartları ile uyumlu tutmaya çalışmaktadır.

Enerji Arzı programı, ENAEE üyesi olan Rus Mühendislik Eğitimi Derneği tarafından akredite edilmiştir.

EUR-ACE kalite etiketi mühendislik programının uluslararası standartlarla uyumlu olduğunu teyit etmektedir.

Enstitü her yıl uluslararası bilim konferansı "Enerji Verimliliği ve Üretim Sürecinin Güvenliği" ne ev sahipliği yapmaktadır.

Başlıca Araştırma Alanları:

- Motorlu taşıtlar için yerleşik bilgisayarlar;
- Petrol sahalarının ve gaz depolarının sismolojisini araştırmak için impulsif enerji kaynağı;
- Vibro- ve itiş teknolojileri;
- Elektromekanik dönüştürücüler;
- Yarı iletken konvertörlerin ve diğer elektrik tesisatlarının elektromanyetik uyumluluğu
- Güç kaynağı kaynakları;
- Elektronik başlatma-regülasyon cihazları ile lambalar.

Enstitünün programları, öğrencileri profesyonel mühendis ve endüstri lideri olmaya hazırlamak için tasarlanmıştır. Enstitünün programları, öğrencileri profesyonel mühendis ve endüstri lideri olmaya hazırlamak için tasarlanmıştır. Elektrik Enerjisi mühendisleri tasarım, imalat, araştırma, geliştirme, test, inşaat, işletme, satış, yönetim, danışmanlık ve öğretim gibi çeşitli faaliyetlerle uğraşmaktadır.

Moskova Devlet Üniversitesi MAMI, Moskova

Lomonosov Enstitüsü, araç üretimi ve otomobil, içten yanmalı motorlar, makine ve elektrik mühendisliğinde bakım uzmanlığı alanlarında mühendis yetiştirmektedir.

"AVTOVAZ" grubunun üniversitesi, uzmanlaşmış laboratuvarların, dersliklerin, atölye çalışmalarının ve uygulama alanlarının en büyük kompleksidir.

GAZ Grubu'nun Kurumsal Üniversitesi en çok talep göre meslekleri içeren de 480 benzersiz programda çalışanları eğitmektedir.

GAZ Grubunda, gelecekteki işgücü eğitime ilişkin temel bir sistem kurulmuştur; bunlar arasında, okullar, teknik kolejler ve üniversiteler olmak üzere her seviyedeki eğitim kurumlarıyla işbirliği yer almaktadır.

GAZ Group'un uzmanları, öğrencilerin ders ve mezuniyet projelerini denetlemekte, öğrencileri ve öğretmenleri şirket tesislerindeki pratik çalışmaları ve stajları sırasında yönlendirmekte, uzmanlaşmış eğitim kurumlarında konuyla ilgili bölümleri organize etmektedir.

GAZ Grubu, büyük Rus üniversitelerinin işveren kurullarında temsil edilmektedir: Moskova Teknik Üniversitesi'nde N.E.Bauman, Nijni Novgorod Üniversitesi'nde N.I. Lobachevsky temsil etmektedir.

Ayrıca Yaroslavl Teknik Üniversitesi ve diğerlerinde temsilciler vardır. Bütün bunlar, endüstriye özgü üniversitelerden ve kolejlerden mezun olanların, modern üretim operasyonlarının güncel gereksinimlerini karşılamak için yeterlilik seviyelerini

ağlamasına yardımcı olmaktadır.

Şirket, akademik kurumlarla işbirliği içinde ve temel teorik bilginin pratik çalışma sahası eğitimiyle kaynaştırılmasıyla, şirketin ihtiyaçları doğrultusunda genç uzmanların eğitimi üzerine odaklanmaktadır.

2012'de uluslararası OEM'lerle ortak projelerin bir parçası olarak Gorky Otomobil Fabrikasında yeni bir Eğitim Merkezi kuruldu - çalışanlar burada, özel eğitim alanlarında küresel otomotiv endüstrisinin en iyi teknolojilerinde uzmanlaşıyor, üretim ve lojistik operasyonların her aşamasında iş simülasyonu yapmaktadır.

GAZ Grubu ve Rusya Volkswagen Grubu Eğitim merkezine 3 milyon avro yatırmıştır. Her yıl yaklaşık 600 kişi burada eğitim görmektedir.

GAZ Grubu, Rusya Federasyonu Gençlik Dairesi ve Oleg Deripaska Vakfı "Volnoye Delo" tarafından uygulanan "Robotik: Yenilikçi Rusya'nın Mühendislik ve Teknik Personeli" adlı Rus programını desteklemektedir.

Programın amacı gençlerin yenilikçi yaratıcılığının teşvik edilmesi, modern üretim için mühendislik ve teknik personelin yetiştirilmesidir. Şirket her yıl yapılan "Robofest" festivali ve robotik araçların "Robocross" yarışmasını destekliyor.

Türkiye'deki Üniversiteler ve Ar-Ge Kuruluşları

Türkiye'de otomotiv sanayi, çoğunlukla yükseköğrenim mezunlarını istihdam eden imalat sektörlerinden biridir. İşverenlerin yaklaşık % 8'i mühendislik derecesine sahiptir. Son yıllarda birçok üniversite, özellikle Otomotiv Mühendisliğine ayrılmış yeni programlar başlatmıştır:

Üniversite	Lisans	Y. Lisans	Doktora
Afyon Kocatepe Üniversitesi	+		
Atılım Üniversitesi	+	+	
Boğaziçi Üniversitesi		+	
Cumhuriyet Üniversitesi	+		
Çukurova Üniversitesi	+	+	
Fırat Üniversitesi	+	+	
Gazi Üniversitesi	+	+	+
Hacettepe Üniversitesi	+		
Işık Üniversitesi	+		
İstanbul Teknik Üniversitesi		+	
Karabük Üniversitesi	+		
Kocaeli Üniversitesi	+	+	+
Mersin Üniversitesi	+		
Okan Üniversitesi	+	+	
Pamukkale Üniversitesi	+	+	
Sakarya Üniversitesi		+	+
Süleyman Demirel Üniversitesi	+		
Uludağ Üniversitesi	+	+	+
Yakın Doğu Üniversitesi	+		

Türkiye'deki en tanınmış ve seçkin vakıf üniversitelerinden olan Okan Üniversitesi, lisans ve lisans üstü programlarında 14 bin öğrenciden oluşan çeşitliliği yüksek bir kitleye sahiptir. Okan Üniversitesinde şu anda 43 farklı ülkeden öğrenciler bulunmaktadır. 138'den fazla lisans ve lisans üstü program sunmaktadır. Üniversite altı fakülte, iki uygulamalı bilimler okulu ve üç yüksekokuldan oluşmaktadır. Üniversite ayrıca rağbet gören mesleki fırsatlara karşılık gelen çok çeşitli iki yıllık ön lisans programları sunmaktadır.

İş ilişkilerinde sınırların kalktığı bu global iş çağında, yepyeni mühendislik becerileri gerekmektedir. Okan Üniversitesi Otomotiv Mühendisliği Lisans Programı, derslerini bu doğrultuda revize ederek öğrencilerimizin benzersiz kariyer ihtiyaçlarını karşılamak üzere zengin bir çalışma alanı yelpazesi sunar. Çok farklı yerlerden gelen birinci sınıf öğretim elemanları, ders programını yürütürken teori ve pratik arasında bir denge sağlamaktadır.

Hacettepe Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü, Otomotiv Mühendisliği Programı ve Makine Mühendisliği alanında da yüksek lisans ve doktora programları sunmaktadır. Bölümün araştırma odak noktaları otomotiv mühendisliği, katıların mekaniği ve tasarımı, mekanizmalar ve makine teorisi, malzeme, kontrol, mekatronik, sensörler ve termal-akışkan mühendisliği ve enerji alanlarındadır. Uludağ Üniversitesi Otomotiv Mühendisliği Bölümü 2010 yılında kurulmuş ve 2011 yılında yüksek lisans eğitimi vermeye başlamıştır. Otomotiv Mühendisliği Bölümü, Türkiye'de türünün ilk örneği olan öncü bir bölümdür. Bölümde öğrencilere ileri düzeyde eğitim ve araştırma imkanı sunarak Otomotiv Mühendisliği Yüksek Lisans mezunu olma imkanı tanıyan iki program bulunmaktadır. Otomotiv Mühendisliği alanında tezli ve tezsiz yüksek lisans programları bulunmaktadır. Tezsiz yüksek lisans programı Politecnico di Torino (PdT) İtalyan üniversitesi desteğiyle sunulmaktadır.

Atılım Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, mevcut konvansiyonel mühendislik bölümlerinde ek olarak mekatronik, üretim, yazılım, enformatik sistemleri, enerji sistemleri gibi yeni ve popüler mühendislik alanları ve otomotiv mühendisliği bölümüyle Türk üniversiteleri arasında eşsiz bir konuma

sahiptir. Fakültede toplam on dört bölüm bulunmaktadır. 1997'de kurulan fakülte, görece çok sayıda departmanı, güçlü ve dinamik bir akademik kadro ve modern eğitim ve araştırma tesisleri ile kısa sürede saygın bir yer edinmiş ve şimdi Türkiye'deki ünlü kamu üniversiteleri ile rekabet halindedir.

Rusya ve Türkiye Karşılaştırması

Rusya, tüm vatandaşlar için kaliteli eğitim konusunda köklü bir geleneğe sahiptir. Muhtemelen dünyanın birçok Batı Avrupa ülkesini aşan okuma yazma oranını (%98) ulaşan en iyi kitlesel eğitim sistemlerinden birine de sahiptir. Eğitim, zorunlu Temel Eğitim ve devamında Yüksek Öğretim olmak üzere ikiye bölünmüştür.

Rusya'nın yüksek öğretim sistemi, 18. yüzyılın ortalarında Moskova ve St. Petersburg'daki üniversitelerin kurulmasıyla başlamıştır. Sistem Almanya'ya benzer yapıda kurulmuştur.

Sovyet zamanlarında Rusya nüfusunun tamamı en azından orta öğretimi tamamlamıştır. Yüksek öğrenim daha önce olduğu gibi halen çok prestijli görülmektedir. İnsanların %50'den fazlası yüksek öğrenim mezunudur.

Rusya'daki eğitimin en önemli avantajlarından biri, özellikle kalitesi düşünüldüğünde maliyettir. Rusya'da 22 üniversite, Üniversite Ağı Sıralamasına göre dünyanın ilk 800 üniversitesinde yer almaktadır.

Rusya'nın avantajlarından biri, gelişmekte olan pazarların çoğunun otomotiv endüstrisini yabancı otomobil üreticilerinin güçlü katılımıyla kurarken Rusya'nın kendi endüstrisine zaten kurmuş olmasıdır. Ve ülkenin yazılım endüstrisi dünyadaki en hızlı büyüyen pazarlardan biridir.

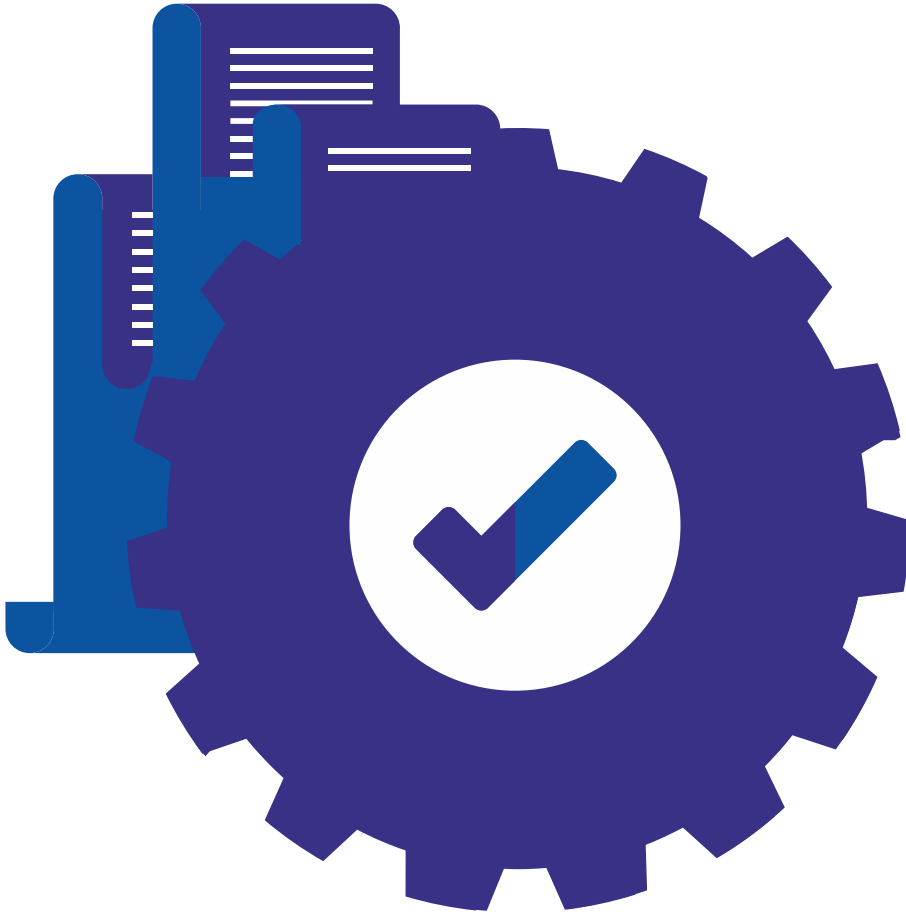
Türkiye'de öğrenim için temel motivasyonları, nispeten ucuz ve kaliteli bir eğitim imkânı, burs imkânları ve konaklama ve öğrenim ücretleri, sağlık sigortası ve seyahat masraflarını da içeren aylık burs imkanlarını içermektedir.

Üniversite Ağı Sıralamasına göre Türkiye'de dünyanın ilk 800 üniversitesi arasında 11 üniversite yer almaktadır. Hatta Türkiye'deki 5 üniversite ilk 500 arasında yer almaktadır.

Rusya daha iyi eğitim olanakları sunmaktadır ve dolayısıyla daha eğitimli işgücü yetiştirmektedir.



Sonuçlar



Sonuç Tespitleri

Petrol ve doğal gaz ihracatında lider olan Rusya, uluslararası yatırımcılar arasında enerji endüstrisiyle bilinmektedir. Ancak, Rusya'ya yatırım yapan şirketler aynı zamanda büyüyen bilgi teknolojileri (BT) ve telekomünikasyon sektörlerini de izliyorlar. Özellikle, ülkenin yazılım endüstrisi dünyanın en hızlı büyüyen pazarlarından biridir.

Çoğu gelişen piyasa otomotiv endüstrilerini yabancı otomobil üreticilerinin güçlü katılımı ile geliştirmiş olsa da, Rusya'nın kendi otomobil endüstrisi mevcuttu. Hem yolcu hem de ticari segmentlerde, Rusya'nın kapitalizme girişi, iki tekerlekli endüstrisi dışında, tüm segmentler arasında güçlü bir yerli otomotiv endüstrisini miras aldı; 1930'ların başlarından beri Rusya'da binek otomobiller, her boyda ticari kamyonlar ve otobüsler üretilmekteydi.

Rusya'nın uzun vadeli yatırım cazibesi, büyük ölçüde yasama çerçevesinin geliştirilmesine ve ekonomide devletin katılımını azaltmasına aynı zamanda üretim ve yönetimde yeni teknolojiler kullanılmasına bağlıdır.

Rusya Federasyonu'nda yerelleştirme önümüzdeki yıllarda tüm uluslararası otomobil üreticilerinin başlıca endişelerinden biri olacaktır. Bazı yabancı otomotiv tedarikçileri plastik, enjeksiyon / üfleme kalıpları, metal presleme ve metal boru bükme ve kaynak alanında ön tedarikçilere ihtiyaç duymaktadır.

Yerel otomobil endüstrisinin büyümesi, mevcut ve yeni üretim tesislerinin geliştirilmesi ve endüstriye ilave yatırım yapılması yönündeki hükümet politikaları tarafından desteklenmektedir. Hükümet, gelecekte sanayiye verdiği önemi korumak konusundaki istekli olduğunu da dile getirmiştir.

Rus işgücü piyasası, nispeten düşük maaşlarla çalışan çok vasıflı bir işgücünün bulunması ile karakterize edilir. Bu da yatırımcılar için bir avantajdır.

Türkiye otomobil endüstrisi, şirketlerin dinamik bir iç pazar ve Avrupa ülkelerine kıyasla nitelikli ancak nispeten ucuz bir işgücüne ulaşmalarını sağlar. Otomotiv piyasası büyümekte ve araç üretimi istikrarlı bir şekilde artmaktadır. araçların üretimi

giderek artmaktadır. Türk hükümeti otomotiv endüstrisini çeşitli şekillerde desteklemektedir ve Ar-Ge çalışmalarına özel bir önem vermektedir.

TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi, menzili uzatılmış elektrikli araç da dahil olmak üzere birçok otomotiv projesini koordine etmektedir. Türk otomotiv sektöründeki mevcut üreticiler yatırımlarını artırmaya devam etmektedir. Bununla birlikte, bir sonraki aşamaya geçmek ve üretimdeki katma değeri artırmak için yeni stratejik yatırımların hedeflenmesi gerekecektir. Türk lojistik sektöründeki olumlu gelişmeler, Türk otomobil üreticilerine de geniş fırsatlar sunmaktadır. Öte yandan, sanayinin ithalat bağımlılığı ve artan enerji fiyatları Türkiye'ye karşı temel tehlikelerdir. Ayrıca, yeni araç satış vergileri araç parkının gelişimini yavaşlatan bir faktördür.

Türkiye'nin artan cari açığı yatırımcılar için önemli bir makroekonomik risk oluşturmaktadır. Başlıca şehirlerdeki terörist saldırılar ve Türkiye'nin Suriye'deki iç savaşa olan yakınlığı gibi politik riskler de makroekonomik istikrarsızlığa neden olmaktadır. Dünya Rusya'nın Suriye'deki Rolünü isteksizce kabul etmeye başlasa da, Rusya endüstrisi ülkenin jeopolitik başarılarına yetişmekte zorlanmaktadır.

Rusya ile Türkiye arasındaki ekonomik bağlar son yirmi yılda kuvvetlenmiştir. Karşılıklı yatırımlar artmış Rus turistler gelmiş, enerji işbirliği genişletilmiş ve kültürel bağlar güçlenmiştir. Daha sonra, 24 Kasım 2015'te bir Türk Hava Kuvvetleri F-16 savaş uçağı, Türk hava sahasını ihlal ettiği için Rus uçağını vurdu. Rus jetinin düşürülmesinden hemen sonra, Rus hükümeti Türkiye'ye bazı ambargolar uyguladı ve vatandaşlarını, önceden planlanmış yolculukların iptal edilmesi de dahil olmak üzere Türkiye'ye gitmemeleri konusunda uyardı. Rusya domates, portakal, elma, kayısı, lahana, brokoli, mandalina, armut, şeftali, salatalık, erik, çilek, soğan, karanfil dahil olmak üzere Türk meyve ve ürünleri ve kümes hayvanları ithalatını yasakladı.

İki ülke arasındaki uzlaşma sonrasında Rusya yaptırımları kademeli olarak kaldırmaya

başladı. Ancak, Rusya'da 425 milyon dolar piyasa potansiyeline sahip domates ve üzüm gibi gıdalara yönelik ithalat yasakları yürürlükte kaldı. Rusya bu yakınlarda soğan, brokoli ve karnabahar gibi bazı Türk tarım ürünlerinin ihracat yasaklarını kaldırdı.

Bir yeniden normalize etme işlemi başlatılmıştır, henüz bu yasak tam olarak kaldırılmış değildir; Türk çiftçiler büyük ölçüde olumsuz yönde etkilenmektedir. Rusya tarafında, Türkiye ile doğrudan yatırım ve turizmden oluşan ekonomik ilişkilerde prensipte restorasyon izin veren hükümet anlaşması imzalanmıştır. Türkiye ve Rusya arasındaki ilişkiler tersine dönmekte ve iyi görünmektedir. kalıcı belirsizlik yatırım işbirliği konusunda uzun bir araya yol açabileceği için, iki tarafın da acilen, iş dünyasının güvenini yeniden inşa etmek gerekmektedir.

Türkiye'ye uygulanan yasaklar kaldırmaya başlandı ve bu süreçte iki ülke arasındaki ekonomik ilişkilerin eskiye dönmesi beklenmektedir. Türk yatırımcılar binek araçları yerine otobüs üreticileri ile rekabete girdiği takdirde Rusya otomotiv pazarında birçok avantaj ve fırsatla karşılaşacaktır.”

Kaynakça

Overview of the Russian and CIS automotive industry February 2017 - EY

Russian passenger car and commercial vehicle market: 2016 results and Outlook - PWC

Automotive Market in Russia / Trends and Forecasts - Autostat Analytic Agency

Russia Automotive Sector 2016/2017 - EMIS Insights

Global Automotive Tax Guide 2016 - PWC

Doing business in Russia Employee aspects - EY

Tax incentives in Russia - Deloitte

Russia in Figures 2016 - Federal State Statistics Service

Statistics Office

Russian Automotive Market Research

Federal Customs Service

The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers OICA

European Automobile Manufacturers' Association ACEA

European Economic Area EEA

Emisia SA

Eurostat

Eurasian

Euromonitor International

LMC Automotive

MF

WorldBank

Central Bank of Russia

Russian Federal Treasury

Rosstat

Moscow Exchange

UNCTAD

BMI

Bloomberg

CEEMEA

The Association of European Businesses AEB

Avito Auto

CEIC

World Economic Forum Global Competitiveness Report

The Economist Intelligence Unit

www.tradingeconomics.com

GAZ Group

IHS Automotive,

Kamaz Group

Avataz

<http://justengineeringschools.com/top-best-automotive-engineering-schools-and-colleges-in-asia/>

Notlar

Notlar

Notlar



Xsights
RESEARCH AND CONSULTANCY

Istanbul Office
Divanyolu Caddesi, Hoca Rüstem Sk,
Kader Han, Kat: 3-4,
Sultanahmet, Istanbul / Turkey

P : +90 212 213 60 02
M : info@xsights.co.uk
W : www.xsights.co.uk

London Office:
First Floor, 736 High Road,
North Finchley,
London N12 9QD.

P : +44 203 868 01 68
M : info@xsights.co.uk
W : www.xsights.co.uk