



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



Ar-Ge Şubesi

Ekim, 2017

Ekonomik Yapı

GSYİH (Milyon \$)	KBGSYİH (\$)	Büyüme Oranı (%)	Nüfus	Yüzölçümü (km ²)	Başkent
1,280.4 (2016, EIU) milyar \$	9.572.432 (2016, IMF) \$	% - 0,2 (2016, EIU)	146.5 (2016)	17.075.400	Moskova

	2013a	2014a	2015a	2016b	2017c
GSYİH (milyar dolar, cari fiyatlarla)	2,226.8	2,027.0	1,333.9	1,242.7	1,471.9
Reel Büyüme Oranı (%)	1.2	0.7	-3.7	-0.6	0,9
Kişi Başına GSYİH (\$, PPP)	24.143	25.009	24.410	24.630	25.335
Özel Tüketim Harcamaları (% büyüme hızı)	4.3	1.5	-9.4	-2.6	1.4
Kamu Harcamaları (% büyüme hızı)	1.4	0.2	-1.8	-1.5	-1.0
Gayrisafi Sabit Yatırımlar (% büyüme hızı)	1.3	-2.0	-7.7	-4.5	1.0
İşsizlik Oranı (% , ort.)	5.5	5.2	5.6	8.2	8.3
Enflasyon Oranı (% , ort.)	6.8	7.8	15.5	7.0	5.4
Kredi Faiz Oranı (% , ort.)	9.5	11.1	15.7	12.7	10.0
Ruble:\$ (yıl sonu)	32.73	56.26	72.88	61.36	60.16
İhracat (fob, milyon dolar)	521,835	497,762	341,467	260,580	290,846
İthalat (fob, milyon dolar)	-341,269	-308,026	-192,955	-166,114	-175,395
Dış Ticaret Dengesi (milyon dolar)	180,566	189,737	148,513	94,466	115,451
Cari İşlemler Dengesi (milyon dolar)	33,428	58,319	69,564	35,307	46,839
Bütçe Açığı (% GSYİH)	-0.5	-0.4	-2.4	-3.9	-2.8
Kamu Borçları (% GSYİH)	9.0	9.5	9.4	13.5	15.5

a: Gerçek b: Öngörü c:tahmin

Kaynak: The Economist Intelligence Unit, Country Report 2016

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

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

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

Merkezi planlama ve sahip olduğu zengin kaynaklar nedeni ile Rusya'da sanayi sektörü ağır sanayi yönünde gelişmiştir. Yakıt, enerji ve metalürji üretimi toplam sınai üretimin %35'ten fazlasını oluşturmaktadır. Elektrik ve gıda üretiminin sınai üretimdeki payının yaklaşık %25 olduğu göz önünde bulundurulduğunda ileri teknoloji ve tüketim malları üretiminin Rus ekonomisinde çok küçük bir payı olduğu ortaya çıkmaktadır. Tekstil sektörünü de kapsayan hafif sanayinin de sınai üretimdeki payı çok cüzi düzeydedir.

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

Büyük işletmeler, yüksek düzeyde seyreden uluslararası petrol ve metal fiyatları ve bununla birlikte Ruble'deki devalüasyon nedeniyle ortaya çıkan girdi maliyetlerindeki düşüş sayesinde

elde ettikleri yüksek karlardan istifade ederek otomotiv gibi sektörlerde gerçek değerinin çok altında fiyatlardan varlıklar edinmiştir.

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

Ekonomi Politikaları

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

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

1992 yılında pazar ekonomisinin mümkün olduğunca hızla inşa edilebilmesi için bir ekonomik program tasarlanmıştır. Ancak üretimdeki düşüş, mali dengesizliklerdeki genişleme ve yapısal reformlardaki yavaş ilerlemenin önüne yeterince geçilememiştir. 1994 yılında Merkez Bankası tarafından IMF desteği ile sıkı para politikası uygulaması başlatılmış ve enflasyonla mücadelede dönük bir bütçe kabul edilmiştir.

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

1997-98 döneminde Rusya'nın başlıca ihraç mallarının fiyatlarındaki düşüş ve Asya krizinin sonucunda yatırımcıların gelişen pazarlara yatırımlarda çekimser kalmaları Rus ekonomisi üzerinde güçlü bir dış şok etkisi yaratmıştır. Söz konusu dışsal şok, hızla artan borçlardan ve mikro düzeyde yapısal değişikliklerin eksikliğinden kaynaklanan ekonomik sorunları daha da şiddetlendirmiştir. Sonuç olarak Ruble'nin devalüasyonu ve iç borçların ödenememesi ile karşı karşıya kalınmıştır. Ağustos 1998'de çok ciddi bir ekonomik kriz başlamıştır. Kriz öncesinde 1

\$: 6,3 Ruble iken, kriz sonrasında 1 \$: 20 Ruble'ye ulaşmıştır. Enflasyon belirgin şekilde yükselmiş, 1998 yılı sonu itibarı ile %85'e ulaşmıştır. 1998 yılında ayarlanabilir sabit kurdan, dalgalı döviz kuru sistemine geçilmiştir.

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

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

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

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

2001 yılından bu yana gerçekleştirilen başlıca reformlar şöyledir:

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

Ekonomik Performans

Rusya'nın ekonomik görünümü, Ukrayna krizi nedeni ile uygulamaya konulan uluslararası yaptırımların olumsuz etkilerinin yapısal olumsuzluklar ile bir araya gelmesi ile birlikte kötüye gitmiştir. Düşen petrol fiyatları ve hızlı sermaye çıkışları rublenin devalüasyonuna sebep olmuş, netice olarak enflasyon yükselmiş ve zincirleme etki ile hanehalkı tüketimi de gerilemiştir.

Petrol fiyatlarının düşmesi Rusya'nın kamu gelirinin, ihracatının azalmasına neden olup, ekonomik durgunluğun başgöstermesine yol açmıştır. Ruble 2015 yılında yüzde 20 kadar daha değer kaybı yaşamıştır.

OPEC tarafından petrol üretim seviyesinin günlük 1,2 milyon varil düşürülerek 32,5 milyon varil seviyesinde sabitlenmesi kararını takiben, Rusya Enerji Bakanı Aleksandr Novak, OPEC ile yapılan anlaşma sonrası petrol üretimini günlük 11,2 milyon varilin altına indireceklerini açıkladı. Novak, OPEC ile yapılan anlaşmanın ardından Rusya'nın günlük 11,2 milyon varil olan petrol üretimini, 300 bin varil azaltacağını açıklamıştır.(Kasım 2016)

Ekonomi 2015 yılında %3.7 oranında daralmıştır. 2016 yılında ekonomideki daralma oranı % 0,6 olarak gerçekleşmiştir. (EIU)

Otomotiv Endüstrisi

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

Rusya Federasyonu'nun motorlu araç üretimi 2009 yılında sert bir düşüşle 1.5 milyon adetlerden 700.000 adetlere gerilese de 2010 yılında hızla toparlanarak tekrar 1,4 milyon adedin üzerine çıkmış, 2011 yılında 2 milyon adet, 2012 ve 2013 yıllarında ise 2.2 milyon adede yükselmiştir. Ancak 2014 yılı sonrasında Ukrayna ile yaşanan kriz, petrol fiyatlarının hızla gerilemesi, AB'nin uyguladığı ambargolar ve rublenin değer kaybetmesi gibi bir dizi zincirleme gelişme neticesinde Rusya'nın üretim adetleri 2014 yılında 1.9 milyon, 2015 yılında 1.4 milyon ve 2016 yılında 1.3 milyon adede gerilemiştir. 2017 yılı ilk yarısında Rusya binek otomobiller üretimi %21 artarak 647 bin adet olarak gerçekleşmiştir. Ülkenin motorlu araç üretiminin 2017 yılında 1.5 milyon adedi aşması beklenmektedir.

ÜRETİM

a) Total production

	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (F)
Car	1,951,393	1,890,298	1,668,180	1,202,627	1,116,918	1,233,351
LCV	167,540	184,107	103,962	99,804	103,122	95,824
HCV	111,211	111,093	90,756	70,216	83,013	88,402
Total:	2,230,144	2,185,498	1,862,898	1,372,647	1,303,053	1,417,577

Kaynak: IHS Automotive

b) Passenger cars

Brand	2012	2013	2014	2015	2016
Lada	600,990	497,058	389,772	305,414	276,015
Kia	191,535	216,846	198,979	163,673	153,197
Hyundai	125,282	137,062	139,121	139,472	131,607
Renault	167,216	198,825	202,276	126,522	124,494
Volkswagen	118,436	127,461	103,558	83,199	85,846
Nissan	47,483	66,948	97,890	79,915	62,444
Skoda	60,402	54,885	74,125	50,544	57,975
Toyota	30,394	43,945	50,627	39,511	39,061
Ford	115,569	88,727	49,209	35,281	38,596
Chevrolet	194,865	146,265	98,748	38,780	33,520

Kaynak: IHS Automotive

Production for top 10 brands (LCVs),

Brand	2012	2013	2014	2015	2016
GAZ	103,360	107,390	63,258	58,489	59,129
UAZ	39,196	37,488	27,890	32,361	32,348
Ford	11,343	15,020	5,720	3,337	5,908
Mercedes-Benz	0	2,318	5,174	5,048	4,255
Volkswagen	4,847	18,858	1,431	562	1,351
Hyundai	1,086	0	0	0	131
Isuzu	1,710	1,032	0	0	0
Izh	3,755	0	0	0	0
SsangYong	1,826	2,001	489	7	0
TagAZ	417	0	0	0	0

Kaynak: IHS Automotive

Production for top 10 brands (HCVs)

Brand	2012	2013	2014	2015	2016
KamAZ	47,208	43,130	39,059	28,482	34,894
GAZ Group	24,427	32,839	21,441	19,188	21,602
PAZ	11,523	11,121	7,876	6,819	8,419
URAL	6,494	5,727	7,107	7,196	6,879
Sollers	1,567	1,056	2,350	2,407	2,322
LiAZ	2,002	1,999	1,442	1,266	1,601
Mercedes Benz Truck	2,479	2,609	1,499	825	1,521
Vostok					
Volvo	4,830	3,104	1,448	312	1,274
Avtotor	544	1,366	2,947	547	1,228
Fuso KamAZ Trucks	2,206	2,621	1,750	748	621

Kaynak: IHS Automotive

PAZAR

Rusya Federasyonunda yaklaşık %90'ını binek otomobillerin oluşturduğu ve 2014 yılına kadarki geçmiş üç yılda 3 milyon adet civarında seyreden canlı bir motorlu araçlar pazarı da bulunmaktadır. Pazar 2014 yılında %15 daralarak 2.5 milyon adet, 2015 yılında %44 daralarak 1.4 milyon adet, 2016 yılında ise %2,5 daha daralarak yine 1.4 milyon adet olarak gerçekleşmiştir. Pazarın 2017 yılında tekrar büyüme trendine girerek 1.6 milyon adede, 2020 yılına gelindiğinde ise 2.3 milyon adede ulaşması beklenmektedir. Nitekim Rusya hafif araçlar pazarı Ocak-Ağustos 2017 döneminde %10 büyümüş ve 981 bin adet olarak gerçekleşmiştir.

Total sales

	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (F)
Car	2,744,656	2,597,987	2,327,083	1,494,754	1,312,391	1,440,654
LCV	198,869	193,006	169,396	113,561	114,802	127,913
HCV	134,438	106,540	84,948	49,137	52,237	59,724
Total	3,077,963	2,897,533	2,581,427	1,657,452	1,479,430	1,628,291

Kaynak: IHS Automotive

Binek Otomobiller

Top 10 brands (passenger cars)

	2012	2013	2014	2015	2016	Market share (%)
Lada	536,626	449,991	378,204	263,001	259,377	19.8
Kia	187,334	198,023	195,695	169,471	149,568	11.4
Hyundai	172,152	180,033	178,907	160,527	144,096	11.0
Renault	188,213	207,931	191,761	119,294	116,796	8.9
Toyota	145,805	148,175	154,652	94,218	90,618	6.9
Volkswagen	169,001	161,517	133,884	79,863	76,140	5.8
Nissan	151,325	143,853	159,481	90,569	70,465	5.4
Skoda	101,985	87,459	84,440	55,012	55,386	4.2
Ford	120,557	93,027	55,739	34,570	37,064	2.8
Mercedes-Benz	37,438	45,414	49,763	41,717	36,913	2.8

Kaynak: IHS Automotive

Hafif Ticari Araçlar

Top 10 brands (LCVs)

Brand	2012	2013	2014	2015	2016	Market share (%)
GAZ	90,247	82,755	69,388	51,192	55,803	48.6
UAZ	31,524	22,289	22,011	22,254	22,622	19.7
Lada	996	6,190	9,135	6,112	6,920	6.0
Mercedes-Benz	3,974	4,314	9,275	7,860	5,687	5.0
Ford	10,257	12,711	10,161	4,447	5,380	4.7
Volkswagen	11,865	11,998	7,151	3,101	4,548	4.0
Toyota	7,247	6,742	7,334	3,932	3,954	3.4
Fiat	6,191	6,444	5,845	3,303	2,071	1.8
Hyundai	2,715	5,898	3,400	1,209	1,615	1.4
Mitsubishi	5,415	5,525	6,041	3,865	1,517	1.3

Kaynak: IHS Automotive

Ağır Ticari Araçlar

Top 10 brands (HCVs)

Brand	2012	2013	2014	2015	2016	Market share (%)
KamAZ	34,721	31,798	26,353	17,575	20,192	38.7
GAZ	11,064	9,939	9,196	7,265	7,241	13.9
MAZ	14,752	9,880	7,853	3,655	3,298	6.3
Scania	6,637	6,445	5,667	2,547	2,518	4.8
Ural	5,209	3,901	3,785	2,367	2,352	4.5
MAN	8,310	6,588	4,585	1,857	2,223	4.3
Mercedes-Benz	5,039	3,998	2,931	1,965	2,054	3.9
Isuzu	889	1,327	1,855	1,897	1,960	3.8
Volvo	8,062	6,285	3,513	1,046	1,709	3.3
Nefaz	2,463	1,747	729	834	1,700	3.3

Kaynak: IHS Automotive

Rusya Federasyonu Otomotiv Endüstrisi (Adet)

	2012	2013	2014	2015	2016	2016 Değ. %
Üretim	2.233.103	2.184.266	1.886.646	1.378.246	1.303.989	-5,4
Pazar	3.141.551	2.998.650	2.545.666	1.440.923	1.404.464	-2,5

Kaynak: OICA

Rusya'nın 87 faslındaki otomotiv ürünleri ihracatı 2014 yılı öncesinde 5 milyar USD'ye yaklaşmışken, 2014 yılı sonrasında düşüşe geçerek 2.5 milyar USD'ye kadar gerilemiştir. Rusya'nın otomotiv ihracatında öne çıkan ülkeler Kazakistan, Belarus, Mısır, Çin, Almanya, İran ve Ukrayna'dır. Ülkenin otomotivdeki başlıca ihraç kalemleri ise 1.1 milyar USD ile binek

otomobiller, 350 milyon USD ile eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, 360 milyon USD ile otomotiv aksam ve parçaları, 470 milyon USD ile özel amaçlı motorlu taşıtlardır.

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

	2014	2015	2016
Mal Grubu	İhracat	İhracat	İhracat
Özel Amaçlı Motorlu Taşıtlar	423,544	512,694	467,275
Binek Otomobil	1,494,611	1,109,783	1,097,519
Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Taşıtlar	508,422	451,529	352,856
Otomotiv Yan Sanayi	506,310	339,572	357,893
87 Faslı Toplam	3,246,557	2,728,434	2,563,801

Kaynak: TRADEMAP

Rusya'nın ithalatında otomotiv ve yan sanayi ürünleri en önemli kalemlerden birini oluşturmaktadır. Rusya'nın 2008 yılında 87 faslındaki ithalatı 50 milyar dolar sınırına dayanırken, kriz öncesi bu dönemde binek otomobil ithalatı 30 milyar dolar, yan sanayi ithalatı (8708) ise 5 milyar dolar seviyelerine yükselmiştir. 2009 yılı ile ithalatta ciddi düşüş yaşanmakla birlikte 2010 yılında ithalat rakamları toparlanmış ve ülkenin yan sanayi ithalatı tekrar 5 milyar USD'nin üzerine çıkmıştır. 2014 yılından itibaren yukarıda vurgulanmış olan gelişmeler neticesinde, ülkenin otomotiv ithalatı önce 31 milyar USD'ye, 2015 yılında 15.4 milyar USD'ye gerilemiş, 2016 yılında 15.6 milyar USD olarak gerçekleşmiştir.

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

	2014	2015	2016
Mal Grubu	İthalat	İthalat	İthalat
Kara Taşıtları için Karoserler	2,818,255	1,078,063	1,124,515
Binek Otomobil	13,161,867	6,490,241	6,027,371
Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Taşıtlar	2,075,231	878,861	1,030,648
Otomotiv Yan Sanayi	9,802,716	5,377,408	5,716,564
87 Faslı Toplam	31,426,474	15,377,788	15,637,225

Kaynak: TRADEMAP

TİM verilerine göre Ülkemizin Rusya Federasyonu'na yönelik otomotiv ihracatı 2011 yılında 927 milyon USD, 2012 yılında ise 940 milyon USD olurken, Rusya 2013 yılında 1 milyar 160 milyon USD'lik ihracat rakamımızla otomotiv sektöründe en fazla ihracat yapılan 5. Ülke

konumuna yükselmiştir. Rusya Federasyonu'na yönelik otomotiv ihracatımız 2014 yılında %32 gerileme ile 794 milyon USD, 2015 yılında %65 gerileme ile 281 milyon USD, 2016 yılında %16 düşerek 237 milyon USD olarak gerçekleşmiştir. 2017 yılı Ocak-Eylül döneminde ise Rusya'ya yönelik otomotiv ihracatımız %35 artmış ve 228 milyon USD olmuştur.

Türkiye-Rusya Fed. Otomotiv İhracatı (Milyon USD)

2012	2013	2014	2015	2016	2017*
940	1.160	794	281	237	228

Kaynak: TİM (TİM Otomotiv mal grubu alınmıştır)

*Ocak-Eylül Dönemi

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

Türkiye'nin Rusya Federasyonu'na Otomotiv İhracatı- USD

	2015	2016	16/15 Değ. %
OTOMOTİV YAN SANAYİ	206.948.567	181.779.386	-12
BİNEK OTOMOBİLLER	54.888.244	44.654.059	-19
OTOBÜS.MİNİBÜS.MİDİBÜS	12.291.068	6.184.884	-50
ÖZEL AMAÇLI MOTORLU TAŞITLAR	4.956.624	1.933.080	-61
EŞYA TAŞIMAYA MAHSUS MOTORLU TAŞITLAR	1.489.059	1.146.198	-23
ÇEKİCİLER	124.210	1.102.353	787
TOPLAM	280.767.687	236.799.961	-16

Kaynak: TİM

Türkiye-Rusya Fed. Otomotiv İthalatı (Milyon USD)

2012	2013	2014	2015	2016	2017*
4.2	5.6	6.1	4.8	4.5	3.8

Kaynak: TÜİK – 87 Faslı baz alınmıştır.

*Ocak-Ağustos Dönemi

Rusya Federasyonu otomotiv endüstrisi ile ilgili daha fazla bilgi için:

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

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

Ülkemizin Rusya Federasyonu'na İhracat Potansiyeli¹

Sektör	GTİP	Potansiyel Ürün	Ülkenin Toplam İthalatı 2016 (milyon dolar)	Türkiye'nin Ülkeye İhracatı 2016 (milyon dolar)	Türkiye'nin Toplam İhracatı 2016 (milyon dolar)	Dünya İthalatında Ülkenin Payı 2015 (%)	Türkiye'nin Ülkeye İhracatındaki Değişim 2015-2016 (%)	Ülkenin Toplam İthalatındaki Değişim 2015-2016 (%)	Ülke İthalatında İlk 5 Ülke ve Pazar Payları 2016 (%)	Ülkenin Türkiye'ye ve Rakip Ükelere Uyguladığı Ortalama Gümrük Oranları (%) (Tahmini)
Otomotiv Ana ve Yan Sanayi	8407	Kıvılcım ile ateşlemeli içten yanmalı doğrusal veya döner pistonlu motorlar	913	0	196	2.6	-100	-15	Çin: 44 Japonya: 15 İngiltere: 7 Fransa: 7 Almanya: 6 Almanya: 32	MFN: 5.6
Otomotiv Ana ve Yan Sanayi	8408	Dizel, yarı dizel motorlar	561	0,2	250	1	-91	28	Çin: 22 Belarus: 6 ABD: 6 Japonya: 6	MFN: 4, Belarus:0

¹ T.C. Ekonomi Bakanlığı Ülke Masaları Bölümünden alınmıştır.

Otomotiv Ana ve Yan 8703 Sanayi	Otomobiller	6.027	44,6	8.356	1	-19	-7	Japonya: 38	MFN: 17,8
								Almanya: 21	
								ABD: 12	
								İngiltere: 9	
								Belarus: 3	
Otomotiv Ana ve Yan 8704 Sanayi	Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar	1.031	1,1	4.579	0.7	-25	17	Belarus: 45	MFN: 11,8
								Tayland: 8	
								Almanya: 7	
								Finlandiya: 6	
								Japonya: 5	
Otomotiv Ana ve Yan 8707 Sanayi	Kara taşıtları için karoserleri	1.125	0	44	13	-96	4	Slovakya: 35	MFN: 39,2
								Kore: 22	
								Japonya: 21	
								Almanya: 10	
								ABD: 7	
Otomotiv Ana ve Yan 8708 Sanayi	Motorlu taşıtlarda kullanılan yedek parçalar	5.717	108,09	3.868	1.5	-13	6	Almanya: 15	MFN: 2
								Çin: 15	
								Japonya: 13	
								Kore: 11	
								Romanya: 5	

