NUMMER 17 | SEPTEMBER 2021

17

DAS TÜRKEI BRIEFING

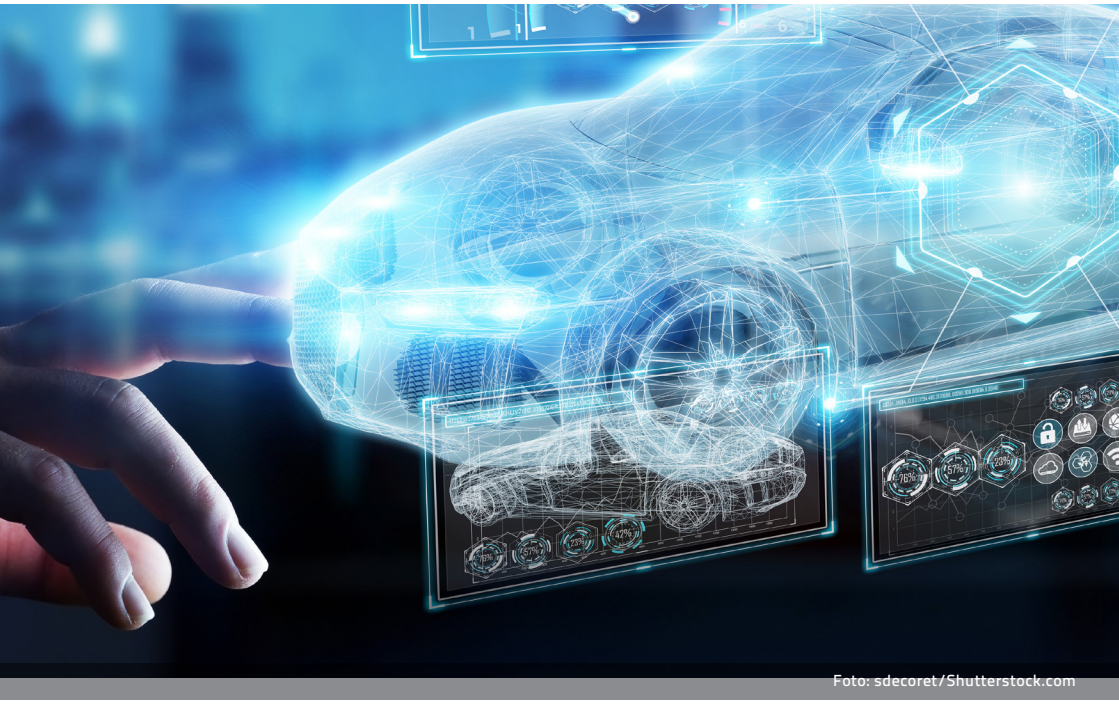


Foto: sdecoret/Shutterstock.com

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

mit diesem Türkei Briefing möchten wir Sie in regelmäßigen Abständen über den Wirtschaftsstandort Türkei informieren. Gerne stehen wir Ihnen auch als Ansprechpartner zur Verfügung, falls Sie weitergehende Informationen zu bestimmten Themen wünschen. Auf Seite 10 finden Sie unsere Kontaktdaten.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre und freuen uns über Ihr Feedback.

modus factum

2 Das türkische Auto im digitalen Kapitalismus

8 Epochaler Umbruch in der Automobilindustrie

9 Im Gespräch mit Alper Kanca

11 Türkische Wirtschaft auf einen Blick

Das türkische Auto im digitalen Kapitalismus

Die türkische Wirtschaft legte im zweiten Quartal dieses Jahres ein fulminantes Wirtschaftswachstum zurück: Das Bruttoinlandsprodukt wuchs gegenüber dem Vorjahresquartal um 21,7 Prozent an. Eine der Hauptsäulen dieser Wirtschaftsdynamik ist die Automobilbranche. Wie kein anderer Wirtschaftssektor ist er für das aktuelle Wirtschaftswachstum verantwortlich. Die türkische Automobilindustrie ist zudem eine starke Triebkraft technologisch-organisatorischer Innovationen. Mit zahlreichen hochmodernen und effektiven Forschungs- und Entwicklungszentren wappnet sich die türkische Automobilindustrie für die Herausforderungen des digitalen Kapitalismus.

Die Automobilindustrie weltweit

Die Automobilindustrie ist eine der Hauptsäulen der Weltwirtschaft. Zahlreiche Industriezweige – Erdöl, Elektronik, Kautschuk, Transport etc. – sind mit ihr eng verwoben. Das Automobil hält den Wirtschaftskreislauf durch Mobilität von Gütern und Menschen in Gang, sorgt für Beschäftigung und Innovation. Auch für den privaten Gebrauch ist es unerlässlich. Die Automobilindustrie ist bezüglich der Mobilitätsmuster und damit auch der urbanen Lebensweisen zukunftsweisend. Sie ist zudem eine Brutstätte von zukunftsweisenden Innovationen: Allein im Jahr 2010 generierte die globale Automobilindustrie mehr als 660 Innovationen, bis zum Jahr 2019 waren es 1.465 Innovationen.

Das Automobil ist ein zentrales Vehikel der Mobilität, der weltweite Bestand an Kraftfahrzeugen ist in den zurückliegenden Jahren stetig gestiegen: Im Jahr 2005 zum Beispiel waren rund 890 Millionen Kraftfahrzeuge weltweit registriert, heute sind es deutlich über eine Milliarde.

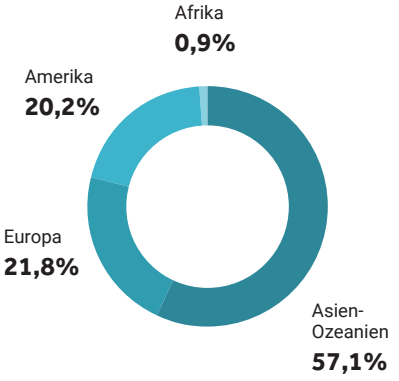
2020 wurden weltweit 67,1 Millionen Personenkraftwagen, 24,6 Millionen Nutzfahrzeuge produziert. Mehr als ein Drittel der weltweiten Pkw-Produktion – exakt 25,23 Millionen – fand in China statt. Der Schwerpunkt der Pkw-Produktion liegt bereits in Asien, der Anteil dieses Kontinents an der globalen Pkw-Produktion beträgt 51,8 Prozent.

Im selben Jahr wurden weltweit insgesamt 63,8 Millionen Pkws neu zugelassen, 19,79 Millionen Neuzulassungen entfallen der aufstrebenden Wirtschaftsweltmacht China. Damit ist die Wirtschaftsriese der größte Pkw-Absatzmarkt, gefolgt von USA und Japan gemessen an Neuzulassungen.

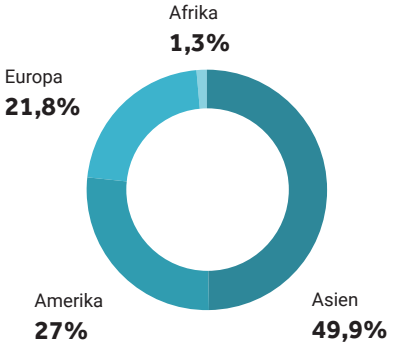
Absatzweltmeister ist das japanische Automobilkonzern **Toyota**. Toyota hat im Jahr 2020 weltweit rund 9,53 Millionen Fahrzeuge verkauft und damit den **Volkswagen** (9,31 Millionen Fahrzeuge) überholt.

Die Automobilbranche befindet sich weltweit in einem Umbruch, was sich auch in den Produktionszahlen niederschlägt. Die Automobilproduktion ist weltweit rückläufig: 2017 wurden 97,4 Millionen Automobile produziert, 2018 waren es 96 Millionen, 2019 rund 92 Millionen und im Coronajahr 2020 77,6 Millionen. In Europa ging die Automobilproduktion von 22,2 Millionen im Jahr 2017 auf 21,3 Millionen im Jahr 2018 zurück.

Anteile der Großregionen an der globalen Automobilproduktion 2020



Anteile der Großregionen an den globalen Verkäufen von Automobilen 2018



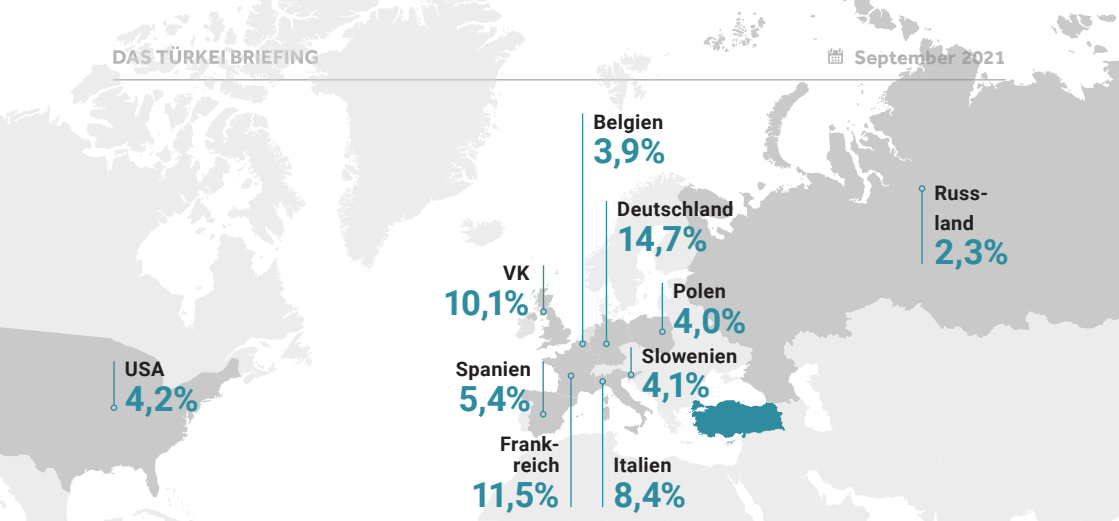
Quelle: OICA

Der türkische Automobilsektor

Auch in der Türkei ist die Automobilindustrie eine tragende Säule der Wirtschaft und Generator von Innovationen und zukunftsweisender Technologie. Der türkische Automobilsektor ist wie kein anderer Sektor für das aktuelle Wirtschaftswachstum verantwortlich. Im zweiten Quartal 2021 legte die Türkei ein fulminantes Wirtschaftswachstum zurück, das Bruttoinlandsprodukt wuchs gegenüber dem Vorjahresquartal um sagenhafte 21,7 Prozent an.

Das Produktionswachstum und der Exportanstieg der Automobilindustrie fiel über den Landesdurchschnitt aus. Nach Angaben von **OİB**, des Exporteurenverbands der Automobilindustrie, stieg der Anteil der Automobilindustrie an den Gesamtexporten der Türkei auf 12,8 Prozent. Die Branche steigerte ihre Exporte im Zeitraum Januar-August 2021 um 29 Prozent, erzielte einen Exportwert von 18,8 Milliarden US-Dollar. Im Monat August 2021 lagen die Exportzuwächse gegenüber dem Vorjahresmonat sogar bei 57 Prozent, der monatliche Exportwert belief sich auf 2,4 Milliarden US-Dollar. Die türkische Automobilindustrie ist seit Jahren türkischer Exportmeister.

Die Exporte der türkischen Automobilindustrie nach Deutschland wuchsen im August 2021 um 23 Prozent an und erreichten einen Wert von 311,2 Millionen US-Dollar, in das Vereinigte Königreich betrug der Exportzuwachs 211 Prozent, Exportwert 297,4 Millionen US-Dollar. Nach Frankreich wuchs der Export um 76 Prozent auf 260 Millionen US-Dollar, nach Slowenien betrug der Exportzuwachs 174 Prozent, Exportwert 185,6 Millionen US-Dollar. Die Exporte nach Italien legten um 53 Prozent zu und beliefen sich auf 179 Millionen US-Dollar.



Top 10 Exportziele der türkischen Automobilindustrie

(Januar–August 2021; in US-Dollar)

Deutschland	2.754.990.927	14,7 %
Frankreich	2.153.337.569	11,5 %
Vereinigtes Königreich	1.899.811.171	10,1 %
Italien	1.576.934.465	8,4 %
Spanien	1.005.596.259	5,4 %
Vereinigte Staaten	785.003.244	4,2 %
Slowenien	765.269.751	4,1 %
Polen	758.358.724	4,0 %
Belgien	739.487.157	3,9 %
Russland	435.315.033	2,3 %
TOP10 Gesamt	**12.874.104.299**	**68,5 %**
Gesamt	**18.787.812.642**	**100 %**

Quelle: OİB

In den ersten acht Monaten des Jahres 2021 betrug die gesamte Automobilproduktion 814.520, was gegenüber dem Zeitraum Januar-August 2020 ein Plus von 14 Prozent ausmacht.

Im selben Zeitraum stieg der Automobilexport um 14 Prozent auf 595.425 Automobile.

Das Land an der Kreuzung von Europa, Asien und Afrika ist ein beliebter Standort für nationale wie internationale Autorhersteller. Mercedes, Renault, Fiat, Ford, Honda, MAN und **Toyota** produzieren in der Türkei – sowohl für den türkischen als auch für den internationalen Markt.

Der Anteil der Türkei an der globalen Automobilproduktion betrug in den Jahren 2017 und 2018 1,8 bzw. 1,6 Prozent, an der europäischen Automobilproduktion 7,8 (2017) bzw. 7,3 Prozent (2018). Im Coronajahr 2020 betrug die Automobilproduktion der Türkei rund 1,3 Millionen Einheiten.

Top-Exporteure

(Januar – Juli 2021)

Ford Otosan	148.500
Toyota	109.559
Oyak Renault	93.759
Hyundai Assan	84.537

Weltweite Fahrzeugproduktion
(2020 – Top 15)

1.	China	25.225.242
2.	USA	8.822.399
3.	Japan	8.067.557
4.	Deutschland	3.742.454
14.	**Türkei**	**1.297.878**
15.	Tschechien	1.159.151

Quelle: OICA

Die Türkei befindet sich in der Automobilproduktion weltweit auf Platz 14, europaweit auf Platz 4

Die türkische Automobilindustrie trägt auch zur Schließung des Leistungsbilanzdefizits des Landes wesentlich bei. Die Handelsbilanz der Automobilbranche lag im Jahr 2019 bei 16,8 Milliarden US-Dollar: Den Importen in Wert von 14,4 Milliarden US-Dollar standen Exporte in Wert von 31,2 Milliarden US-Dollar. 2018 hatte die Handelsbilanz 12,7 Milliarden US-Dollar betragen.

Großteil der in der Türkei verkauften Automobile sind aus der heimischen Produktion

Der Exportwert von Automobil- und Zulieferteilen ist ebenfalls zweistellig im Milliardenbereich. 2016: 8,94 Milliarden, 2017: 9,83 Milliarden, 2018: 10,88 Milliarden, 2019: 10,61 Milliarden US-Dollar.

Der türkische Automobilsektor trägt zur Beschäftigung bei

Aktuell bietet die Branche rund einer halben Million Menschen Beschäftigungsmöglichkeiten.

Elektroauto in der Türkei

Ende des 19. Jahrhunderts begann die Elektrizität ihren weltweiten Siegeszug: In der Industrie, im öffentlichen Raum und in privaten Haushalten hielt die neue Energieform Einzug. Mit der Zeit drückte die elektrische Energie auch dem Verkehr ihren Stempel auf: Fernzüge, Straßenbahnen, S- und U-Bahnen oder Trolleys prägten die Mobilität zu Beginn und während des 20. Jahrhunderts. Heute findet mit der Renaissance des elektrischen Antriebs eine Art „zweite Elektrifizierung“ des Automobils statt.

Die Elektrifizierung wiederum geht mit Autonomisierung einher. Autonomes Fahren ist die Mobilität der Zukunft. Mit Hilfe von Informations- und Kommunikationstechnologie und Künstliche Intelligenz schreitet die Elektromobilität zur Vollautomatisierung voran.

Die Vorteile der vollautomatisierten Elektroautos liegen auf der Hand: Elektroautomobile sind wesentlich einfacher aufgebaut als Autos mit Verbrennungsmotoren. Sie müssen nicht gekühlt werden und es entstehen keinerlei Abgase im Betrieb, eine Abgasanlage ist nicht nötig. Es gibt kein Getriebe und keine Kupplung, Lärmdämmung ist nicht nötig, Bremskraft kann rückgewonnen werden. Mit einem Wirkungsgrad von nahezu 100 Prozent (etwa bei der Umwandlung von elektrischer Energie in Bewegungsenergie) schneiden sie deutlich besser ab als der Verbrennungsmotoren.

Für Elektroautomobile sind nur etwa 200 Einzelteile nötig statt 1.400. Mit weniger Komponenten werden auch weniger Arbeitsstunden, Rohstoffe und Energie zu deren Herstellung benötigt. Weil darüber hinaus auch keine regelmäßigen Wartungen, Öl- oder Zahnriemenwechsel nötig sind, fallen deutlich weniger Reparaturen an.

Autonome Fahrzeuge sind – etwa bei hohem Verkehrsaufkommen – wesentlich effizienter, vor allem wenn sie vernetzt sind. Algorithmen fahren vorausschauend, haben keine Reaktionszeit, werden nicht müde, vermeiden Staus und sparen Energie.

Der Verkauf von Elektroautomobilen ist in den vergangenen zwei Jahrzehnten stetig gestiegen. 2011 wurden weltweit 1,13 Millionen elektrisch betriebene Automobile verkauft. Der Anteil an den Gesamtverkäufen: 1,7 Prozent. Im Jahr 2018 erreichten die Verkaufszahlen von E-Automobilen rund 5,11 Millionen und einen Anteil von 5,9 Prozent. Im Jahr 2020 wurden weltweit insgesamt 3,18 Millionen Elektroautos verkauft.

Auch in der Türkei nimmt der Verkauf von Elektroautos stetig zu. Im Zeitraum Januar–August 2021 wurden in der Türkei 32.885 Hybrid- und 1.196 Elektrofahrzeuge verkauft. Damit übertrafen die Verkäufe von Elektro- und Hybridautos in den ersten 8 Monaten den gesamten Vorjahreswert. Bei diesen Verkaufszahlen lag der Marktanteil von Hybridautos bei 8,4 Prozent, der Anteil von Elektroautos bei 0,3 Prozent.

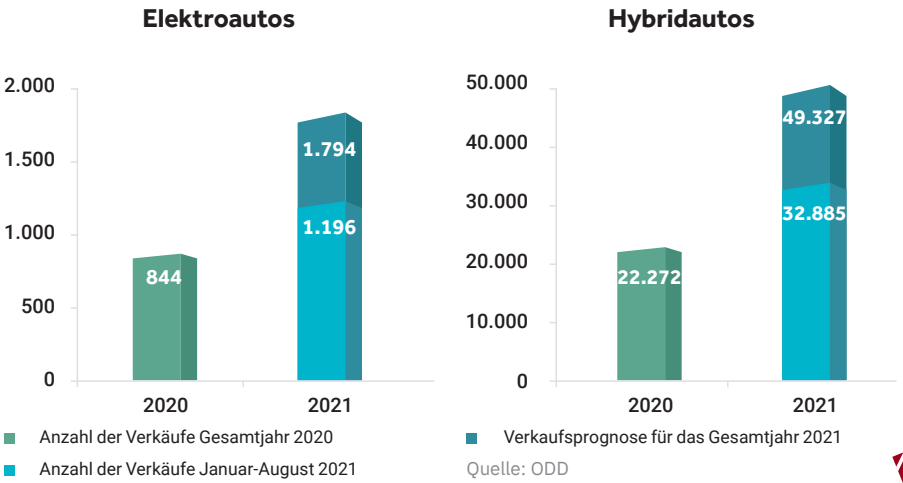
Der **Verband der Automobilhändler (ODD)** bestätigt den Aufwärtstrend von E-Autos. Demnach wurden im Jahr 2019 12.006 Hybrid-, 222 E-Autos verkauft. Im darauffolgenden Jahr 2020 hat sich die Verkaufszahl fast vervierfacht: Es wurden 22.272 Hybrid- und 844 E-Autos verkauft. Der Anteil von Hybrid- und E-Autos an dem Automobilabsatz in der Türkei stieg von 3,2 auf 3,8 Prozent.

In der Langzeitperspektive wird der Aufwärtstrend von E-Autos deutlicher. Daten des **Türkischen Statistikamtes (TurkStat)** zufolge ist die Zahl der zugelassenen Elektro- und Hybridfahrzeuge in den zurückliegenden 10 Jahren deutlich gestiegen. 2011 waren nur 47 Elektro- und Hybridautos zugelassen, 2016 waren es über 1.000, 2019 rund 15.000, im Februar 2020 waren 17.749 Hybrid- und Elektroautos zugelassen, zum Jahresende waren es 36.487. Ende Februar 2021 waren insgesamt 44.291 Elektro- und Hybridautos für den Verkehr zugelassen. Das bedeutet ein Plus von rund 150 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Zum Vergleich: Weltweit waren rund acht Millionen E-Autos zugelassen (Stand Ende 2019). Es wird erwartet, dass die Zahl der zugelassenen E-Autos im Jahr 2050 auf rund 1,1 Milliarden steigt.

Fazit: *Das Geschäft mit Hybrid- und E-Autos läuft auf Hochtouren, Experten und Unternehmer erwarten binnen fünf Jahren ein Wachstum des Elektroauto-Sektors um 50 Prozent. 2022 kommt* ***TOGG****, das erste komplett heimische Elektroauto der Türkei, auf den Markt.*

Absatz von Elektro- und Hybridautos in der Türkei



Quelle: ODD

Immer mehr Ladestationen für E-Autos

Die türkischen Automobil- und Zulieferer scheuen sich nicht vor den Herausforderungen und unternehmen kraftvolle Anstrengungen, um mit den globalen Veränderungen Schritt zu halten. Unsummen werden in Forschung und Entwicklung investiert, eifrig wird nach Fahrzeugen mit alternativer Energie, niedrigen Emissionen Ausschau gehalten und um Kraftstoffeinsparungen bemüht. Auch die Infrastruktur für E-Mobilität wird massiv ausgebaut.

Landesweit entstehen immer mehr Ladestationen für E-Autos. Die Webseite des Nationalen Stationsnetzes, **Eşarj**, gibt eine Karte mit landesweit 241 Elektroladestationen heraus. Die Dichte der Ladestationen wird in den Großstädten und der Westtürkei stärker, jedoch gibt es auch im Landesinneren genügend Ladestationen.

Eşarj berät in Fragen rundum E-Mobilität und bietet auch an, private Ladegeräte an Garagen anzubringen, sodass private Haushalte ihre Pkws, Unternehmen ihr Fuhrpark über Nacht laden können. Bezahlt wird die Ladung mit einer Geldkarte des Unternehmens Eşarj. Auf der Internetseite des Stationsnetzes Eşarj finden sich ausführliche Informationen zur E-Mobilität.

Ein anderer Anbieter, **ZES**, unterhält mehr als 420 Standorte und bringt die Kapazität auf, gleichzeitig mehr als 710 Fahrzeugen zu bedienen. **Zorlu Energy** baut seit 2018 sein Ladestationsnetz in der Türkei mit der Marke ZES weiter aus. Das Unternehmen trägt so zur Popularisierung von Elektrofahrzeugen bei.

Landesweit sind rund 600 Ladestationen in den Städten und an Autobahnen

1966
Beginn der Serienproduktion des ersten heimischen Autos **Anadol**.

1968
Die erste türkische **Automobilfabrik** wird gegründet, in der das Modell **Murat 124** produziert wird.

1970er Jahre
Durchbruch im Automobilsektor: Weitere Autohersteller lassen sich in der Türkei nieder bzw. nehmen Produktion auf: **MAN**, **Otoyol**, **Karsan**, **Otomarsan**, **Genoto**, **Chrysler** und **BMC**. Produktion von Ersatz- und Motorteile wie Kolben, Reifen und Sitzen.

1985-1990
Diversifizierung des türkischen Automobilsektors. Neben **Opel**, **Ford**, **Renault** kommen neue Autohersteller in die Türkei: **Hyundai** und **Honda** nehmen Produktion auf.

2000er Jahre
weitere Vervielfältigung von Marken und Modellen, Innovationssprünge.

2015
Industrieministerium kauft alle Rechte am Saab 9-3 Fahrzeug ab.

Ab 2015
erste Prototypen in der heimischen Elektroauto-Produktion werden bereits vorgestellt.

2020
erste heimische Elektroauto **TOGG** startet, Unternehmer bringen Hybrid- und Elektroautos auf den Markt

Epochaler Umbruch in der Automobilindustrie

Der moderne Kapitalismus des 20. Jahrhunderts kondensiert im Automobil die Sehnsucht nach Unabhängigkeit, Individualität und Freiheit des Einzelnen. Das Auto verkörpert wie kein anderer Gebrauchsgegenstand das kapitalistische Glücksversprechen: Autonomie und Mobilität. Heute befindet sich das Automobil in einem Wandel auf der Antriebs- und Steuerungsseite. Zugleich diversifizieren sich auch die Eigentums- und Nutzungsmodelle. Mit gezielter Forschung, Innovation und Investition wollen die türkischen Automobil- und Zubehörhersteller die Herausforderung in Chance verwandeln.

Koç Unternehmenskonglomerat

45 Prozent der türkischen Automobilproduktion und 41 Prozent der Automobilexporte entfallen dem **Koç Unternehmenskonglomerat**. Zahlreiche Unternehmen, die zum Konglomerat gehören, bringen unterschiedliche Automobile auf den Markt:

Ford Otosan	Nutzfahrzeuge, Lastwagen, Pkws
Tofaş	Automobile, leichte Nutzfahrzeuge, Pkws
TürkTraktör	Traktors
Otokar	Busse
Otokoç	Automobileinzelhandel, Autovermietung

In der Türkei sind zahlreiche deutsche Finanzinstitute aktiv. Zwei davon ragen aufgrund ihrer Größe und Langlebigkeit besonders hervor.

Auf dem **Ford Otosan Future Vision Meeting** wurden Neuinvestitionen in Umfang von zwei Milliarden Euro bekanntgegeben. Die Produktionsstätte in Kocaeli soll zum größten Produktionsstandort Europas für Nutzfahrzeuge ausgebaut werden. Hierzu wird eine strategische Partnerschaft zwischen Ford und Volkswagen eingegangen. Nutzfahrzeuge der neuen Generation von Volkswagen sollen von **Ford Otosan** in der Türkei produziert werden. Mit dem angekündigten Projekt in Wert 1,4 Milliarden Euro soll die Nutzfahrzeugkapazität von Ford Otosan auf 405.000 Einheiten jährlich steigen.

Ford Otosan beabsichtigt, die Batterieinstallationskapazität massiv auszubauen. Ziel ist es, eine Kapazität von 130.000 Einheiten zu realisieren.

Damit steigt auch die Beschäftigung in Ford Otosan. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter soll von 12.000 auf 15.000 steigen. Weitere Jobs sollen in den Teilbranchen entstehen.

Mit der Realisierung der Investitionen von Ford Otosan wird die Türkei in der Produktion von Elektro-Nutzfahrzeugen weiter an Bedeutung gewinnen und ihre Stellung als zentralen Produktionsstandort für Ford Elektro-Nutzfahrzeuge festigen.

Auch autonomes Fahren ist ein wichtiges Thema in der türkischen Automobilindustrie.

Im Gespräch mit Alper Kanca über die türkische Automobilindustrie

Herausforderungen, Potenziale und Chancen

Das Türkei Briefing hat mit Alper Kanca, ehemaliger Präsident des Verbands der türkischen Automobilzulieferer TAYSAD, ein Gespräch über die Herausforderungen und Chancen der türkischen Automobil- und Zulieferindustrie geführt.

Foto: Alper Kanca/taysad

Herr Kanca, die Automobil- und Zulieferindustrie befindet sich weltweit im Umbruch, der Übergang vom Verbrennungsmotor zum Elektroantrieb, vom analogen zum digitalen, autonomen Auto gestaltet sich schwierig. Wie ist diesbezüglich die türkische Automobil- und Zulieferindustrie aufgestellt?

■ Die Automobil- und Zulieferindustrie befindet sich seit ihren Anfängen an in einem stetigen Wandel, der sich in den letzten 10 Jahren intensiviert und beschleunigt hat. Forschungen zu Kraftstoffen, Antriebsquellen und Fahrweisen laufen auf Hochtouren. Verbrennungsmotoren sind nicht mehr von großem Interesse. Heute dreht sich der Wettbewerb um Hybrid- und vollelektrische Fahrzeuge. Studien zeigen uns, dass Brennstoffzellen und Wasserstoffenergie entscheidend sein werden.

Was tun türkische Automobilhersteller und Zulieferer, um aus diesem Umbruch als Gewinner hervorzugehen?

■ Wir beobachten aufmerksam die technischen Entwicklungen in der Branche, um die nötigen Anpassungsleistungen zu erbringen. Dank dem heimischen Elektroauto TOGG befinden wir uns erstmals mit den führenden Automobilnationen auf Augenhöhe, entwickeln zeitgleich und zusammen ein neues Modell. Für TOGG werden türkische Zulieferer erstmals Teile und Komponente für Elektrofahrzeuge herstellen, weitere türkische Unternehmen werden in den E-Automobilsektor einsteigen. Mit Toyota und Oyak-Renault werden in der Türkei bereits Hybridfahrzeuge produziert. Wichtig ist da auch das Elektrofahrzeugprojekt von Ford Otosan. Kurzum: Die türkischen Automobilhersteller und Zulieferer haben wichtige Schritte unternommen, um mit neuen Technologien Schritt zu halten und Innovationen zu generieren.

Die Pandemie führte zu Lieferengpässen und hat die Risiken von räumlich allzu stark ausgedehnten Lieferketten offenbart. Europäische Automobilhersteller bemühen sich um überschaubare Versorgungsnetze. Wie wird sich dieser Trend auf die Türkei auswirken?

■ Die Pandemie hat uns eines gelehrt: Je näher an den Zulieferern, desto besser für den Automobilhersteller. Zulieferer in und um Europa haben an Bedeutung gewonnen, die türkische Unternehmen waren auch in der Pandemiezeit zuverlässige Zulieferer. Die türkische Automobilbranche wird diesen Trend nutzen, um ihren Export weiter auszubauen. Der Staat stellt großzügige Subventionen zur Verfügung. Diese sollten von Automobilherstellern und Zulieferern zielstrebig genutzt werden, um die Maschinen zu modernisieren und die Software auf aktuellen Stand zu bringen. Die türkische Automobil- und Zulieferindustrie blickt auf eine länger als 60-jährige Geschichte zurück. Wir werden es schaffen, in unterschiedlichen Regionen neue Partnerschaften einzugehen.

Die Türkei ist seit vielen Jahren mit Hybridfahrzeugen vertraut, in der Bevölkerung sind diese gefragt. Wo steht die Türkei in der Nutzung von Elektroautos?

■ Auch wenn das Potenzial bei Weitem nicht ausgeschöpft ist, ist der türkische Binnenmarkt – was Elektroautos betrifft – in Bewegung gekommen, der Absatz wächst stetig. Denkbar wären Steuersenkungen, Subventionen und infrastrukturelle Maßnahmen, um diesen Prozess zu beschleunigen. Ohne Frage: Preisvorteile wären von großem Nutzen. Denkbar sind auch Anreize für Nutzerinnen und Nutzer von Elektroautos wie etwa Extrakontingente bei Parkplätzen, adäquate Brückenübergänge und dergleichen. Ich persönlich erwarte Steuersenkungen spätestens dann, wenn das erste türkische Elektroauto TOGG absatzbereit ist.

Wie beurteilen Sie aktuell die Infrastruktur für Elektroautos?

■ In diesem Bereich muss viel investiert werden, damit wir eine adäquate Infrastruktur für E-Mobilität aufbauen. Da haben wir noch viel vor uns. Auch in der Megastadt Istanbul, wo Elektroautos am meisten genutzt werden, muss investiert werden.

Die Speicherung von Elektrizität ist ein zentrales Thema, Batterien gehören zu den wichtigsten Komponenten des E-Autos. Wie sind da die türkischen Zulieferer aufgestellt?

■ In diesem Teilsektor gibt es nur wenige Unternehmen, die weltweit führend sind. Hohe Investitionen sind notwendig – selbst in den Top-5 Automobilnationen. Gleichwohl haben wir als TAYSAD-Mitglieder in diesem Bereich jahrelange Erfahrungen, kennen uns aus mit der Produktion von Li-Ionen-Batterien, Zellen, Wechselrichtern, Wandlern und Fahrzeugladegeräten. Und wir sind vertraut mit Batteriemanagementsystemen. Daher sind wir auch gut vorbereitet auf die Zukunft, auf E-Mobilität.

Wie schätzen Sie die globale Wettbewerbsfähigkeit der türkischen Automobilhersteller und Zulieferer? Vor welchen Herausforderungen stehen sie?

■ Es wird kein Selbstläufer, Teile und Komponente für E-Autos auf hohem qualitativem Niveau und kostengünstig zu produzieren und diese weltweit abzusetzen. Da kommt auf uns harte Arbeit zu, die Leidenschaft und Augenmaß gleichermaßen erfordert. Wir arbeiten bereits an neuen Komponenten und Systemen. Und wir sind diesbezüglich bereit zur Kooperation und zum Austausch. Wir freuen uns auf staatliche Unterstützung. Jüngst hat das Ministerium für Industrie und Technologie ein Incentive-Paket verabschiedet, das der Industrie bei der Entwicklung neuer Technologieprodukte zur Seite steht.

Wie schätzen Sie die Forschung und Entwicklung im Bereich der vollautomatisierten Mobilität?

■ Die Transformation hin zur autonomen E-Mobilität stellt uns vor großer Herausforderung. Wir kennen uns gut im klassischen Produktionswissen aus. Doch das Softwarewissen wird immer wichtiger. Es werden daher zahlreiche Studien in Auftrag gegeben, die jedoch stärker miteinander koordiniert werden müssten. Vonnöten ist auch eine stärkere Kooperation zwischen der Öffentlichkeit, den Universitäten, Startups und Automobilunternehmen.

Haben Sie vielen Dank für dieses Gespräch, Herr Kanca.

Türkische Wirtschaft auf einen Blick

Industrieproduktionsindex (ggü. Vorjahr, in %)	BIP-Wachstum (in %)	Arbeitslosigkeit (in %)	Einwohnerzahl (in der Türkei, 2020)
07/21 **8,7**	Q2/21 **21,7**	07/21 **12**	**83.614.362**

Quelle: Türkisches Statistikamt TurkStat

»Mit einer anständigen Geldpolitik und Strukturreformen würde sich die Türkei zur Nummer 1 unter den Schwellenländern hieven. Mit einem Pro-Kopf-BIP von 20.000 US-Dollar und soliden Investitionen.«

Timothy Ash, Ökonom, London

Fulminantes Wirtschaftswachstum

Im zweiten Quartal 2021 ist das Bruttoinlandsprodukt gegenüber dem Vorjahresquartal um 21,7 Prozent gestiegen. Mit 45,8 Prozent fiel der BIP-Wachstum im Sektor Dienstleistungen am stärksten aus, gefolgt von der Industrie mit 40,5 Prozent Wachstum, Informations- und Kommunikationstätigkeiten mit 25,3 Prozent Wachstum. Das Wachstum in dem Baugewerbe betrug 3,1 Prozent, in der Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft 2,3 Prozent, während die Finanz- und Versicherungsaktivitäten um 22,7 Prozent schrumpften.

Im Coronajahr 2020 wuchs die türkische Wirtschaft gegenüber 2019 um 1,8 Prozent.

Ratingagenturen prognostizieren Wachstum

Moody's hat ihre Wachstumsprognose für die türkische Wirtschaft 2021 von 5 auf 6 Prozent angehoben.

Moddy's prognostiziert der Türkei für 2022 ein Wachstum von 3,6 Prozent. Begründet wird die Wachstumsaussicht mit dem Hinweis auf die Erholung im Tourismussektor und Fortschritte bei der Impfung.

Auch **JP Morgan** revidiert die Wachstumsprognose für die Türkei für das Jahr 2021 von 6,8 auf 8,4 Prozent. Für das Jahr 2022 beließ die Ratingagentur die Wachstumseinschätzung bei 3,4 Prozent.

Goldman Sachs erhöhte ebenfalls die Wachstumsprognose für das aktuelle Jahr 2021 von 7,5 auf 9,5 Prozent. Fitch Ratings korrigierte ihre Prognose von 7,9 auf 9,2 Prozent.

Anstieg Industrieproduktion

Nach Angaben des Türkischen Statistikamtes **TurkStat** stieg der Industrieproduktionsindex im Juli 2021 erneut. Gegenüber dem Vorjahresmonat wurde ein Plus von 8,7 Prozent verzeichnet.

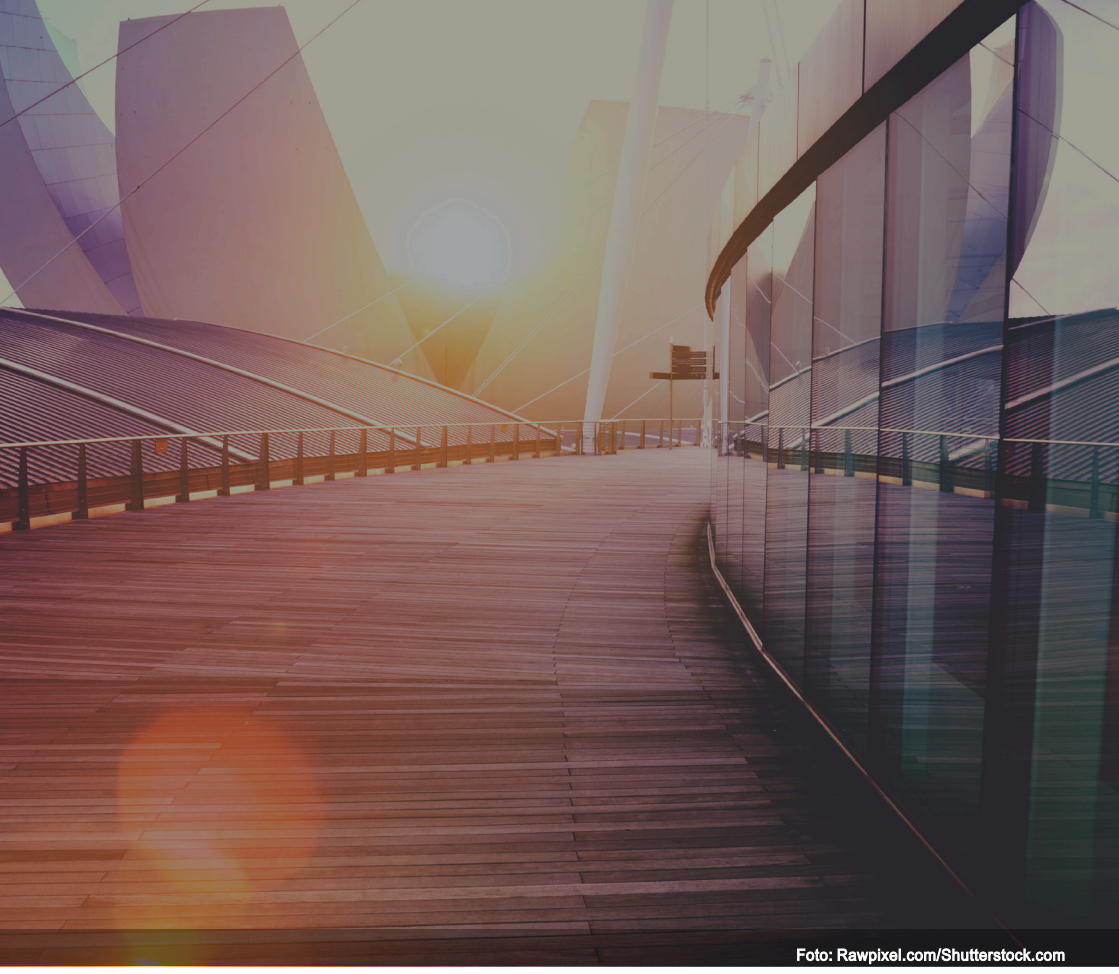


Foto: Rawpixel.com/Shutterstock.com

DAS TÜRKEI BRIEFING

Herausgeber
modus factum GmbH
Ferdinandstr. 29-33
20097 Hamburg

Tel.: +49 40 333 988 78
E-Mail: info@modusfactum.com
www.modusfactum.de

V.i.S.d.P.
Sacit Dizman
Gülşah Tezol