



## Automoción Turquía

Nota Técnica

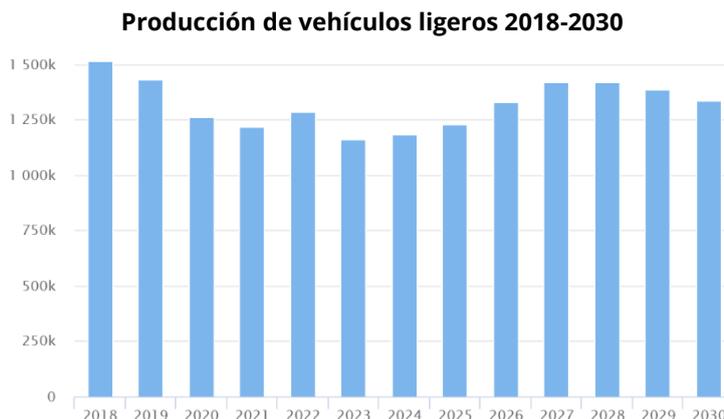
---

**Enero de 2023**



## Industria automovilística en Turquía

Turquía es el 14º mayor productor de vehículos del mundo, con una producción total cerca de 1,3 millones de vehículos en 2022. Ford Otosan es el mayor productor local, seguido de Oyak Renault, Toyota Turquía (filial de la firma japonesa), Tofas y Hyundai.



*Fuente: S&P Global. LV Production Forecast, diciembre 2022.*

Aunque a 2030 no se espera que vuelva a alcanzar las cifras de producción de vehículos registrada en 2018, dada su ubicación y acuerdo comercial con la UE, Turquía seguirá siendo un importante centro de automoción y el sector seguirá atrayendo inversiones, a pesar de los riesgos políticos y económicos. Hyundai está produciendo la nueva generación i10 en su planta turca para la venta en Europa, y Toyota ha invertido 350 millones de euros en su planta de Sakarya, una provincia en el noroeste de Turquía, lo que eleva su inversión total a 1.700 millones de euros.

Alrededor del 72% de la producción de vehículos por volumen se exporta y a pesar de los esfuerzos por diversificar los mercados de exportación, la UE es, con diferencia, el mayor mercado de exportación, representando alrededor del 80% del valor de las exportaciones de automóviles. Si la UE entra en recesión, la demanda externa será baja.

En cuanto a la demanda interna, Turquía es un mercado emergente con un importante potencial de crecimiento. Registró un rápido aumento en las matriculaciones de vehículos nuevos en 2020, a pesar de la pandemia de coronavirus. Sin embargo, el alto efecto de base y la escasez mundial de semiconductores provocaron que las ventas disminuyeran en 2021. La tendencia a la baja continuó en 2022, exacerbada por las interrupciones en la cadena de suministro causadas por la guerra entre Rusia y Ucrania y los riesgos para la estabilidad financiera.

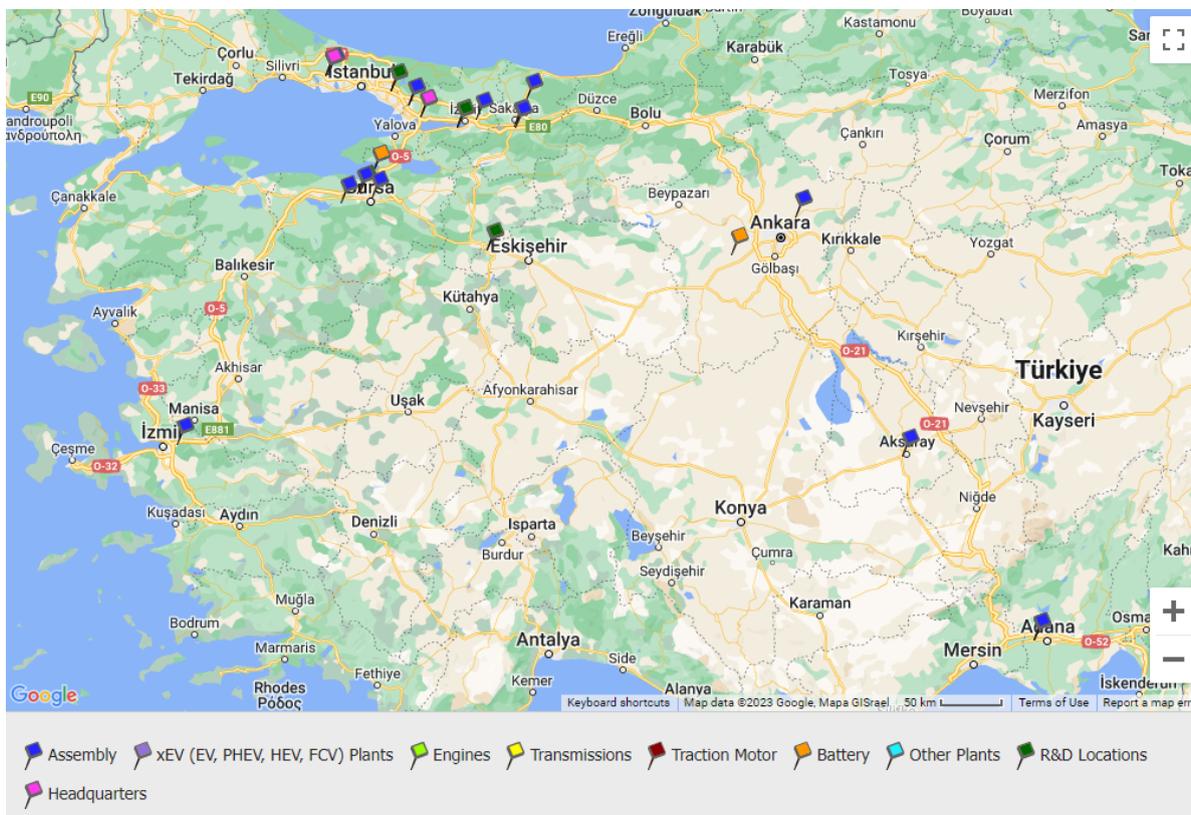
Las ventas de vehículos nuevos deberían comenzar a recuperarse nuevamente a partir de 2023, con un aumento de las ventas de un 1,9% anual en promedio entre 2023 y 2026, pero la incertidumbre económica y la guerra entre Rusia y Ucrania en curso supondrán riesgos para este pronóstico.

### OEMs

En Turquía se encuentran 14 OEMs, que son miembros de la Asociación de Fabricantes de Automóviles (OSD). Además de otros dos productores importantes: BMC y Guleryuz, que no son miembros de la OSD. BMC fabrica autobuses, camiones y vehículos militares en Esmirna. Guleryuz es un fabricante de autobuses de Bursa.



Entre todos estos OEMs, se identifican un total de 28 instalaciones. Como se observa en el siguiente mapa, la mayor concentración de plantas se encuentra en la región del Mármara Oriental.



Fuente: Marklines Automotive Industry Portal.

**Productores de automóviles en Turquía** Fuente: Asociación de Fabricantes de Automóviles (OSD) 2021

Nombre de la empresa	Ciudad de ubicación	Año de inicio de la producción	Licencia	Cuota de capital extranjero	Capacidad productiva, 2020	Tipo de vehículo
A.I.O.S.	Kocaeli	1966	Isuzu	29,73 %	19.012	Camión, pickup, autobús, midibús
Ford Otosan	Eskisehir, Golcuk/Kocaeli, Yenikoy/Kocaeli	1983	Ford	41,04 %	455.000	Turismo, camión, pickup, minibús
Hattat Traktor	Tekirdag	2002	Valtra, Hattat	0,00 %	25.000	Tractor
Honda Turkiye	Kocaeli	1997	Honda	100,00 %	50.000	Turismo
Hyundai Assan	Kocaeli	1997	Hyundai	70,00 %	245.000	Turismo



Karsan	Bursa	1966	Hyundai, Menarini	0,00 %	59.610	Pickup, autobús, minibús, midibús
M.A.N. Turkiye	Ankara	1966	M.A.N.	99,90 %	3.900	Autobús
M.Benz Turk	Estambul, Aksaray	1968	M.Benz	84,99 %	19.450	Camión, autobús
Otokar	Sakarya	1963	Otokar	0,00 %	10.300	Pickup, autobús, minibús, midibús
Oyak Renault	Bursa	1971	Renault	51,00 %	378.000	Turismo
Temsa	Adana	1987	Temsa	100,00 %	10.500	Camión, autobús, midibús
Tofas Turk	Bursa	1971	Fiat	37,80 %	450.000	Turismo, pickup
Toyota	Sakarya	1994	Toyota	100,00 %	280.000	Turismo
Turk Traktor	Ankara, Sakarya	1954	New Holland/ Case IH	37,50 %	50.000	Tractor

## Principales modelos fabricados en Turquía

A continuación se presentan los principales modelos de automóviles fabricados en Turquía en 2022 y los volúmenes esperados para 2023:

Fabricante/Marca	Modelo	2022 (unidades)	2023f (unidades)	Fabricante de productos
Renault	Clio	203.916	226.615	Oyak Renault (Bursa)
Ford	Transit/Transit Custom	311.824	310.212	Ford Otomotiv Sanayi (Kocaeli)
Fiat (02020)	Tipo	132.244	107.691	Tofas Turk (Bursa)
Toyota	C-HR	111.515	112.429	Toyota Motor Manufacturing Turkey (Adapazari Sakarya)
Toyota	Corolla	96.811	95.298	Toyota Motor Manufacturing Turkey (Adapazari Sakarya)
Hyundai	i20	90.535	73.526	Hyundai Assan (Izmit Kocaeli)
Hyundai	i10	69.103	61.316	Hyundai Assan (Izmit Kocaeli)
Fiat (02020)	Doblo	57.969	19.665	Tofas Turk (Bursa)



Ford	Transit Courier	54.514	28.965	Ford Otomotiv Sanayi (Yenikoy)
Hyundai	Bayon	48.411	51.862	Hyundai Assan (Izmit Kocaeli)
Fiat (02020)	Fiorino	41.306	29.770	Tofas Turk (Bursa)
Renault	Megane	5.441 33.546	27.252 0	Bursa-Karsan Bursa (Oyak)

Fuente: S&P Global, Light Vehicle Production Forecast. Diciembre 2022.

## Componentes de automoción, cadena de valor

En la actualidad, los proveedores automovilísticos turcos producen para los OEMs presentes en el país, pero también están muy orientados a la exportación. Hay actores potentes que están conectados internacionalmente. Como Europa es el principal mercado de exportación, Turquía se ve muy afectada por los acontecimientos de Europa y sigue sus tendencias allí.

Sin embargo, la industria local de proveedores se centra actualmente en productos de menor valor añadido, principalmente sistemas mecánicos, piezas de plástico, baterías y juntas. La tecnología es convencional, basada en motores de combustión interna. A pesar de la presencia de actores individuales potentes, se puede afirmar que, en general, el sector tiene dificultades para adoptar nuevas tecnologías. La comercialización de los proyectos de I+D no está muy extendida, a pesar de que cuentan con el apoyo de varios mecanismos. Esto puede deberse a la falta de estrategia empresarial, así como a la falta de una estrategia nacional.

Según el informe «Automotive Supplier Industry in Turkey» de Strategy& (PWC) en colaboración con Taysad, el enfoque de la cartera de los proveedores automovilísticos turcos puede verse en la siguiente tabla en función de los componentes:

### Enfoque de la cartera de proveedores automovilísticos turcos

Componente	Categoría	Competencia local (Puntuación: 0-20, 20 máxima)
Dirección	Tren de transmisión	10
Brazos de suspensión y ensamblajes de manguetas	Tren de transmisión	10
Transmisión	Tren de transmisión	10
Sistemas de distribución eléctrica	Tren de transmisión	8
Interruptores y controles de climatización	Electrónica	3
Lunas y tapas	Piezas exteriores	4
Sistemas de puertas	Piezas exteriores	10
Sistemas de admisión de aire	Tecnología híbrida y VEB	7
Sistemas de seguridad	Piezas interiores	7
Sistemas de climatización	Piezas interiores	7
Cabina de mando	Piezas interiores	15
Asientos	Piezas interiores	13
Frenos	Piezas interiores	10
Batería y almacenamiento de energía	Tren de potencia	4
Sistemas de combustible	Tren de potencia	12
Motor	Tren de potencia	18
Estructuras de carrocería	Piezas estructurales y carrocería	9
Ruedas, neumáticos, gatos y equipamiento	Ruedas y neumáticos	12



Por otro lado, los proveedores automovilísticos turcos se centran menos en los componentes indicados a continuación, según el mismo estudio:

- Fuente de alimentación
- Bastidores y montaje del tren de potencia
- Controles del tren de potencia
- Refrigeración
- Muelles, amortiguadores, estabilizador y nivelación
- Motores eléctricos y generadores, incluido ISG
- Convertidores de potencia y controles para híbridos
- Electrónica del chasis
- Información y asistencia al conductor
- Cabina
- Línea motriz
- Escape
- Infoentretenimiento
- Electrónica para carrocería
- Iluminación/Embellecedores exteriores

Por lo que respecta a las exportaciones, las siguientes son las principales empresas de Turquía orientadas a las mismas:

**Principales actores locales orientados a la exportación**

Componente	Principales actores
Llanta	Maxion Jantas, CMS Jant, Jantsa, Componenta, Toyota Motor, Oyak Renault
Lunas	Sisecam otomotiv, Olimpia Oto Camlari, Dora Otomotiv
Batería	Yigit Akü, Inci GS Yuasa, Mutlu Akü
Luz	Magneti Marelli, Farba, SA-BA Endustriyel
Filtros	Mikropor, Fil Filtre, Mahle Filtre
Frenos	Chasis Brakes International, Eku Fren ve Dokum, Arfesan Arkan
Neumáticos	Goodyear, Brisa Bridgestone, Petlas
Componentes motor	Bosch, Federal Mogul, Delphi
Motor	Oyak Renault, Ford Otomotiv, Mercedes-Benz
Cojinete	Ortadogu Rulman, Saygili Rulman, Sampa Otomotiv
Eje de engranaje y maletero	Valeo, Estas, Dirinler Dokum, Oyak Renault

*Fuente: Ministerio de Comercio, Dirección General de Exportación, Departamento de Maquinaria, Automoción, Productos Eléctricos-Electrónicos, Informe del sector del automóvil, 2019.*

Algunos ejemplos de otros productores importantes de Turquía pueden ser el proveedor de componentes de seguridad para automóviles Autoliv, el proveedor de cableado Yazaki, el productor de componentes de plástico para interiores y exteriores Farplast y el productor de perfiles Standard Profil.



## Exportaciones vascas y cuota

Estas son las principales exportaciones a Turquía desde el País Vasco.

### Principales exportaciones, en miles de dólares

HS4	Título HS4	2018	2019	2020	2020 (%)
8708	Partes y accesorios de tractores, vehículos automóviles para el transporte de >=10 personas, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles	45 154	46 826	28 700	76,8
8544	Hilos, cables (incluidos los coaxiales) y demás conductores aislados para electricidad	10	1524	1797	4,8
4016	Artículos de caucho vulcanizado sin endurecer, n.e.o.p.	1687	1035	1468	3,9
8413	Bombas para líquidos, incluso con dispositivo medidor incorporado	715	808	1319	3,5
8483	Árboles de transmisión (incluidos los de levas y los cigüeñales) y manivelas; cajas de cojinetes y cojinetes	1469	1337	1277	3,4
8301	Candados, cerraduras y cerrojos (de llave, de combinación o eléctricos), de metal común; cierres y monturas cierre,	1941	1768	841	2,3
8302	Guarniciones, herrajes y artículos similares, de metal común, para muebles, puertas, escaleras, ventanas, persianas, carrocerías	869	817	825	2,2
8409	Piezas identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de las partidas 8407 u 8408	230	453	716	1,9
8421	Centrifugadoras, incluidas las secadoras centrífugas (excepto las de separación de isótopos); aparatos para filtrar o depurar	117	1627	165	0,4
<b>Total de componentes automovilísticos</b>		<b>54 406</b>	<b>56 988</b>	<b>37 348</b>	<b>100,0</b>

A continuación, se muestra la cuota vasca en las importaciones turcas.

### Cuota vasca en las importaciones turcas, %

HS4	Título HS4	2018	2019	2020
8301	Candados, cerraduras y cerrojos (de llave, de combinación o eléctricos), de metal común; cierres y monturas cierre,	1,13	1,22	0,66
8708	Partes y accesorios de tractores, vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas	0,76	0,93	0,56
4016	Artículos de caucho vulcanizado sin endurecer, n.e.o.p.	0,44	0,29	0,42
8302	Guarniciones, herrajes y artículos similares, de metal común, para muebles, puertas, escaleras, ventanas, persianas, carrocerías	0,24	0,28	0,29
7009	Espejos de vidrio, enmarcados o no, incluidos los espejos retrovisores (excluidos los espejos ópticos, trabajados ópticamente, espejos > 100 años de antigüedad)	0,06	0,80	0,21
8544	Hilos, cables (incluidos los coaxiales) y demás conductores aislados para electricidad	0,00	0,18	0,21
8483	Árboles de transmisión (incluidos los de levas y los cigüeñales) y manivelas; cajas de cojinetes y cojinetes	0,21	0,21	0,18
8413	Bombas para líquidos, incluso con dispositivo medidor incorporado (excepto bombas cerámicas y bombas de aspirado de secreciones)	0,08	0,10	0,14
<b>Total de componentes automovilísticos</b>		<b>0,34</b>	<b>0,41</b>	<b>0,26</b>



## Perspectivas, proyectos de inversión

### Total de inversiones

El volumen total de inversión en el mercado automovilístico turco ha ido descendiendo en los últimos años debido a los acontecimientos políticos y económicos negativos. No obstante, la inversión destinada a la “modernización” sí que ha crecido significativamente, duplicando su valor de 2016 a 2021.

#### Inversiones en la industria del automóvil, en millones de dólares estadounidenses

Tipo de inversión	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mejora de la capacidad	82	80	130	91	31	42
Modernización	63	96	110	170	78	127
Desarrollo de nuevos modelos	825	479	482	402	486	408
Mejora de la calidad	53	54	60	47	29	33
Localización	12	9	34	18	7,9	10
Otras	96	58	55	30	46,5	42
<b>Total</b>	<b>1.131</b>	<b>776</b>	<b>871</b>	<b>758</b>	<b>675,4</b>	<b>662</b>

Fuente: Asociación de Fabricantes de Automóviles (OSD), 2022.

### Inversión Extranjera Directa en el sector del automóvil

La IED en la industria del automóvil fluctuó debido al entorno político y económico y la pandemia de 2020.



Fuente: Banco Central de la República de Turquía, 2021.

### Vehículos eléctricos e híbridos

La mayoría de las nuevas inversiones en la industria del automóvil están relacionadas con los vehículos híbridos y eléctricos.

La electrificación es una tendencia que afecta en menor medida al mercado nacional en estos momentos. Su efecto en la fabricación de vehículos es mayor, ya que la mayor parte de la producción de automóviles se exporta, principalmente a Europa.

En comparación con Europa, el número de vehículos eléctricos y de puntos de recarga es reducido en este momento. A finales del año 2020, el número de vehículos eléctricos vendidos en Turquía era de 844, frente a los 400.000 de Alemania, y el número de estaciones de recarga era de 800, frente a las 28.000 de



Alemania<sup>1</sup>. Se apoya a los vehículos eléctricos con tipos impositivos más bajos, pero dado que el precio de los vehículos sigue siendo alto en comparación con los de gasolina, estos incentivos no tienen un impacto significativo en la evolución del mercado nacional por el momento.

Aunque el Gobierno aún no ha publicado un documento estratégico completo sobre los vehículos eléctricos, se han producido algunos cambios normativos recientemente. Deberán construirse puntos de recarga en zonas de aparcamiento, estaciones de servicio y otras zonas adecuadas. Además, todas las zonas de aparcamiento, incluidas las de los centros comerciales, deben ofrecer al menos una plaza diseñada para cargar vehículos eléctricos por cada cincuenta plazas de aparcamiento, y estas estaciones de recarga deben ofrecer el servicio a un precio razonable o de forma gratuita.

Se espera que el número de vehículos eléctricos (de batería e híbridos enchufables) en Turquía alcance el millón y que el número de puntos de recarga se acerque a los 800.000 para 2030, en un supuesto de crecimiento moderado<sup>2</sup>.

Sin embargo, para alcanzar estas cifras, parecen necesarios más incentivos estatales y normativas medioambientales.

### Coches eléctricos e híbridos vendidos en el mercado nacional

	2016	2017	2018	2019	2020	TCAC 2020/2016
Eléctrico	44	76	155	222	844	109,3 %
Híbrido	1010	4507	3899	12 006	22 272	116,7 %
Mercado total de turismos	756	722	486	387	610	-5,2 %
	938	759	321	256	109	
Cuota eléctricos	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	-
Cuota híbridos	0,1 %	0,6 %	0,8 %	3,1 %	3,7 %	-

Fuente: Asociación de Distribuidores de Automóviles (ODD), 2021.

### Movimientos estratégicos en el país

En noviembre de 2017, el presidente Erdoğan anunció un consorcio de fabricantes nacionales que desarrollará y producirá un "automóvil nacional eléctrico". Los participantes en el consorcio son el fabricante de vehículos comerciales y blindados BMC, el fabricante de vehículos comerciales Anadolu Isuzu, el fabricante de productos electrónicos Zorlu, el gigante de las telecomunicaciones Turkcell y el fabricante de vehículos comerciales y componentes de automoción Kiraça Holding. El prototipo del vehículo eléctrico fue desarrollado por el consorcio bajo el nombre de TOGG y el primer modelo, un SUV compacto, llegará al mercado europeo a finales de 2024.

Además de la producción de coches eléctricos, TOGG se quiere centrar en otras ramas de negocio, como el desarrollo de baterías. En este sentido, en 2021 TOGG creó una JV, Siro Silk Road Clean Energy Solutions, con la china Farasis Energy.

En noviembre de 2020, Ford lanzó el primer vehículo comercial 100 % eléctrico que se producirá en su planta de Gölcük (provincia de Kocaeli). El modelo E-Transit se exportará a Europa y también se venderá en el mercado nacional a partir de 2022. El vehículo puede cargarse completamente en poco más de 8 horas y tiene una autonomía de hasta 350 km.

En marzo de 2021, el fabricante de vehículos comerciales Karsan, con sede en Bursa, inició el lanzamiento mundial de Otonom Atak Electric, el primer autobús autónomo de nivel 4 en Europa y Estados Unidos. El software de autonomía del vehículo fue desarrollado por otra empresa turca, Adastec. El autobús eléctrico autónomo tiene una autonomía máxima de 300 km y una velocidad máxima de 50 km/h.

En el mismo mes, Ford Otosan, la asociación de Ford Motor Company y el conglomerado turco Koç Holding, anunció que producirá vehículos comerciales eléctricos para Volkswagen en su planta de Gölcük. Se prevé invertir 1.400 millones de euros para la producción de la nueva generación de Transit Custom y de los nuevos vehículos comerciales de Volkswagen, y se invertirán 600 millones de euros en la planta de baterías. La capacidad de producción anual prevista es de 405.000 vehículos de una tonelada.

<sup>1</sup> Fuente: Diario Dunya, 18 de mayo de 2021.

<sup>2</sup> Fuente: Centro de Transición Energética SHURA, 2019.



Un año más tarde, en marzo de 2022, Ford anunció una asociación estratégica con SK Innovation y Koc Holding para construir una Gigafactory de 45 GWh con el objetivo de suministrar baterías EV para la fabricación de sus vehículos comerciales EV para 2025. Sin embargo, el 9 de enero de 2023, SK On se ha retirado de este acuerdo preliminar, aludiendo que las tasas de interés más altas han deteriorado las condiciones de financiación. En respuesta a esto, Ford está en conversaciones con LG Energy Solution para construir una fábrica de celdas en Turquía. Ford y LG Energy de Corea del Sur tienen previsto firmar un memorando de entendimiento en las próximas semanas.

Por otro lado, el Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo ha anunciado que está tramitando un préstamo de 200 millones de euros para Ford Otomotiv A.Ş. (Ford Otosan) para financiar su programa de inversión para actualizar su próxima generación de vehículos comerciales, incluidos los vehículos eléctricos de batería y los vehículos eléctricos híbridos enchufables. Los ingresos del préstamo ayudarán a Ford Otosan a transformar sus instalaciones de Kocaeli en un centro de fabricación integrado para el ensamblaje de vehículos eléctricos en Turquía, respaldar estándares operativos más altos y contribuir a la digitalización e integración de la base de proveedores a través de una integración más amplia en la cadena de valor. El préstamo es una extensión de los préstamos de 650 millones de euros a Ford Otosan en 2021 compartidos por el BERD y los prestamistas comerciales.

## Otros avances

En diciembre de 2020, el gigante industrial surcoreano Hyundai Motor Company decidió adquirir una participación del 30% del conglomerado turco Kibar Holding en su empresa conjunta Hyundai Assan. Con 245.000 turismos al año, Hyundai Assan tiene la quinta mayor capacidad de producción de la industria automovilística turca.

En abril de 2021, la sociedad hispano-turca Beycelik Gestamp anunció la construcción de una nueva fábrica en la Zona Industrial Organizada TOSB mediante una inversión de 50 millones de euros para fabricar piezas de chasis. La producción comenzará en 2022.

En septiembre 2022, Maxion Wheels anunció que su nueva planta turca de llantas de acero para camiones con su socio Inci Holding está lista para empezar la producción. Además, las dos empresas construirán otra planta para suministrar llantas de aluminio forjado para vehículos comerciales a partir de 2024. Las inversiones combinadas superan los 150 millones de dólares desde 2021 hasta 2025. La construcción de la nueva instalación de llantas de aluminio forjado de 45.000 m<sup>2</sup> comenzará este año, con un inicio de producción planificado para fines de 2024. La capacidad instalada inicial es de 350.000 llantas de aluminio forjado al año, con la capacidad de escalar al doble de esa cantidad en los años posteriores.

Por otro lado, debido al actual conflicto entre Rusia y Ucrania, diversas empresas han redirigido durante el 2022 sus operaciones rusas y ucranianas a mercados políticamente más estables en Europa del Este para aprovechar la proximidad a los grandes mercados de Europa Occidental mientras se benefician de costos laborales relativamente bajos. Entre ellas, Pirelli anunció en mayo que trasladaría sus operaciones rusas que exportan a Europa a plantas existentes en Turquía y Rumania.



## Oportunidades para las empresas vascas

La industria automovilística turca es uno de los sectores más dependientes de las importaciones. Para crear un valor de producción de 100 TRY, la industria automovilística turca necesita importar 29,5 TRY de insumos directamente, y 14,6 TRY indirectamente a través de otros sectores que suministran a la industria automovilística. Por lo tanto, la cantidad total de materiales importados utilizados por la industria automovilística supone el 44% del valor de la producción, es decir, 15.243,8 millones de euros (10.208,6 millones directos + 5.035,2 millones indirectos) en 2019<sup>3</sup>.

### Desde la perspectiva del análisis del comercio exterior

Como ya se ha demostrado, en Turquía se hacen grandes importaciones de:

- 8708 Partes y accesorios de tractores, vehículos automóviles para el transporte de >=10 personas
- 8408 Motores de émbolo (pistón) de encendido por compresión (motores diésel o semi-diésel)
- 8421 Centrifugadoras, incluidas las secadoras centrifugas (excepto las de separación de isótopos); aparatos para filtrar o depurar
- 8413 Bombas para líquidos, incluso con dispositivo medidor incorporado (excepto bombas cerámicas y bombas de aspirado de secreciones)
- 8544 Hilos, cables (incluidos los coaxiales) y demás conductores aislados para electricidad
- 8409 Piezas identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de las partidas 8407 u 8408
- 8483 Árboles de transmisión (incluidos los de levas y los cigüeñales) y manivelas; cajas de cojinetes y cojinetes

Algunas de estas son de exportación intensiva en el País Vasco, en general:

- 8708 Partes y accesorios de tractores, vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles
- 8544 Hilos, cables (incluidos los coaxiales) y demás conductores aislados para electricidad
- 8409 Piezas identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de las partidas 8407 u 8408
- 8483 Árboles de transmisión (incluidos los de levas y los cigüeñales) y manivelas; cajas de cojinetes y cojinetes

Existe una brecha clara en las exportaciones vascas a Turquía (componentes de automoción), en comparación con las exportaciones totales vascas a la UE: La cuota vasca en Turquía se sitúa en torno al 0,3%, mientras que en Europa ronda el 1,8%, por lo que hay opciones de crecimiento.

Entre los códigos del SA más importados en Turquía —donde hay una mayor brecha, porque las exportaciones vascas suelen ser competitivas (más oportunidad en términos de exportaciones potenciales)—, podemos mencionar:

- 8708 Partes y accesorios de tractores, vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles. También supone la mayor parte de las exportaciones vascas y de las importaciones turcas. Incluye muchos productos diferentes, que requerirían un análisis individual.
- 8409 Piezas identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de las partidas 8407 u 8408

<sup>3</sup> Fuente: Instituto de Estadística de Turquía, y análisis de BasqueTrade & Investment, 2021.



8483 Árboles de transmisión (incluidos los de levas y los cigüeñales) y manivelas; cajas de cojinetes y cojinetes

8413 Bombas para líquidos, incluso con dispositivo medidor incorporado

8544 Hilos, cables (incluidos los coaxiales) y demás conductores aislados para electricidad

## Opiniones de expertos del mercado

Las empresas internacionales pueden seguir considerando a Turquía como un centro de producción. Según el estudio de PWC, los OEM automovilísticos indican, en particular, que el piloto automático, sistema de refrigeración de la batería, unidad de control electrónico y de la carrocería, sensores de la cámara y motores eléctricos se importan y es necesario que se produzcan localmente.

A pesar de la fuerza de los actores locales en las tecnologías convencionales, la tendencia en Turquía es también hacia la tecnología eléctrica e híbrida. Por lo tanto, la oferta de las empresas vascas en dichas tecnologías podría tener un alto potencial. De ahí que los proveedores de vehículos eléctricos e híbridos tengan más posibilidades en el mercado. En consecuencia, los clientes potenciales, que tienen inversiones en este segmento, son:

- TOGG (turismo)
- Renault (turismo)
- Ford Otosan (vehículo comercial)
- Otokar (vehículo comercial)
- Karsan (vehículo comercial)

Además, áreas de alto valor añadido, como los vehículos autónomos, las estaciones de recarga, la electrónica de potencia o el servicio posventa, pueden tener también potencial en Turquía, según el director de Automechanika Istanbul.

## TOGG

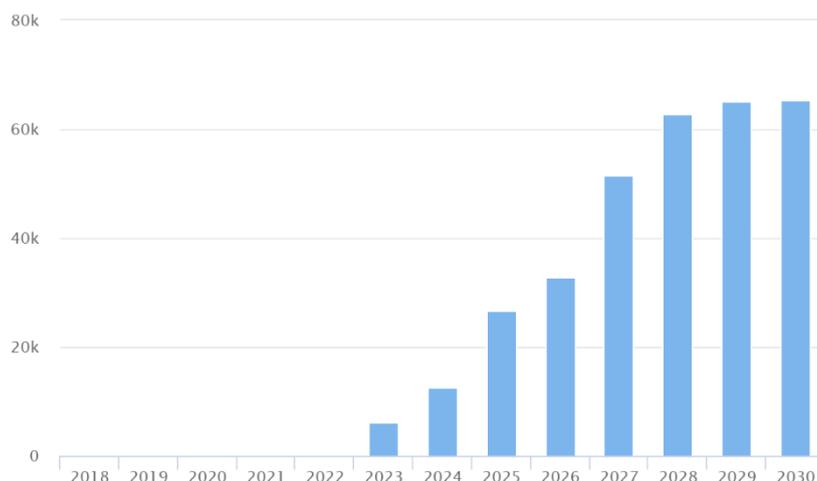
TOGG, la marca turca de coches eléctricos, ubicado en Gemlik, región del Marmara, ha sido mencionado como un potencial por todos los entrevistados ya que está abierto a varios proveedores y es eléctrico. No hay ningún requisito de compra global para el TOGG. Si las empresas vascas pueden ofrecer alguna solución innovadora, por ejemplo, en cuanto a ligereza, puede haber potencial.

TOGG va a tener dos modelos inicialmente. El primer modelo de TOGG, un SUV compacto eléctrico, estará listo en 2023. El segundo modelo, una berlina eléctrica de corte tecnológico y diseño limpio, entrará en la línea de producción cuando el primer modelo asiente su producción en un ritmo de crucero. Este último para competir con los Tesla Model 3 y Polestar 2.

TOGG espera que su planta produzca entre 17.000 y 18.000 vehículos en su primer año. La empresa también comenta que, para 2030, la fábrica habrá producido más de un millón de coches. Sin embargo, según las estimaciones de S&P Global, esta última cifra será de un tercio (aprox. 324.000 vehículos producidos de aquí a 2030).

**Producción anual prevista modelos TOGG**

Model	Segment	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
C-CUV EV	SUV	6.223	12.653	12.265	12.645	14.249	15.801	15.932	15.026
C-Sedan EV	Car	-	-	14.526	15.545	18.052	17.896	17.236	16.968
C-CUV EV Coupe	SUV	-	-	-	4.611	9.398	9.981	10.324	10.152
B-CUV EV	SUV	-	-	-	-	9.916	15.858	17.227	18.980
C-MPV EV	MPV	-	-	-	-	-	3.277	4.512	4.324



Fuente: S&P Global. LV Production Forecast, diciembre 2022.

Es importante subrayar que Turquía pretende construir un ecosistema en torno a este primer coche eléctrico nacional TOGG<sup>4</sup>. Existe un clúster de movilidad inteligente<sup>5</sup> para la industria del transporte situado en la Zona Industrial Organizada de Taysad, así como el IT Valley<sup>6</sup>, que también reúne empresas centradas en la automoción. Hay start-ups y grandes actores como Aselsan. Además, ya hay un clúster consolidado llamado Turkey Connected and Autonomous Vehicles Cluster (TCAV)<sup>7</sup>, organizado por el centro de innovación TOSB<sup>8</sup> y la organización Investigación y Desarrollo de Tecnologías del Automóvil (OTAM)<sup>9</sup>. El clúster está formado por varios actores de los campos de la investigación, la seguridad y la protección, los OEM, el diseño y ensayos de ingeniería, la conectividad y el almacenamiento de baterías.

En este sentido, la Organización para el Desarrollo de las Pequeñas y Medianas Empresas (KOSGEB)<sup>10</sup> ha lanzado un programa de apoyo en 2021 para proyectos de I+D, de desarrollo de productos e innovación para las pequeñas y medianas empresas de los sectores de la automoción y la electrónica. Las áreas específicas requeridas son los acumuladores y baterías y las pilas de combustible en la automoción para los vehículos eléctricos, así como los vehículos de hidrógeno.

<sup>4</sup> <http://www.togg.com.tr/>

<sup>5</sup> <https://mam.tubitak.gov.tr/en/haber/smart-mobility-better-future>

<sup>6</sup> <https://www.bilisimvadisi.com.tr/en/>

<sup>7</sup> <https://otonomkume.org/>

<sup>8</sup> [www.tosb.com.tr](http://www.tosb.com.tr)

<sup>9</sup> <https://otam.com.tr/>

<sup>10</sup> [www.kosgeb.gov.tr](http://www.kosgeb.gov.tr)



## Vías de entrada al mercado y barreras

Turquía solía ser un país dedicado únicamente al ensamblaje. Toda la tecnología fue transferida al país por los OEM. Sin embargo, a partir de la segunda mitad de la década de 2000, el sector se transformó en un centro de producción integrado con capacidad de I+D, D+P y diseño. Hay actores muy fuertes en muchos segmentos que están siguiendo las tendencias, como el Pacto Verde Europeo, desarrollando sus estructuras e inversiones en consecuencia. Además, los costes laborales son relativamente más bajos. El coste de un ingeniero turco es un 66% menor al de un ingeniero equivalente en la UE. Por lo tanto, aunque el país carezca ahora de componentes con tecnología superior demandados, no hay que subestimar el dinamismo de la competencia local y debe supervisarse de cerca.

Estos avances locales y el aumento de la competencia podrían considerarse una barrera, pero también pueden verse como una oportunidad de cooperación. Las empresas vascas pueden dirigirse a los actores locales para plantear acuerdos de licencia y crear otras oportunidades. No obstante, también sería importante que las empresas vascas comprobaran los costes logísticos para decidir si merece la pena exportar desde el País Vasco a Turquía o si es preferible realizar inversiones locales en Turquía.

Algunas empresas vascas presentes en Turquía:

- Gestamp tiene 5 plantas de producción, 4 en Bursa y una en Gebze
- Teknia tiene una planta en Gebze

Muchos de los OEM son actores globales que emplean la compra global. En estos casos, todos los proveedores son gestionados por estos departamentos de compras globales a los que las empresas vascas deberían dirigirse. Para estas organizaciones, el suministro local de Turquía es muy reducido.

En ciertos componentes, ni siquiera los actores locales pueden competir con Asia en términos de precios. Sin embargo, debido a la pandemia, el sector experimentó problemas logísticos que pueden aliviar esta barrera hasta cierto punto, especialmente si se tienen en cuenta los largos plazos de entrega de 8 a 10 semanas desde Asia.

Aunque el sector parece que entrará en fase de recuperación en 2023, se recomienda observar detenidamente su evolución para comprender las dinámicas reales de esta recuperación. Por ejemplo, en junio de 2021, según un artículo publicado en el diario Dunya, los proveedores reflejarían el aumento de los precios de las materias primas en los precios que aplican a sus clientes (OEM y grandes proveedores de primer nivel), pero los pagos se retrasan, lo que causa grandes dificultades financieras a los proveedores turcos. Turquía depende de la importación de muchas materias primas y la depreciación de la lira turca supone costes adicionales para los fabricantes.

**EUSKADI**  
BASQUE COUNTRY



**BasqueTrade  
& Investment**

Agencia Vasca de Internacionalización  
Nazioartekotzeko Euskal Agentzia



Alameda Urquijo, 36 5.ª Planta Edificio Plaza  
Bizkaia 48011 Bilbao [info@basquetrade.eus](mailto:info@basquetrade.eus)  
**(+34) 94 403 71 60**