

Elektromobilność „Made in Türkiye”: turecki sektor motoryzacyjny w erze zmian

Adam Michalski

Globalny zwrot ku elektromobilności generuje presję na turecki przemysł motoryzacyjny (dwunaste miejsce na świecie i trzecie w Europie), który pozostaje silnie zależny od produkcji samochodów spalinowych dla europejskich marek. Turcja intensyfikuje więc rozwój własnych pojazdów elektrycznych (np. Togg), tworząc sprzyjające warunki dla inwestowania i innowacji. Ma to na celu promowanie osiągnięć aktualnej władzy i wizji rozwoju technologicznego państwa oraz napędzanie dalszego rozwoju tamtejszej branży motoryzacyjnej. Projekt Togg boryka się jednak z wyzwaniami, takimi jak ograniczona rentowność oraz rosnąca konkurencja ze strony Tesli czy BYD.

Turcja staje się również istotnym zapleczem inwestycyjnym dla chińskiej branży motoryzacyjnej w obszarze elektromobilności. Nałożenie przez Ankarę w 2024 r. ceł na pojazdy elektryczne importowane z ChRL miało przyciągnąć chińskie inwestycje w turecki sektor samochodowy. Tutejsze władze zdają sobie sprawę, że dla Pekinu kluczowe znaczenie ma ustanowiona między Turcją a UE unia celna, która umożliwia omijanie unijnych ceł na chińskie pojazdy elektryczne przez ich produkcję w tym państwie. I choć chińskie inwestycje tworzą dodatkową konkurencję dla Togga, to władze w Ankarze liczą przede wszystkim na wynikające z nich korzyści – m.in. powstanie dodatkowych miejsc pracy, zwiększenie zysków branży motoryzacyjnej, a potencjalnie także transferu technologii, np. w zakresie produkcji baterii i innych podzespołów.

Od pionierów po weteranów

Od lat 50. XX wieku Turcja rozwijała własny sektor motoryzacyjny, który postrzegała jako klucz do industrializacji państwa. Stosowała w tym celu politykę substytucji importu, nakładając na sprowadzane pojazdy wysokie cła. Miało to zachęcać zagraniczne firmy do inwestowania w turecki sektor motoryzacyjny, co tworzyłoby dodatkowe miejsca pracy. W latach 70. współpraca tamtejszych podmiotów z globalnymi producentami samochodów, jak Ford, Fiat czy Renault¹, umożliwiła transfer technologii do Turcji. Z kolei reformy premiera Turguta Özala z lat 80., liberalizujące gospodarkę i promujące sprzedaż zagraniczną, jak również zawarcie między Ankarą i UE umowy o unii celnej w 1995 r. przyczyniły się

¹ E. Taymaz, K. Yılmaz, *Political economy of industrial policy in Turkey: The case of the automotive industry*, ESID Working Paper No. 90, wrzesień 2017, effective-states.org, s. 36.

do wzrostu eksportu do Europy produkcji tureckiego sektora motoryzacyjnego – z 0,7 mld dolarów w 1995 r., przez 1,6 mld w 2004 r., 22,2 mld w 2014 r., aż do 37,2 mld dolarów w 2024 r.

Sektor motoryzacyjny stanowi dziś filar tureckiego przemysłu i rozwoju technologicznego państwa – przy produkcji ok. 1–1,5 mln samochodów generuje ok. 5% PKB

” Ankara finansuje z budżetu państwa programy R&D w sektorze motoryzacyjnym, co ma przyciągać inwestorów w celu rozwoju wysoko zaawansowanych technologii w Turcji.

rocznie. Odpowiada także za ok. 15% tureckiego eksportu, zatrudnienie 11% siły roboczej w tamtejszym sektorze przemysłowym (ok. 0,8 mln osób – 2,9% wszystkich pracowników w Turcji) oraz ok. 7% dochodów podatkowych². Produkcję aut osobowych i użytkowych prowadzi sektor prywatny, składający się obecnie z 16 różnych firm, które łącznie posiadają 18 fabryk (cztery zakłady wytwarzające samochody osobowe, siedem produkujących samochody dostawcze i kolejne siedem – autobusy). Do największych należy zaliczyć zarówno spółki joint venture z producentami międzynarodowymi (Anadolu Isuzu, TOFAŞ-Stellantis, Ford Otosan, BMC, Mercedes-Benz Türk, Hyundai Assan, MAN Türkiye, Oyak Renault, TürkTraktör), jak i podmioty znajdujące się w pełni pod kontrolą kapitału tureckiego (Hattat Traktör, Karsan, Otokar, TEMSA, Togg). Dodatkowo w państwie działa ok. 1100 firm wytwarzających komponenty oraz podzespoły dla tureckiej branży motoryzacyjnej, przy czym 50–70% wykorzystywanych części pochodzi z produkcji lokalnej³.

W branżę motoryzacyjną angażuje się też państwo, które dąży do przekształcenia Turcji w integralną część globalnego łańcucha produkcyjnego tego sektora. Istotnym ogniwem tej strategii jest rozwój centrów badawczo-rozwojowych. Na tamtejszym rynku funkcjonują dziś ok. 162 takie ośrodki, z których część działa jako joint venture firm tureckich z zagranicznymi i wspiera innowacyjność krajowej branży. Ankara finansuje z budżetu państwa programy R&D w sektorze motoryzacyjnym, co ma przyciągać inwestorów w celu rozwoju wysoko zaawansowanych technologii w Turcji. Jako przykład można podać ogłoszony w połowie 2024 r. Program zachęt w dziedzinie zaawansowanych technologii (HIT-30), dysponujący budżetem w wysokości 30 mld dolarów z przeznaczeniem na m.in. inwestycje w wytwarzanie pojazdów elektrycznych (5 mld dolarów), baterii (4,5 mld dolarów) i półprzewodników (5 mld dolarów). Ankara liczy, że dzięki tym inicjatywom zwiększy się potencjał krajowej lokalizacji produkcji w branży motoryzacyjnej oraz eksportu na rynki zagraniczne.

Ku narodowej elektromobilności!

W ambicje rozwoju tureckiego sektora motoryzacyjnego wpisuje się także rozpoczęcie produkcji samochodu elektrycznego marki Togg. Spółkę powołało do życia w 2018 r. konsorcjum pięciu prywatnych firm tureckich – przy wszechstronnym wsparciu ze strony rządu. Władze tureckie zastosowały dla tego projektu zachęty finansowe i logistyczne, deklarując m.in. obniżki i zwroty VAT-u, zwolnienie z opłat celnych maszyn potrzebnych do produkcji aut i podzespołów, udzielenie zarówno kredytów na korzystnych warunkach, jak i gwarancji zakupu samochodów tej marki przez państwo (30 tys. egzemplarzy), oraz bezpłatny przydział gruntów pod budowę fabryki w Gemlik w północno-zachodniej części kraju. Łączny koszt przedsięwzięcia szacuje się na 3,7 mld dolarów. Zgodnie z założeniami rocznie produkowanych będzie 175 tys. pojazdów. Istotnym elementem projektu było również powołanie prywatnej turecko-chińskiej spółki joint venture o nazwie SIRO (każda strona ma 50% udziałów), wytwarzającej akumulatory litowo-jonowe do aut tej marki.

² OSD – About us, The Automotive Manufacturers Association, OSD, osd.org.tr.

³ Automotive sector in Turkey, Presidency of the Republic of Türkiye, invest.gov.tr.

Dotychczas spółka Togg wyprodukowała jedynie nieco ponad 50 tys. SUV-ów T10X – pierwszego i obecnie jedynego modelu tej firmy. Dalszy etap rozwoju przewiduje poszerzenie oferty do 2030 r. o tańsze opcje, tj. sedana (T10F), hatchbacka, kompaktowego SUV-a oraz minivana. Aktualna wersja T10X kosztuje od 50 tys. do 64 tys. dolarów (w zależności od wyposażenia), co znacznie przewyższa możliwości nabywcze obywateli i ogranicza sprzedaż tych aut (średni rozporządzalny dochód roczny gospodarstwa domowego w Turcji pod koniec 2024 r. wynosił 10,6 tys. dolarów)⁴. Choć Togg ma być symbolem dumy narodowej i zdolności przemysłowych, to w bieżącej sytuacji spadku siły nabywczej społeczeństwa projekt staje się wysoce nierentowny. Krytycy zauważają, że tylko 72% komponentów do niego wytwarza się w Turcji⁵, a do podniesienia rentowności przedsięwzięcia trzeba by zwiększyć produkcję z obecnych 30 tys. egzemplarzy rocznie (dane z 2024 r.) do co najmniej 200 tys. Osiągnięcie tego będzie jednak trudne bez równoczesnego rozpoczęcia eksportu. Przeszkodami pozostają także niewystarczająca infrastruktura do ładowania samochodów elektrycznych oraz rosnąca konkurencja ze strony globalnych graczy, takich jak Tesla, która jest liderem w sprzedaży aut elektrycznych na rynku tureckim⁶, lub przystępny cenowo BYD.

Produkcja samochodu elektrycznego Togg stanowi część strategii państwowej ukierunkowanej na wzmocnienie konkurencyjności krajowego sektora motoryzacyj-

” Choć Togg ma być symbolem dumy narodowej i zdolności przemysłowych, to w bieżącej sytuacji spadku siły nabywczej społeczeństwa projekt staje się wysoce nierentowny.

nego w obliczu spadku innowacyjności i udziału tradycyjnych europejskich producentów pojazdów z silnikami spalinowymi na globalnym rynku. Obecnie w Turcji wytwarza się wyłącznie te ostatnie (nie licząc aut Togg oraz pojazdów hybrydowych, m.in. Toyoty)⁷, a ich sprzedaż stopniowo maleje na rzecz samochodów elektrycznych. Sektor motoryzacyjny pozostaje też silnie powiązany z rynkiem europejskim – w 2024 r. 84,5% pojazdów produkowanych w tym państwie eksportowano do Europy⁸. Oznacza to, że spadek zapotrzebowania na auta spalinowe w Europie będzie miał bezpośrednie przełożenie na zmniejszenie ich produkcji w Turcji, co w dłuższej perspektywie negatywnie wpłynie na tamtejszą branżę motoryzacyjną oraz zyski, jakie ona generuje (miejsca pracy, dochody dla państwa).

Aby przeciwdziałać temu procesowi, Ankara stawia na samochody elektryczne. Wykorzystując wieloletnie doświadczenie zdobyte dzięki współpracy z producentami europejskimi, stara się rozwijać własną markę oraz przyciągać zagranicznych producentów aut elektrycznych, np. ze Stanów Zjednoczonych czy Chin. Jak podkreślił prezydent Recep Tayyip Erdoğan, Turcja dąży do odgrywania roli „europejskiego centrum produkcyjnego w zakresie technologii ładowania, akumulatorów, a także pojazdów elektrycznych”⁹. Potwierdza on również gotowość państwa do stymulowania dalszego rozwoju tego przemysłu. Ambicje te będą jednak napotykać wyzwania. Największymi pozostają ograniczona zdolność eksportowa samochodów marki Togg przy aktualnych mocach produkcyjnych oraz silna konkurencja ze strony Tesli¹⁰ czy chińskich producentów zarówno na tureckim, jak i globalnym rynku¹¹.

⁴ *Gelir Dağılımı İstatistikleri, 2024*, Türkiye İstatistik Kurumu, 27.12.2024, data.tuik.gov.tr.

⁵ *Togg surpasses 49K electric vehicles on Turkish roads in 2024*, Türkiye Today, 2.01.2025, turkiyetoday.com.

⁶ *Tesla Leads Turkey's EV Market While Experiencing European Slump*, Turkish Minute, 18.03.2025, turkishminute.com.

⁷ M. Şenzeybek, P. Mock, *Passenger car emissions in Turkey*, The International Council on Clean Transportation, kwiecień 2019, theicct.org, s. 1.

⁸ *Turkish Auto Exports Boom in 2024, Europe Dominates with 84.5% Share*, Auto World Journal, 9.12.2024, autoworldjournal.com.

⁹ M. Hancock, *Turkey's EV production finally gets into gear*, Arabian Gulf Business Insight, 29.12.2023, agbi.com, za: web.archive.org.

¹⁰ *Türkiye becomes bright spot for Tesla as worldwide sales slump*, Daily Sabah, 26.05.2025, dailysabah.com.

¹¹ *Türkiye emerges as Chinese BYD's fastest-growing market in Europe*, Daily Sabah, 12.05.2025, dailysabah.com.

Władza a Togg

W ostatnich latach Togg stanowił centralny element narracji politycznej Erdoğan, w której symbolizował dumę narodową, suwerenność technologiczną oraz zdolności przemysłowe kraju. Projekt ten przedstawiano jako jeden z kamieni milowych „Wieku Turcji” (*Türkiye Yüzyılı*) – ogłoszonego w 2023 r. programu rozwoju państwa na XXI wiek, promującego postęp technologiczny i gospodarczy. Podobnie jak misję kosmiczną z 2024 r. (Axiom 3), budowę nowego portu lotniczego w Stambule czy rozwój przemysłu zbrojeniowego (np. drony) markę Togg prezentowano jako dowód zaawansowania technologicznego i potencjału Turcji.

W 2023 r. Togg wpisał się w kampanię wyborczą Erdoğan, podczas której kreowano go na jedno z „wielkich osiągnięć narodu”¹²

” Ankara potrzebuje transferu technologii i zwiększenia liczby lokalizacji produkcji, a zwłaszcza inwestycji w rozwój fabryk baterii do aut elektrycznych.

w nauce i technologii (zestawiano go z innymi zdobyczami technologicznymi, np. bezzałogowymi statkami powietrznymi, czy wysłaniem pierwszego Turka w kosmos). W obliczu problemów gospodarczych – np. inflacji sięgającej w szczytowym okresie w listopadzie 2022 r. 85% – Erdoğan wykorzystał promocję marki, by odwrócić uwagę części społeczeństwa od kłopotów ekonomicznych i pobudzić nastroje patriotyczne. Intensywne podkreślanie znaczenia tego projektu jako symbolu sukcesu narodowego miało w okresie przedwyborczym utwierdzić w elektoracie przekonanie co do długofalowej słuszności polityki tureckiego lidera, tylko chwilowo zaburzonej przez turbulencje w gospodarce. Z kolei eksponowanie samochodu w lokalach wyborczych¹³ miało jasno przypominać głosującym, kto odpowiada za te osiągnięcia. W efekcie w Turcji utrwaliło się postrzeganie Togga jako projektu politycznego.

Chiny coraz bliżej Turcji

Istotnym partnerem Turcji w sektorze produkcji aut elektrycznych stają się Chiny. Mimo dużego wkładu państwa w stworzenie marki Togg turecki rynek elektromobilności jest w dalszym ciągu nowy i zмага się z szeregiem wyzwań. Ankara potrzebuje transferu technologii i zwiększenia liczby lokalizacji produkcji, a zwłaszcza inwestycji w rozwój fabryk baterii do samochodów elektrycznych. Pod tym względem chińskie podmioty z branży motoryzacyjnej wydają się atrakcyjnym partnerem.

Przykładem potencjalnej współpracy tureckich i chińskich przedsiębiorstw z branży motoryzacyjnej są trwające negocjacje między firmą Togg i producentem samochodów elektrycznych Guangzhou Automobile Group (GAC) na temat możliwości powołania spółki joint venture, by wspólnie wytwarzać pojazdy elektryczne w Turcji¹⁴. Togg liczy zapewne na to, że dzięki tej kooperacji mógłby obniżyć koszty produkcji oraz skorzystać z wiedzy technologicznej GAC. Nie wiadomo jednak, co w zamian otrzymałby chiński podmiot i czy rozmowy zakończyły się sukcesem.

Elementem sprzyjającym dalszemu zacieśnianiu współpracy turecko-chińskiej jest po stronie Ankary chęć tworzenia miejsc pracy w państwie i przyciągania kapitału z ChRL. Jako przykład takiej kooperacji można podać inwestycję BYD w wybudowanie do marca 2026 r. fabryki samochodów elektrycznych w Manisie, o wartości 1 mld dolarów. Ma ona produkować 150 tys. pojazdów rocznie i zatrudniać ok. 5 tys. osób. Podobną umowę – również opiewającą na 1 mld dolarów – zawarto z chińskim producentem aut elektrycznych Chery Automobile. Zakłada ona inwestycję w fabrykę samochodów

¹² M. Sancak, *How Erdoğan framed his science and tech ‘great achievements’ as part of election campaign*, The Conversation, 26.05.2023, theconversation.com.

¹³ *Bursa’da oy kullanmaya TOGG’la gelen bakan Varank’a Saadet Partililer tepkili*, T24, 14.05.2023, t24.com.tr.

¹⁴ D. Basaran, *Turkish EV maker TOGG in talks with Chinese giant for production*, Türkiye Today, 7.07.2024, turkiyetoday.com.

elektrycznych (najprawdopodobniej w Samsunie), której roczna zdolność produkcyjna ma wynieść 200 tys. aut. Do dalszego zaangażowania i nakładów przedsiębiorstwa z ChRL miałyby skłaniać to, że turecka siła robocza pozostaje jedną z najtańszych w Europie.

Ankara liczy na to, że przeniesienie produkcji do Turcji rozważą także chińscy producenci podzespołów. Dotyczy to zwłaszcza

„Ankara jest świadoma, że dla chińskich producentów pojazdów elektrycznych jej atrakcyjność inwestycyjną podnosi umowa celna, jaką zawarła z UE.

baterii, w których wytwórstwie tamtejsze firmy są światowymi liderami. Uruchomienie zakładów produkujących podzespoły w tym państwie mogłoby doprowadzić do dalszego pogłębienia współpracy między chińskimi i tureckimi podmiotami. Taka kooperacja mogłaby też umożliwić transfer technologii, co w dłuższej perspektywie pozwoliłoby Turcji rozwijać własne zdolności produkcyjne w zakresie baterii do pojazdów elektrycznych – mogłaby ona połączyć know-how z Chin z lokalnymi osiągnięciami badawczo-rozwojowymi.

Przykładem takiej współpracy jest spółka joint venture SIRO produkująca baterie do samochodów Togg w fabryce w Gemlik. Roczna jej wydajność wytwórcza wynosi 3 GWh, a do 2031 r. ma wzrosnąć do 20 GWh¹⁵. Powołanie SIRO niesie dla marki Togg trzy korzyści. Po pierwsze, przeniesienie produkcji baterii do Turcji ma zmniejszyć koszty wytwarzania ogniw akumulatorowych (brak obciążeń transportowych, potencjalnych ceł), co przyczyni się do obniżenia cen aut elektrycznych. Po drugie, miejscowa produkcja ogniw zabezpieczy łańcuch dostaw tego kluczowego podzespołu. Po trzecie, spółka SIRO będzie mogła wykorzystać tureckie rezerwy litu do produkcji baterii do Togga. Aktualnie zapotrzebowanie państwa na lit do lokalnie produkowanych pojazdów elektrycznych i elektroniki wynosi ok. 1,5 tys. ton rocznie, a odkryte 25 tys. ton tego pierwiastka z zasobów geotermalnych w południowo-zachodnich regionach Turcji może zaspokoić to zapotrzebowanie przez ok. 20 lat¹⁶. Przy obecnym wolumenie produkcji Toggów jest to ilość wystarczająca, aczkolwiek jeśli Turcja chce zostać globalnym producentem baterii, to i tak będzie musiała sprowadzać ten surowiec.

Turecka rozgrywka unią celną i cłami

Ankara jest świadoma, że dla chińskich producentów pojazdów elektrycznych jej atrakcyjność inwestycyjną podnosi umowa celna, jaką zawarła z UE. Otwiera ona drogę do bezcłowego eksportu chińskich samochodów do UE, o ile te produkowane są w Turcji. Unia celna nie wymaga od Ankary wskazywania „kraju pochodzenia komponentów” używanych do produkcji aut. Dodatkowo import montowanych w Turcji chińskich baterii lub silników do pojazdów takich marek jak BYD czy Chery nie wpływa na ich uznanie za „pochodzące z Turcji”, o ile wartość sprowadzonych komponentów nie przekracza 40% kosztu wytworzenia samochodu (zob. Aneks). Innymi słowy – nie jest istotne, gdzie tureccy albo chińscy producenci nabywają części do produkcji elektryków w Turcji, a jedynie jaki procent wartości stanowią te elementy w produkcie końcowym. Przestrzeganie tych przepisów pozwala ominąć unijne cła na chińskie elektryki wytwarzane w tym państwie.

Jako że unia celna z UE to kluczowe narzędzie w negocjacjach z chińskimi producentami, Ankara jeszcze bardziej zdecydowanie postawiła na wykorzystanie tej przewagi. W 2024 r. tamtejsze władze nałożyły 40% cła na pojazdy elektryczne z ChRL i 50% cła na samochody benzynowe i hybrydowe z tego państwa¹⁷, aby promować inwestycje w rodzimym sektorze motoryzacyjnym. Jednocześnie w lipcu i czerwcu 2024 r.

¹⁵ C. Westerheide, *Turkey: Siro kicks off series production of battery modules and packs*, electrive, 21.04.2023, electrive.com.

¹⁶ C. Cariaga, *Geothermal can supply Türkiye's domestic lithium needs for 20 years*, ThinkGeoEnergy, 18.05.2023, thinkgeo-energy.com.

¹⁷ *Türkiye raises tariffs on Chinese cars to 50%*, Türkiye Today, 2.01.2025, turkiyetoday.com.

Ankara wprowadziła nowe regulacje, zawarte m.in. w decyzjach prezydenta Turcji (ustawy nr 8639 i 8724), które zwalniają z dodatkowych ceł import realizowany w ramach Certyfikatu Zachęty Inwestycyjnej (Yatırım Teşvik Belgesi – YTB). Jest to dokument wydawany przez tureckie Ministerstwo Przemysłu i Technologii umożliwiający inwestorom zagranicznym i krajowym dokonującym stosownych nakładów w strategicznych sektorach w państwie (np. motoryzacja) korzystanie ze zwolnień podatkowych i celnych. Obejmują one również dodatkowe cła na pojazdy oraz podzespoły, m.in. te sprowadzane z ChRL do Turcji, aczkolwiek niejasne pozostaje, czy np. w kontekście sprowadzania gotowych samochodów zezwolenia te są ograniczone jedynie do modeli, których produkcję planuje się w Turcji¹⁸. Do chwili obecnej tylko BYD otrzymał ten certyfikat, zaś Chery znajduje się w trakcie procedury uzyskiwania go.

Nałożenie ceł na chińskie auta sprowadzane do Turcji było posunięciem kalkulowanym i strategicznym z punktu widzenia An-

kary. Przede wszystkim miało wstrzymać masowy import chińskich elektryków, który negatywnie wpłynąłby na sprzedaż Togga T10X. Po drugie, miało wymusić na Pekinie rozważenie przeniesienia produkcji samochodów oraz komponentów do tego państwa. Połączenie metody kija i marchewki w postaci ceł i certyfikatu YTB okazało się kluczem do przyciągnięcia chińskich inwestycji. Po trzecie zaś chodziło także o zmniejszenie deficytu handlowego Turcji z ChRL¹⁹.

” W dłuższej perspektywie wejście chińskich marek aut elektrycznych na rynek turecki będzie wyzwaniem dla sprzedaży elektryków marki Togg.

W dłuższej perspektywie wejście chińskich marek aut elektrycznych na rynek turecki będzie wyzwaniem dla sprzedaży elektryków marki Togg. Produkcja chińskich pojazdów w Turcji pozwoli uniknąć 40-procentowych ceł nałożonych przez Ankarę, co zwiększy ich konkurencyjność cenową względem Togga. Wydaje się jednak, że w założeniach władz tureckich ryzyko to mają zneutralizować szanse wynikające ze współpracy z producentami z ChRL. Ich obecność w Turcji otwiera przed Toggiem możliwości kooperacji w zakresie zarówno poszerzenia oferty modeli samochodów (np. dzięki wykupieniu licencji chińskich lub współpracy w tym obszarze z GAC), jak i rozwoju technologii napędów elektrycznych (do Togga używa się aktualnie silników firmy Bosch) czy – potencjalnie – oprogramowania do samochodów. Poszerzenie współpracy mogłoby pozwolić na wzrost udziału komponentów produkowanych w Turcji (np. silników), co uczyniłoby Toggę bardziej konkurencyjnym cenowo na rynkach międzynarodowych.

Nowa gra o elektryzującą przyszłość

Zmiany związane z elektromobilnością stanowią dla Turcji poważne wyzwanie. Globalna branża motoryzacyjna, odchodząca od pojazdów spalinowych na rzecz elektrycznych, przechodzi przez fundamentalną transformację. Takie okoliczności wymagają od Ankary dostosowania się do nowych realiów rynkowych, aby uniknąć marginalizacji, ograniczenia aktualnych zdolności produkcyjnych oraz dotkliwego spadku konkurencyjności rodzimego sektora motoryzacyjnego. Inwestycje w markę Togg i technologie powiązane z jego produkcją, np. wytwarzanie baterii, mają w tym pomóc, a także umożliwić Turcji dołączenie do grona krajów eksportujących własne auta elektryczne oraz kluczowe podzespoły. Za ostateczny cel tych działań obrano wzmocnienie pozycji państwa na globalnym rynku motoryzacyjnym.

Dziś Togg jest jednak przede wszystkim projektem politycznym, wykorzystywanym do promowania wizji technologicznego i gospodarczego rozwoju państwa. Turcja dąży przy tym do tego, by stał się on

¹⁸ S. Bahadır, *Otomotiv sektöründeki yatırıma ithalat teşvikleri*, EY, 22.07.2025, ey.com.

¹⁹ *Turkey Imposes Heavy Tariffs on Chinese Electric Vehicles*, Analysis.org, 8.06.2024.

również przedsięwzięciem opłacalnym finansowo i kluczem do przyszłości tamtejszej branży motoryzacyjnej. Sprostanie tym aspiracjom wydaje się wszakże zadaniem bardzo trudnym, m.in. ze względu na silną konkurencję w branży samochodów elektrycznych i wciąż ograniczony wolumen produkcji.

Ankara postrzega współpracę z Pekinem jako sposób na przezwycięzenie przynajmniej części wspomnianych wyżej barier. Kooperacja ta ma wspierać rozwój

” Korzystne położenie geograficzne Turcji, stosunkowo tania siła robocza oraz luki prawne, które chińscy producenci mogą wykorzystywać, czynią z Ankary pożądanego partnera.

tureckiej branży motoryzacyjnej i jej integrację z globalnymi łańcuchami dostaw, m.in. dzięki transferowi zaawansowanych technologii oraz współprodukcji kluczowych komponentów, jak np. baterie i silniki elektryczne. I chociaż Turcja będzie dążyła do tego, aby Togg pozostał projektem opartym na własnym know-how w najwyższym możliwym stopniu, to może chcieć korzystać z tych chińskich rozwiązań lub licencji, które podniosłyby konkurencyjność rodzimej marki na rynku wewnętrznym i międzynarodowym. Współpraca z ChRL ma też przyciągać tamtejszy kapitał i zwiększać produkcję podzespołów w Turcji. Unię celną z UE oraz własne zachęty finansowe (np. YTB) Ankara postrzega zaś jako instrumenty do realizacji wyżej wymienionych celów w jej stosunkach z Pekinem.

W tych uwarunkowaniach obecność chińskich producentów samochodów i podzespołów w Turcji będzie najprawdopodobniej rosnąć, co stanowi istotne wyzwanie dla funkcjonowania unii celnej z UE. Korzystne położenie geograficzne tego państwa, stosunkowo tania siła robocza oraz „luki”, które chińscy producenci mogą wykorzystywać do obchodzenia unijnych ceł, czynią z Turcji pożądanego partnera. Renegocjowanie i dostosowanie łączącej Ankarę i UE umowy celnej do współczesnych realiów – w tym w zakresie reguł pochodzenia – mogłoby stworzyć okazję do zaostrożenia regulacji handlowych, tak aby ograniczyć wykorzystywanie Turcji przez ChRL jako „okna” do eksportu chińskich aut elektrycznych na rynki europejskie. Próby narzucania Ankarze takich warunków z pewnością napotykałyby jednak opór, wynikający m.in. z dużych nadziei pokładanych przez Turków we współpracy z Chińczykami w zakresie elektromobilności i ze znaczenia tego sektora dla planów gospodarczych tamtejszych władz.

ANEKS

Unia celna pomiędzy UE i Turcją a sektor motoryzacyjny

Unia celna między UE a Turcją z 1995 r.²⁰ umożliwia bezcłowy eksport samochodów produkowanych w Turcji do państw członkowskich, w tym pojazdów chińskich marek (takich jak BYD i Chery), jeśli spełniają one wymogi pochodzenia zawarte w Regionalnej konwencji w sprawie paneurośroziemnomorskich preferencyjnych reguł pochodzenia (Konwencji PEM)²¹. Dokument ten, którego Turcja jest sygnatariuszem od 2012 r., pozwala jej na stosowanie ujednoliconych zasad pochodzenia w handlu z UE oraz innymi państwami regionu paneurośroziemnomorskiego w ramach obowiązującej unii celnej UE–Turcja.

Zgodnie z art. 5 (Dodatek I, Tytuł II) Konwencji PEM wyprodukowany w Turcji samochód (HS 87) musi przejść wystarczającą obróbkę, określoną w Załączniku II, stanowiącym, że wartość importowanych

²⁰ Decyzja nr 1/95 Rady Stowarzyszenia WE-TURCJA z dnia 22 grudnia 1995 r. w sprawie wprowadzenia w życie ostatniego etapu unii celnej (96/142/WE), „Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej”, eur-lex.europa.eu.

²¹ Decyzja Rady z dnia 26 marca 2012 r. w sprawie zawarcia Regionalnej konwencji w sprawie paneurośroziemnomorskich preferencyjnych reguł pochodzenia (2013/94/UE), „Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej”, eur-lex.europa.eu.

komponentów, takich jak baterie czy silniki, nie może przekroczyć 40% końcowej wartości auta. Dodatkowo warto zaznaczyć, że w dokumencie tym nie przewidziano wymogu wskazywania „kraju pochodzenia komponentów”, co eliminuje konieczność śledzenia, skąd one pochodzą (np. Chiny, Indie czy Korea). Tureckie służby celne nadal muszą jednak sprawdzać, czy wartość sprowadzanych części mieści się w limitach Załącznika II (40% ceny fabrycznej produktu bez transportu i podatków). Spełnienia tego kryterium wymaga się do późniejszego wydania przez nie świadectwa A.TR (dokument uprawniający do bezcłowego eksportu do UE). Dopiero dzięki niemu takie firmy jak BYD i Chery będą mogły sprzedawać swoje auta jako „pochodzące z Turcji”, omijając cła unijne. Tytuł VI (Dodatek I) Konwencji PEM dotyczący współpracy administracyjnej pozwala natomiast UE na audyty w ramach umowy celnej z Turcją, ale nie umożliwia blokowania importu samochodów tam produkowanych, jeśli spełniono reguły Załącznika II.