



Otomotiv Sektörünü Gelecekte Neler Bekliyor?

2021

| | |
|---|----|
| ○ Giriş | 3 |
| ○ Otomotiv Sektörüne Küresel Bakış | 6 |
| • Yıllara Göre Otomotiv Dış Ticareti | 7 |
| • Küresel Üretim ve Projeksiyonlar | 10 |
| • OEM Üretimleri ve Gelecek Projeksiyonu | 13 |
| • Küresel Elektrikli ve Hibrit Araç Pazarı ve Gelecek Hedefleri | 14 |
| ○ Sektörün Genel Durumu: Türkiye | 15 |
| • Yıllara Göre Otomotiv Dış Ticareti | |
| • Üretimin Mevcut Durumu | |
| • Üretim Projeksiyonu | |
| • Pazarın Gelişimi | |
| • Elektrikli ve Hibrit Araç Pazarı ve Gelecek Hedefleri | |
| ○ Otomotiv Sektöründe Dönüşüm | 31 |
| • Dijital Entegrasyon | 33 |
| • Otonom Araçlar | 34 |
| • Paylaşımlı Mobilite | 35 |
| • Elektrifikasyon | 36 |
| ○ Covid-19'un Sektöre Etkisi | 37 |
| • Covid-19 Etkisinde Otomotiv Sektöründe Yeni Trendler | 38 |
| • Otomotiv Sektör Krizleri | 41 |
| • Covid-19 Etkisinde Muhtemel Teşvik ve İklim Hassasiyeti Senaryoları | 44 |
| • Otomotiv Sektöründe Covid-19 Gözlemleri-Aksiyonları | 45 |
| ○ Sonuç | 47 |



Grant Thornton

An instinct for growth™



Otomotiv Sektörüne Küresel Bakış

- Giriş
- Yıllara Göre Otomotiv Dış Ticareti
- Küresel Üretim ve Projeksiyonlar
- OEM Üretimleri ve Projeksiyonlar
- Küresel Elektrikli ve Hibrit Araç Pazarı ve Gelecek Projeksiyonu

Otomotiv Sektörüne Küresel Bakış

Giriş

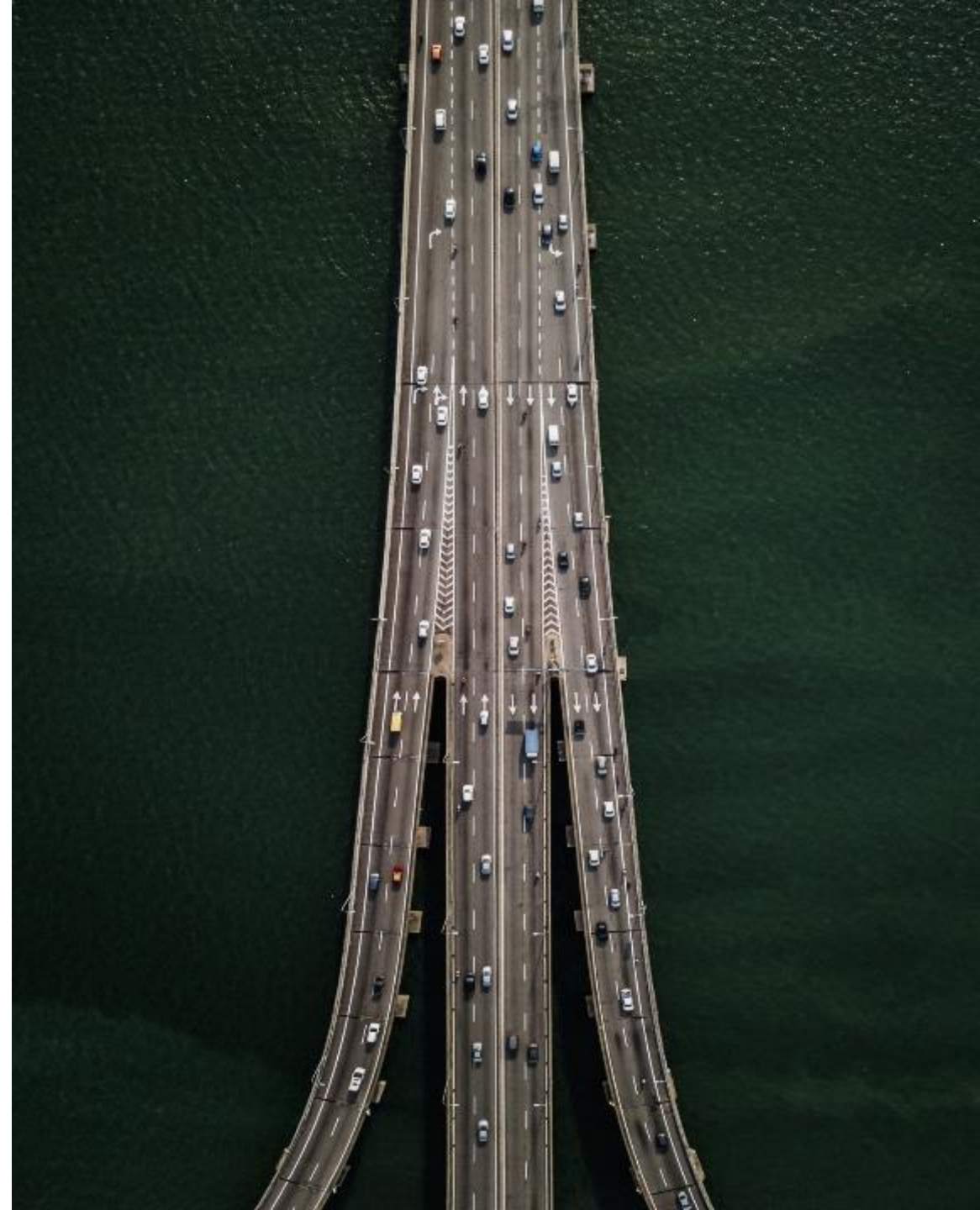
Otomotiv sektörü, dünyada en büyük yatırımların gerçekleştiği sektörlerden birisidir. Dünya otomotiv sanayisinde küresel ölçekte üretim genel olarak otomobil ve hafif ticari araç olarak sınıflandırılıyor. Otomobil üretimi toplam otomotiv üretiminin yaklaşık %71'ini oluşturuyor. Hafif ticari araç üretimi de yaklaşık %27'sini oluşturuyor.

2020 yılında yaşadığımız Covid-19 nedeniyle küresel otomotiv üretimde çok ciddi aksaklıklar meydana gelmiştir. 2020 yılı toplam otomotiv üretimi 77.621.582 adettir. Bunun 55.834.456 adetini otomobil, 27.787.126 adetini hafif ticari araç oluşturmuştur. Bu rakamlar 2019 yılı için şu şekilde gerçekleşti. Toplam üretim 91.786.86 otomobil üretimi 67.149.196 adet ve hafif ticari araç üretimi de 24.637.665 adettir.

Küresel otomotiv dış ticaretine baktığımızda ise yaklaşık 3 trilyon dolar'lık bir ticaret hacminin olduğunu görüyoruz. Son derece dinamik bir ortamda faaliyet gösteren otomotiv sektörünün önümüzdeki yıllarda özellikle dijital entegrasyon, otonom araçlar, paylaşımlı mobilite ve elektrifikasyon gibi alanlarda çok önemli ilerlemeler kaydetmesi bekleniyor.

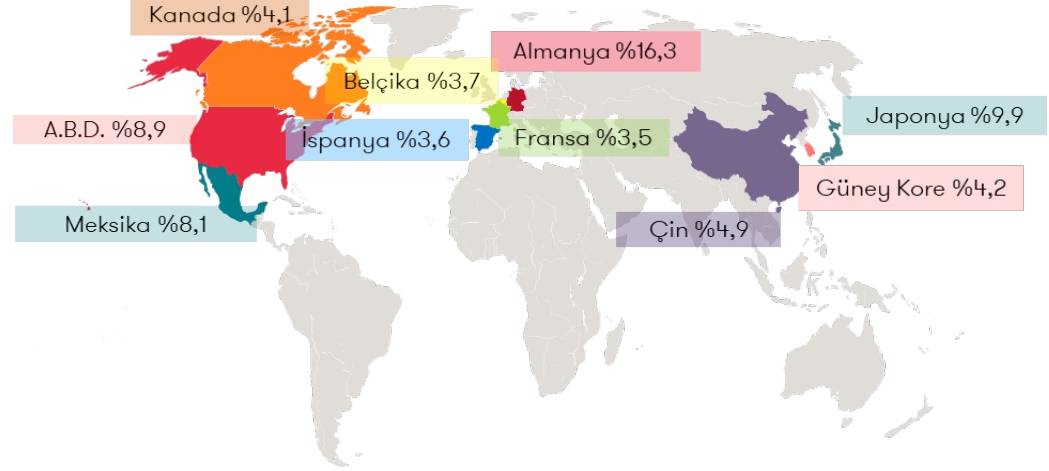
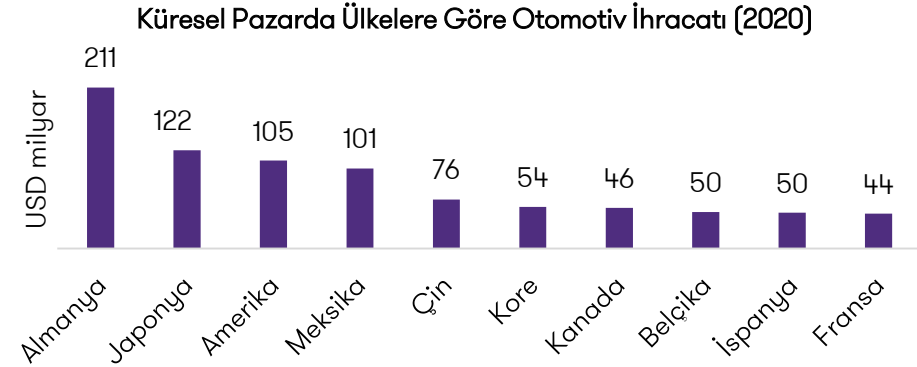
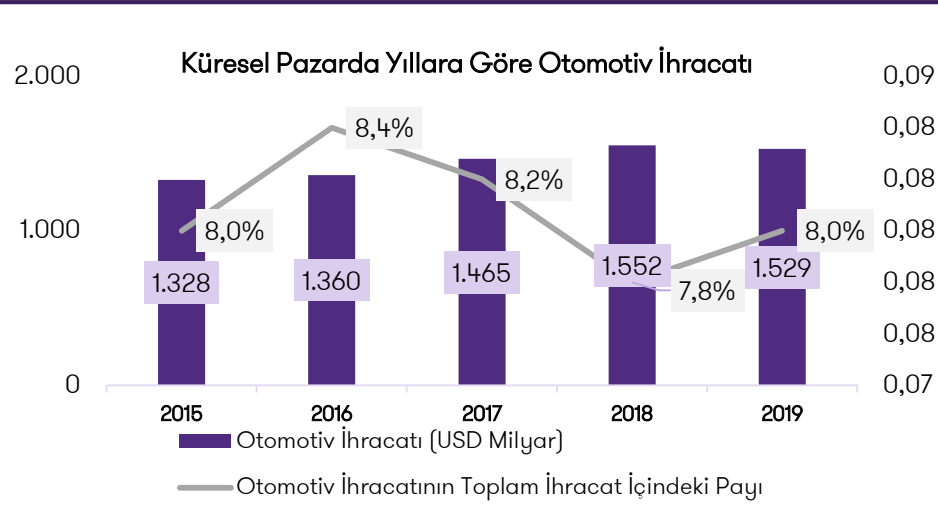
Bu bağlamda ele aldığımızda elektrikli araçlar önümüzdeki yılların en önemli gündem maddesi olacaktır. EV-volumes.com ve Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) verilerine göre, Küresel elektrikli araç satışları, Covid-19 nedeniyle geçen yılın ilk yarısında 2019'un aynı dönemine göre azalmasına rağmen, Temmuz 2020 itibarıyla elektrikli araç satışlarında patlama yaşandı. Özellikle 2020 yılı Ekim, Kasım ve Aralık aylarında küresel elektrikli araç satışları aylık bazda 2019'un aynı dönemine göre %100'ün üzerinde artış gösterdi. Böylece, geçen yıl elektrikli araç satışları 2019'da satılan 2,1 milyon araca göre %43 ile rekor seviyede artarak 3,2 milyon adet oldu.

Bu artışla, dünyadaki toplam elektrikli araç sayısı 10 milyonu aştı. Elektrikli araçların toplam araç pazarındaki payı ise 2019'daki %2,5 seviyesinden 2020'de %4,2'ye yükseldi.



Otomotiv Sektörüne Küresel Bakış

Yıllara Göre Otomotiv Dış Ticareti



Küresel otomotiv ihracatı 2018 yılında 1,6 trilyon dolarla en yüksek değere ulaştı. Bu anlamda küresel pazarda toplam otomotiv ihracatı 2019 yılına kadar kesintisiz bir büyüme yaşandı. 2019 yılında bir önceki yıla göre %1,5 azalarak 1,5 trilyon dolara düştü. Otomotiv ihracatının Dünya toplam ihracatı içindeki payı 2019 yılında %8 olarak gerçekleşti.

2020 otomotiv sektörü ihracat rakamlarına baktığımızda küresel pazarda otomotiv ihracatı en yüksek ülke %16,3'lük pay, 211 milyar dolar ihracat hacmiyle Almanya'dır. Almanya'nın ardından 2. sırada 122 milyar dolarla Japonya gelmektedir. Yaşanan pandemi nedeniyle üretim kapasitelerinde azalmalar, tedarik zinciri ağlarında ise aksamalar yaşandı. Bu sebepler göz önünde bulundurulduğunda ihracattaki düşüşleri görmek kaçınılmaz olmuştur. A.B.D.'nin 2019 yılı ihracat rakamı 133 milyar dolarken, 2020 yılı 105 milyar dolara, Japonya'nın 2019 yılı ihracatı 149 milyon dolardan 122 milyar dolara düştü.

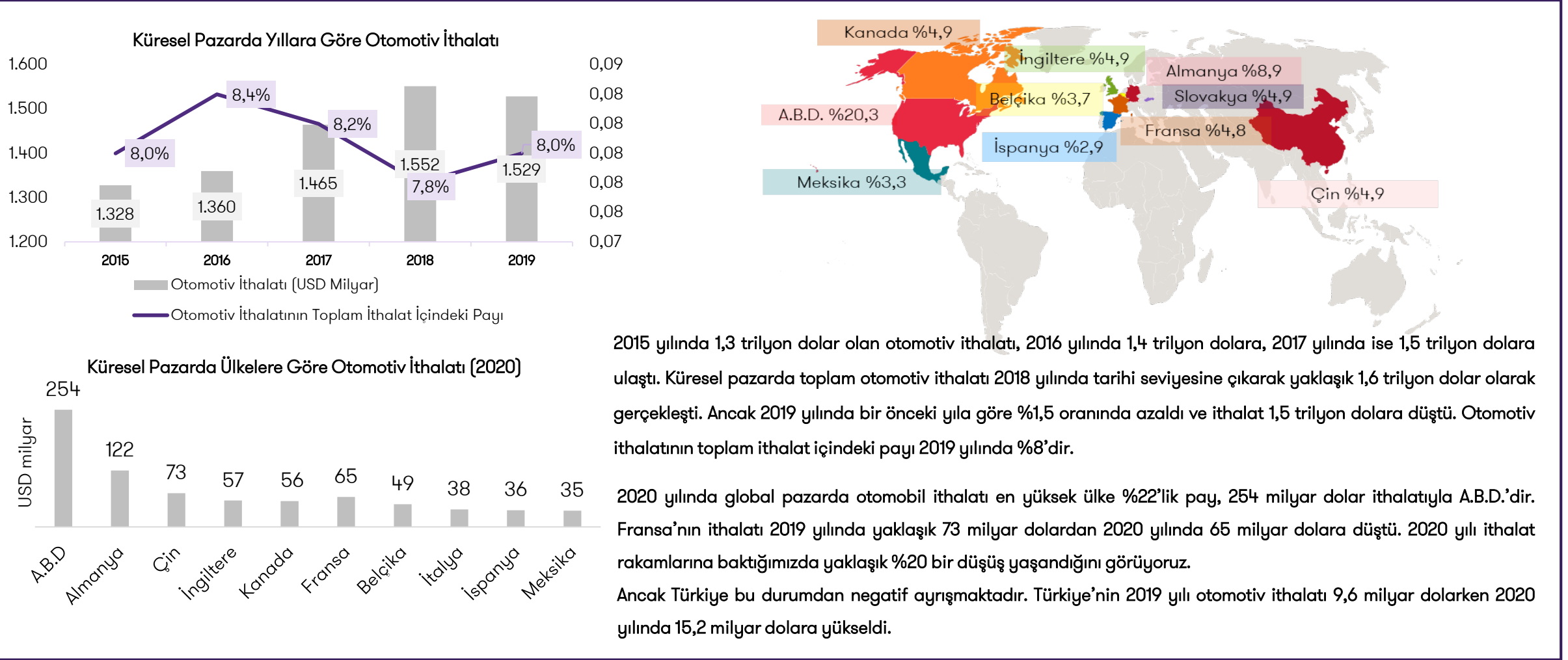
Not: 87 GTİP kapsamındaki dış ticaret verileri kullanılmıştır.

Kaynak: ITC Trademap(Uluslararası Ticaret Merkezi)



Otomotiv Sektörüne Küresel Bakış

Yıllara Göre Otomotiv Dış Ticareti



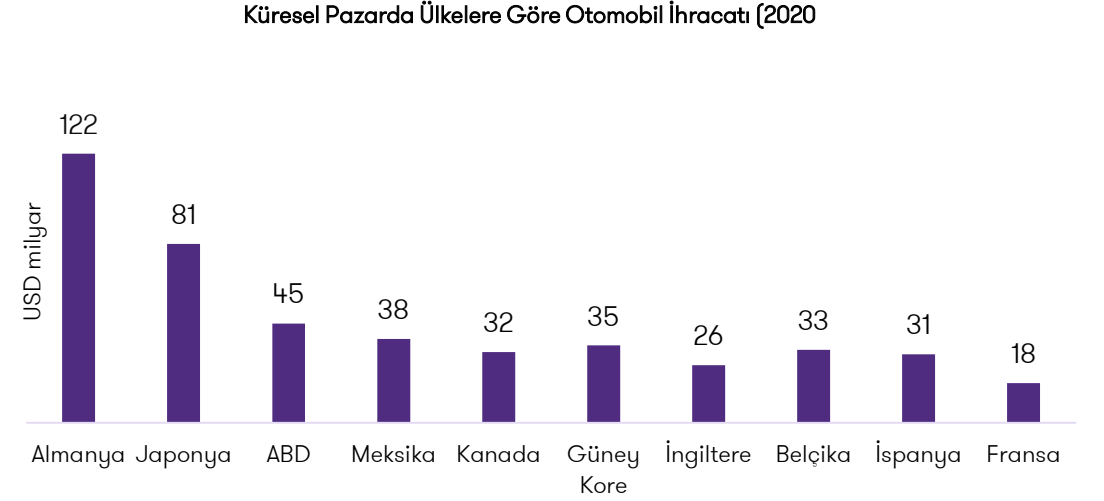
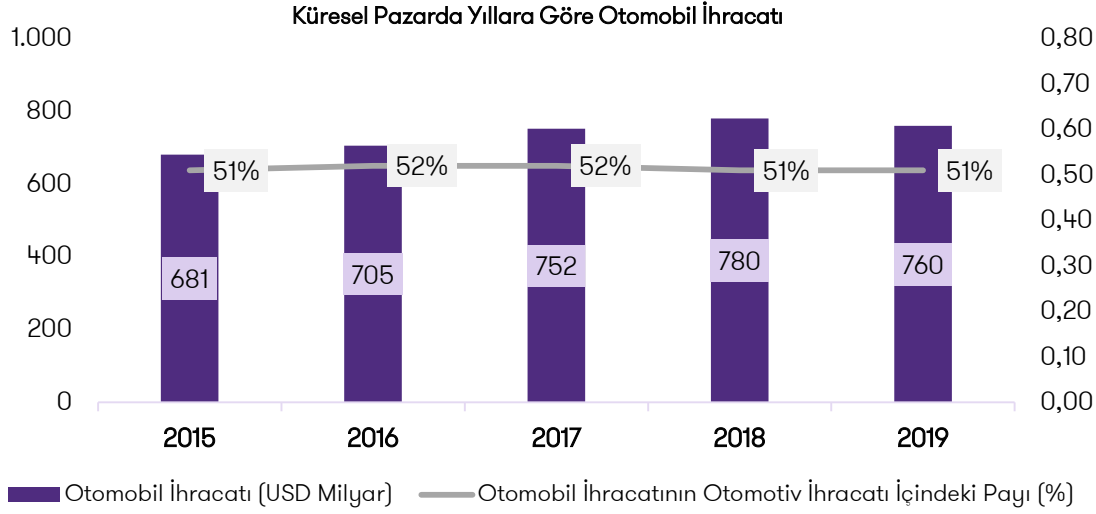
Not: 87 GTİP kapsamındaki dış ticaret verileri kullanılmıştır.

Kaynak: ITC Trademap(Uluslararası Ticaret Merkezi)



Otomotiv Sektörüne Küresel Bakış

Yıllara Göre Otomotiv Dış Ticareti



2015 yılında 681 milyar dolar olan küresel otomobil ihracatı, 2019 yılında 760 milyar dolar düzeyinde gerçekleşti. Bu da bir önceki yıl 780 milyar dolar olan ihracata göre %3 oranında bir azalışı ifade eder. Otomobil ihracatının otomotiv ihracatındaki payı 2020 yılında %51 oranındadır. Otomobil ihracatında Almanya 122 milyar dolar ile ilk sırada geliyor.

2020 yılında Covid-19 nedeniyle Dünya otomobil ihracatında yaklaşık %15 düşüş yaşandı. 2020 yılında Japonya'nın ihracatı 81 milyar dolar, A.B.D.'nin 45 milyar dolar, Güney Kore'nin 35 milyar dolardır.

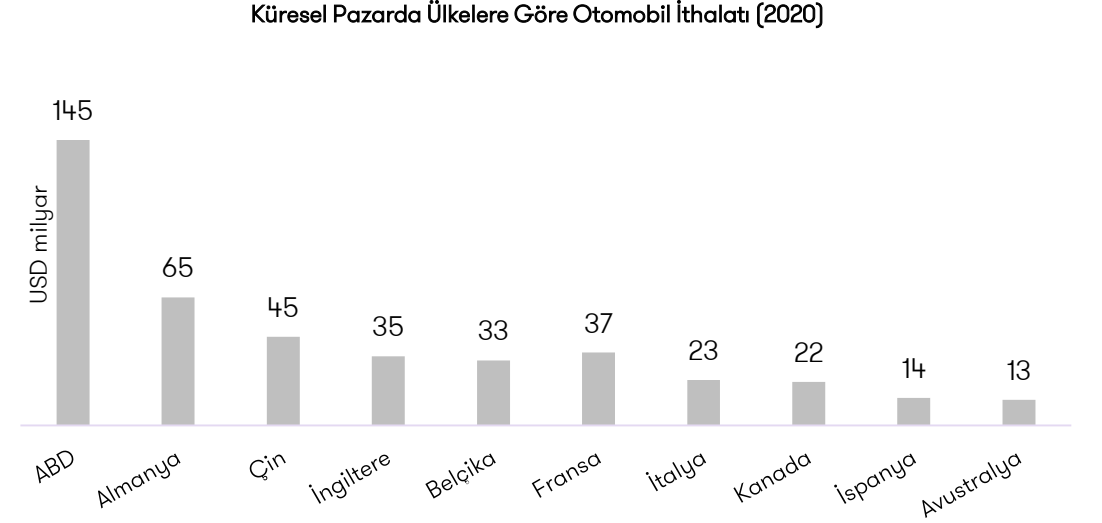
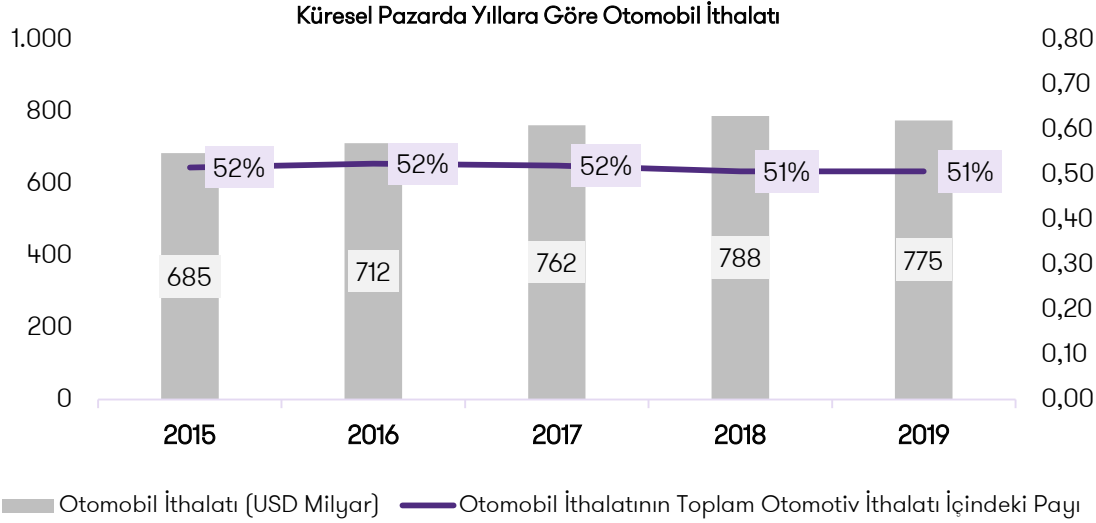
Not: 8703 GTİP kapsamındaki dış ticaret verileri kullanılmıştır.

Kaynak: ITC Trademap(Uluslararası Ticaret Merkezi)



Otomotiv Sektörüne Küresel Bakış

Yıllara Göre Otomotiv Dış Ticareti



Küresel pazarda toplam otomobil ithalatı 2015 yılında 685 milyar dolar olarak gerçekleşti. 2019 yılında ise 775 milyar dolara ulaştı. Bir önceki yıl olan 2018’de otomobil ithalatı 788 milyar dolarla rekor kırdı. Otomobil ithalatının otomotiv ihracatındaki payı 2020 yılında %51 oranındadır. Toplam otomobil ithalatında A.B.D. 145 milyar dolar ile ilk sırada gelmektedir.

2020 yılında yaşanan Covid-19’la birlikte ithalat rakamlarında önemli düşüşler gerçekleşince, Almanya otomobil ithalatı 65 milyar dolara, Fransa 37 milyar dolara geriledi.

Not: 8703 GTİP kapsamındaki dış ticaret verileri kullanılmıştır.

Kaynak: ITC Trademap(Uluslararası Ticaret Merkezi)



Otomotiv Sektörüne Küresel Bakış

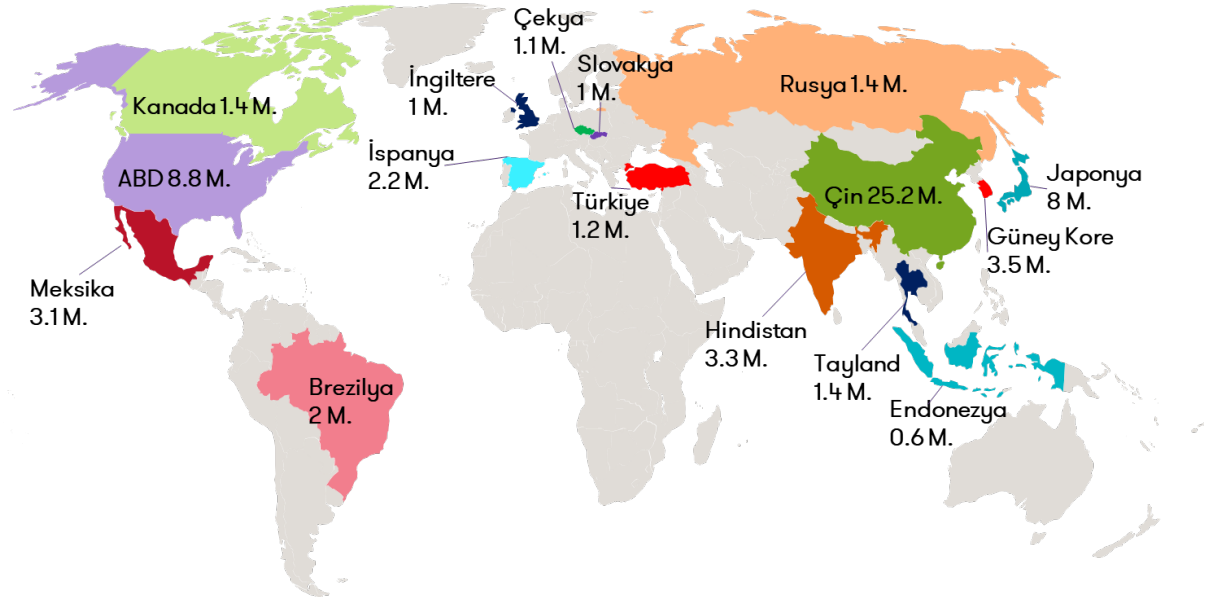
Küresel Üretim ve Projeksiyonlar

Küresel Motorlu Taşıt Üretimi (Traktör Dahil) Milyon Adet



2023* 2022* 2021* 2020 2019 2018 2017 2016 2015

Motorlu Taşıt Üretiminde Önde Gelen Ülkeler (2020)

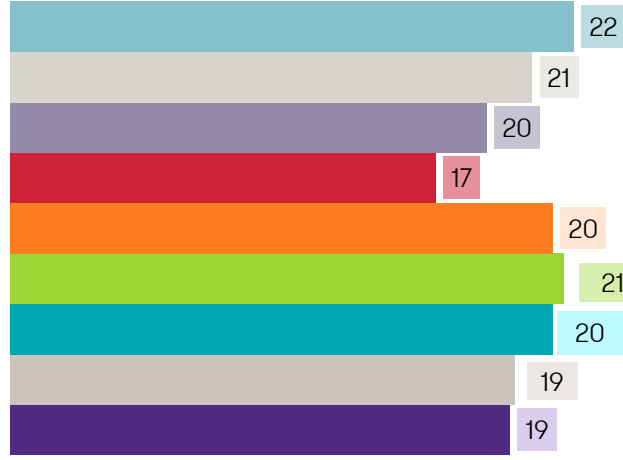


Dünya motorlu taşıt üretiminde 2018 yılında 97 milyon adetle en yüksek üretim sayısına ulaşıldı. 2019 yılında bir miktar düşüş yaşanan sektörde üretim adeti 92 milyon olarak gerçekleşti. 2019 yılı toplam motorlu taşıt üretiminde %28'lik pay 25,2 Milyon üretim adediyle Çin ilk sırada yer aldı. Çin'in ardından motorlu taşıt üretiminde önde gelen ülkeler sırasıyla: A.B.D., Japonya, Hindistan, Meksika, Güney Kore ve Brezilya'dır. 2020 yılında Covid-19 nedeniyle düşüş gösteren motorlu taşıt üretiminde 77 milyon adet olduğunu görüyoruz. Sektörde 2023 yılında ise 97 Milyon adet üretim öngörüyoruz.

Otomotiv Sektörüne Küresel Bakış

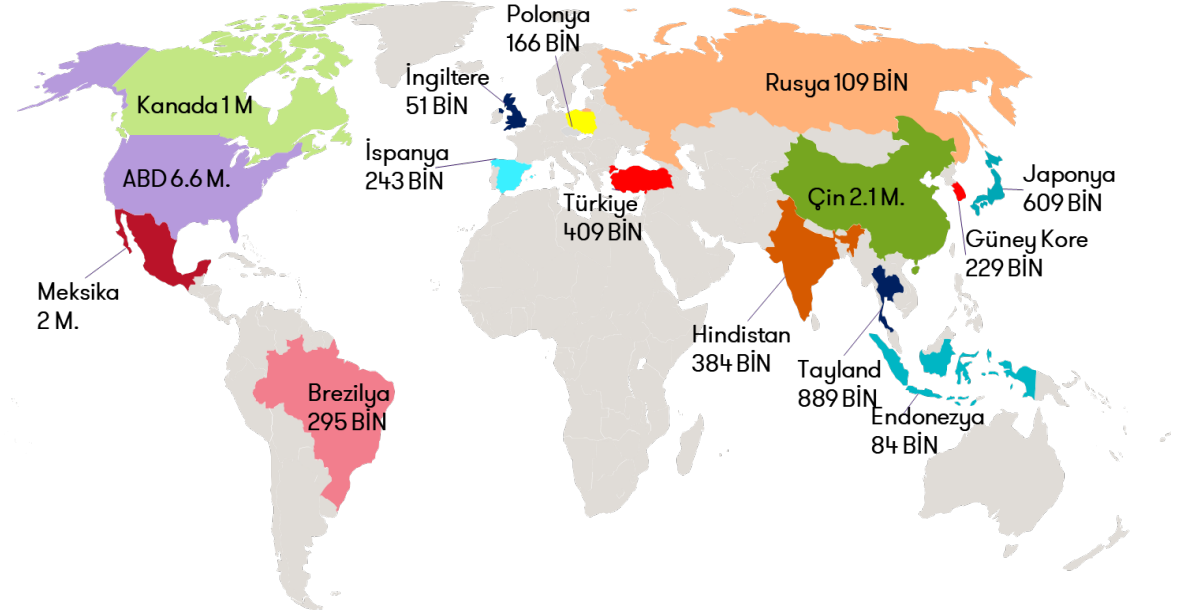
Küresel Üretim ve Projeksiyonlar

Küresel Hafif Ticari Araç Üretimi



■ 2023* ■ 2022* ■ 2021* ■ 2020 ■ 2019 ■ 2018 ■ 2017 ■ 2016 ■ 2015

Hafif Ticari Araç Üretiminde Önde Gelen Ülkeler (2020)

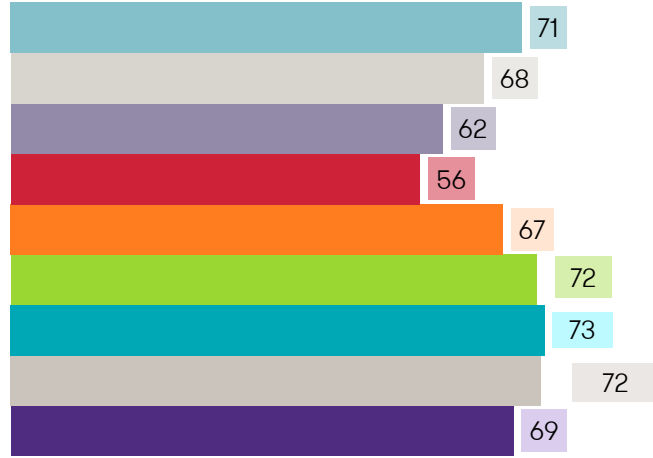


Dünya hafif ticari araç 2018 yılı üretimi yaklaşık 21 milyon adettir. Ancak Dünya hafif ticari araç üretiminde 2019 yılından itibaren bir düşüş görüldü. 2019 yılı hafif ticari araç üretiminde %40'lık pay 8 milyonluk üretim adediyle A.B.D. ilk sırada yer aldı. 2020 yılında Dünya hafif ticari araç üretimi 17 milyon adet gerçekleşti. A.B.D.'den sonra hafif ticari araç üretiminde önde gelen ülkeler; Meksika, Çin, Rusya, Kanada ve Tayland'dır. 2020 yılında A.B.D. 6,6 milyon, Çin 2,1 milyon, Meksika 2 milyon, Türkiye 409 bin adet hafif ticari araç üretildi. 2020 yılında yaşanan Covid-19 nedeniyle düşüş gösteren hafif ticari araç üretiminin 2023 yılında 21 Milyon adet olacağı öngörüyoruz.

Otomotiv Sektörüne Küresel Bakış

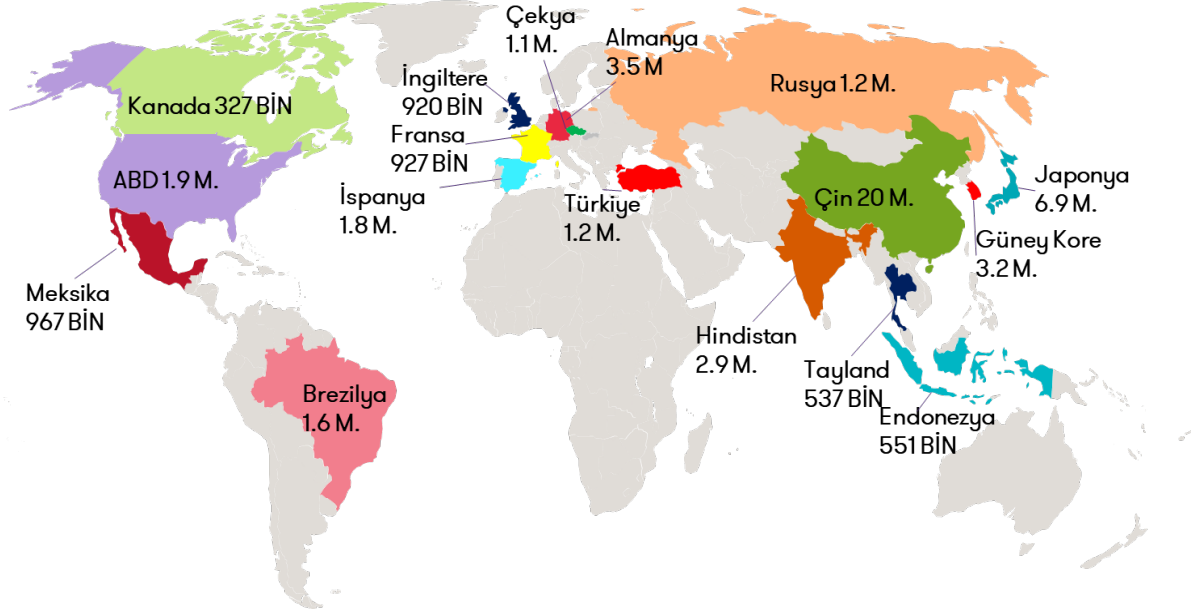
Küresel Üretim ve Projeksiyonlar

Küresel Otomobil Üretimi



■ 2023* ■ 2022* ■ 2021* ■ 2020 ■ 2019 ■ 2018 ■ 2017 ■ 2016 ■ 2015

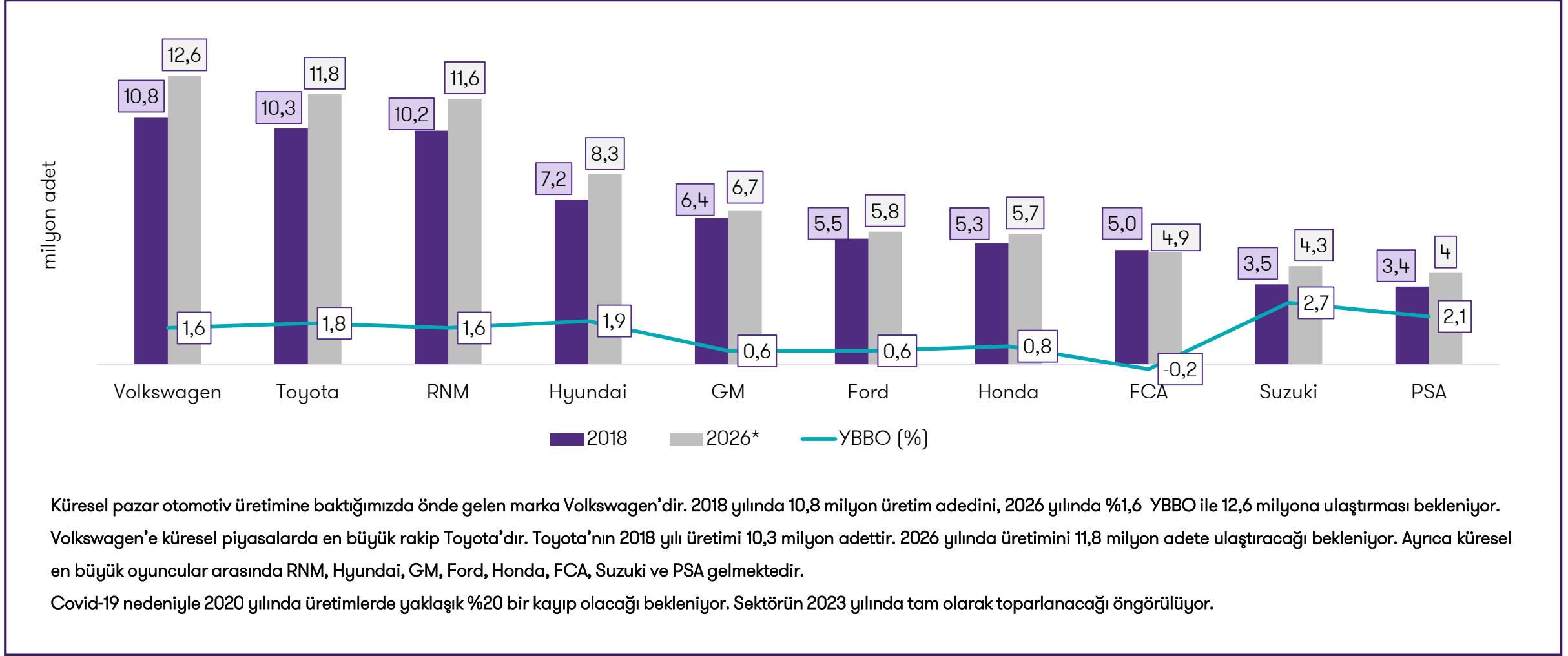
Küresel Otomobil Üretiminde Önde Gelen Ülkeler (2020)



Küresel otomobil (binek araç) üretiminde 2017'de 72,8 milyon adet üretimle en yüksek seviyeye ulaştı. Covid-19 edeniyle 2020 yılı için üretim 55,8 milyon adettir. Bu da yaklaşık %23'lük bir düşüşe işaret ediyor. Otomobil üretiminde en büyük paya sahip ülke 20 milyon adetle Çin'dir. Çin'de yaşanacak gelişmeler küresel otomobil pazarını direkt etkilemektedir. Otomobil üretiminde diğer önde gelen ülkeler: Japonya, Almanya, Hindistan, Güney Kore ve A.B.D.'dir. 2023 yılı tahmini otomobil üretim projeksiyonu ise 69,7 milyondur.

Otomotiv Sektörüne Küresel Bakış

OEM Üretimleri ve Gelecek Hedefleri



Not: Buradaki çizgi eğilim ifade etmemektedir. Sadece gösterim şeklidir.

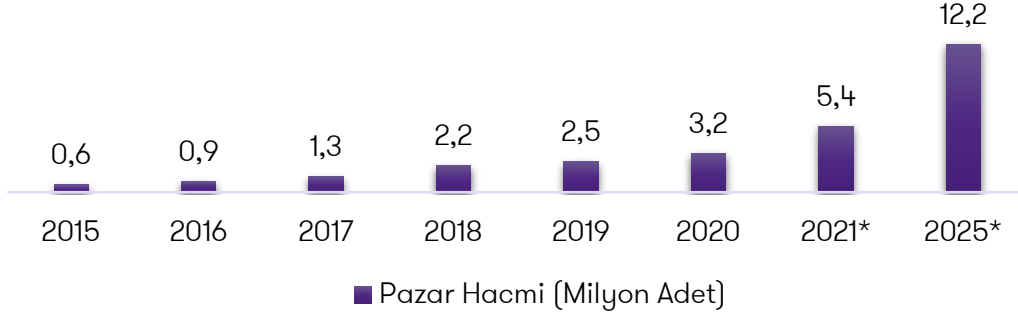
Kaynak: IHS



Otomotiv Sektörüne Küresel Bakış

Küresel Elektrikli ve Hibrit Araç Pazarı ve Gelecek Projeksiyonu

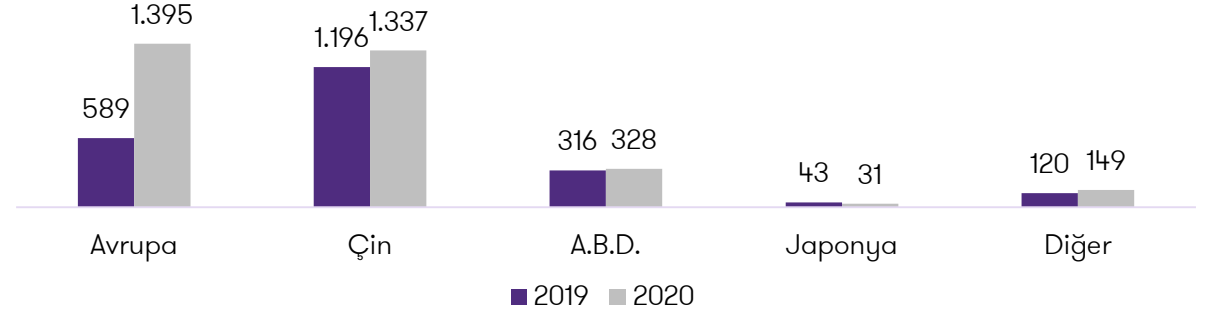
Küresel Elektrikli ve Hibrit Araç Pazarı (milyon adet)



2015 yılında 600 bin adet olan elektrikli ve hibrit araç satışları 2020 yılında 3,2 milyon adede çıktı. 2015-2020 yılları YBBO %40 artış göstermiştir. 2020-2025 yılları YBBO'da tahmin edilen büyüme %31 olarak tahmin ediyoruz. Küresel pazarda elektrikli ve hibrit araçların payı giderek artacak. Küresel elektrikli ve hibrit araçların üretim hacminin 2021 yılında %70 artarak 5,4 milyon adede ulaşacağı öngörüyoruz. 2025 yılında ise elektrikli ve hibrit araçlarının pazar payının artmasını ve 12,2 milyon adede çıkmasını öngörüyoruz.

Uluslararası Yenilenebilir Enerji Ajansı'nın (IRENA) raporuna göre, dünyada 2019 sonu itibarıyla 6 milyon elektrikli araç bulunmaktadır. Dünya genelinde elektrikli araç sayısının 2050 yılına kadar 1,1 milyara ulaşması öngörüyoruz.

Küresel Elektrikli ve Hibrit Araç Pazarı Ayrımı (bin adet)



Çoğu ülkede Covid-19 elektrikli ve hibrit araçlar genel olarak otomobil pazarlarından daha dirençliydi. Hacim açısından, küresel elektrikli araçlar 2020 yılında bir önceki yıla göre %28 artarken, küresel otomobil pazarı %15 azaldı. Küresel pazar payları 2019'da %2,5'ten 2020'de %4,2'ye yükseldi. Avrupa 2020 yılında elektrikli ve hibrit araç satışları, otomotiv sektörü %20 daralırken, %137 artarak 1,4 milyon adede ulaştı. Böylece pazarda lider olan Çin'i geçmiş ve pazar payında zirveye ulaştı. Çin elektrikli araç pazarı %12 artarken otomotiv pazarı %4 daralmıştır. A.B.D.'de %15 daralan otomotiv sektörü ise elektrikli araç satışlarında %4 artış gösterdi. Japonya'da ise hem elektrikli araç pazarı hem de otomotiv pazarı daralttı. Elektrikli ve hibrit araç pazarı %28, otomotiv pazarı ise %11 daraldı.



Sektörün Genel Durumu: Türkiye

- Giriş
- Yıllara Göre Otomotiv Dış Ticareti
- Üretimin Mevcut Durumu
- Üretim Projeksiyonu
- Pazarın Gelişimi
- Otomotivin Geleceği Elektrikli Araçlar

Sektörün Genel Durumu: Türkiye

Giriş



Türkiye’de gerek tedarik zincirleri yoluyla bağlı olduğu plastik, cam, petro-kimya ve demir-çelik gibi sektörler üzerindeki etkisi gerekse ülkenin dış ticaretindeki ağırlığıyla otomotiv, Türkiye’nin lokomotif sanayilerinden biri olarak öne çıkıyor. Hali hazırda Türkiye’nin en çok ihraç ettiği ürün konumunda olan otomotiv %15 ihracat payına sahiptir. 2015 yılında gerçekleşen 17,5 milyar dolarlık ihracata kıyasla %49’luk bir artış gösterdi ve 2019 yılında 26 milyar dolar olarak gerçekleşti. 11 Mart 2020 tarihinde Dünya Sağlık Örgütü tarafından Pandemi ilan edilmişti. 2020 yılında tüm dünyaya yayılan Covid-19 Türkiye’nin otomotiv sektörünü de kötü etkiledi. Çin ve Avrupa’da kapanan fabrikalar tedarik zincirini aksatmış, artan döviz kuru otomotiv maliyetlerini yükseltmiş ve üretimde %10 oranında daralma yaşandı. Toplam otomotiv üretimi 1,5 milyon adetten 1,3 milyon adede düştü. 2020 yılı otomotiv ihracatında 2019 yılına göre 2020 yılında %18 daralma yaşandı ve 22 milyar dolar olarak gerçekleşti.

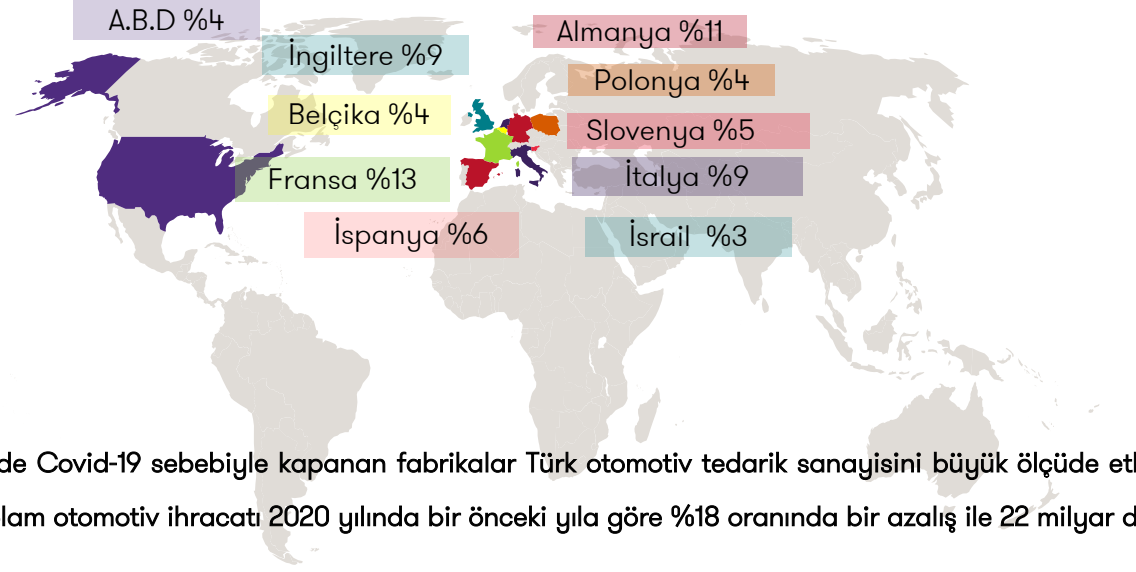
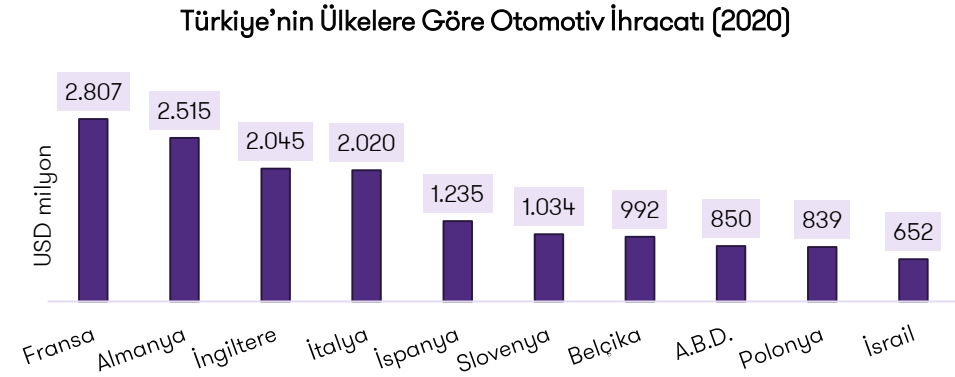
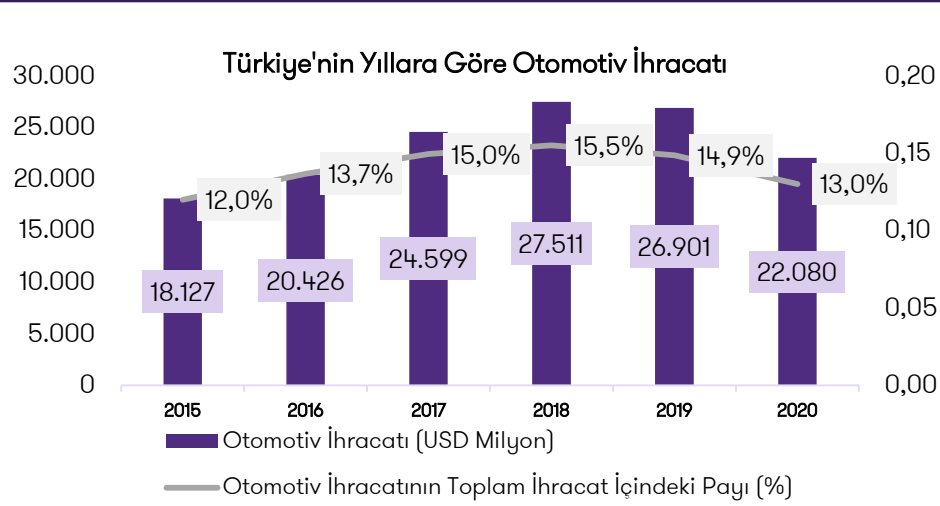
Ancak otomotiv sektörünün ihracatının azalması ithalat için de geçerli olmadı. 2019 yılında 10 milyar dolar gerçekleşen otomotiv ithalatı %52 artış göstererek 2020 yılı 15 milyar dolar ithalat ile kapatıldı. Türkiye’de kredi faizlerinin düşmesi araçlara olan talebi artırdı. Otomobil ithalatı 3,5 milyar dolardan 8 milyar dolara çıkarak, toplam otomotiv ithalatı içindeki otomobilin payını %35’den %52’ye yükseltti.

Otomotiv sektörüne döviz kuru ve kredi faizlerinin etkisi önemli ölçüde gerçekleşmektedir. 2017 yılından sonra gerçekleşen döviz kurundaki artışlar, 2016 yılında 985 bin milyon adetle en yüksek seviyeye çıkan otomobil ve hafif ticari araç satışlarını 2019 yılında 479 bin adede kadar düşürmüştür. Ancak 2020 yılında kamu bankalarının araç sahipliği için olan özel kredi programlarıyla geciken talepler gerçekleşti. Sübvansız edilen araç kredileriyle birlikte araç satışlarında ciddi bir artış yaşandı ve otomobil - hafif ticari araç satışları 2020 yılında bir önceki yıla göre %61,3 oranında arttı. Fakat fabrikaların üretimlerini geçici olarak durdurması ve ÖTV zamları, araç fiyatlarında ciddi artışları da beraberinde getirdi. Bu durumun orta vadede ticari araç satışlarını olumsuz etkileyeceği bekleniyor.



Sektörün Genel Durumu: Türkiye

Yıllara Göre Otomotiv Dış Ticareti



Avrupa ve Çin'de Covid-19 sebebiyle kapanan fabrikalar Türk otomotiv tedarik sanayisini büyük ölçüde etkiledi. Türkiye'nin toplam otomotiv ihracatı 2020 yılında bir önceki yıla göre %18 oranında bir azalış ile 22 milyar dolara düştü.

Türkiye toplam otomotiv ihracatının %68'ini ilk 10 ülkeye gerçekleştiriyor. Otomotiv ihracatının ilk 10 ülkede yoğunluğu %60'lık pay ile Avrupa ülkelerindedir. Türkiye'de her 5 otomotiv ürünün 4'ü Avrupa'ya ihraç ediliyor. Otomotiv ihracatında ilk sırada 2,8 milyar dolar ihracat, %13 pay ile Fransa geliyor. Avrupa ülkelerinden sonra ise ihracat yoğunluğu Afrika ülkeleri ve Orta Doğu ülkelerindedir.

2020 yılında ihraç edilen başlıca ürünlerde ilk sırada gelen 87 GTİP numaralı ürünün Türkiye'nin toplam ihracattaki payı ise %13 olarak gerçekleşti.

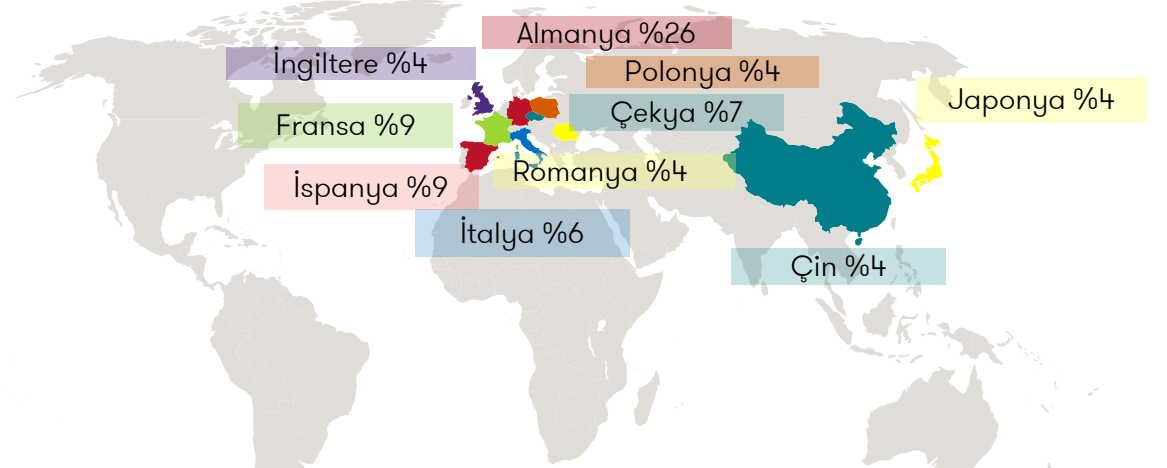
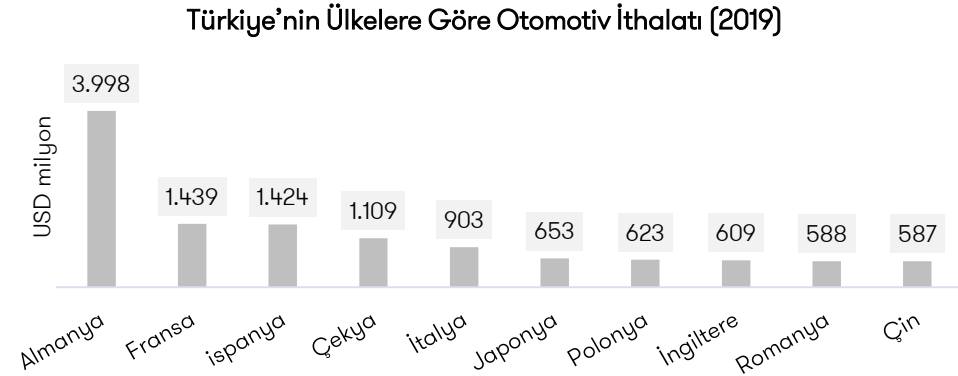
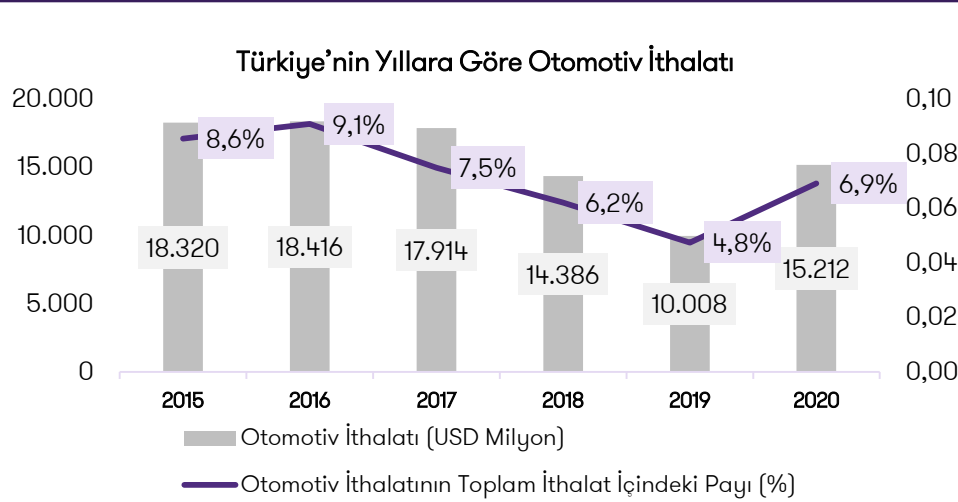
Not: 87 GTİP kapsamındaki dış ticaret verileri kullanılmıştır.

Kaynak: ITC Trademap(Uluslararası Ticaret Merkezi), TÜİK(Türkiye İstatistik Kurumu)



Sektörün Genel Durumu: Türkiye

Yıllara Göre Otomotiv Dış Ticareti



İhracat azalırken diğer yandan ithalat yurt içinde gerçekleşen büyük talepten dolayı arttı. 2020 yılında artan araç talepleri otomotiv ithalatını bir önceki yıla göre %52 artırarak 15 milyar dolara çıkardı.

Türkiye toplam otomotiv ithalatının %78'ini ilk 10 ülkeden gerçekleştiriyor. Otomotiv ithalatında yoğunluk ihracatta olduğu gibi Avrupa'dadır. İlk 10 ülkede Avrupa ülkelerinin payı %70'dir.

İthal edilen başlıca ürünlerde 5. sırada gelen 87 GTİP numaralı ürünün toplam ithalattaki payı ise %6,9 oranındadır.

Türkiye otomotiv sektörü ticaretinde karşılaştırmalı üstünlüğe sahip bir ülke olup 6,9 milyar dolar dış ticaret fazlası vermektedir.

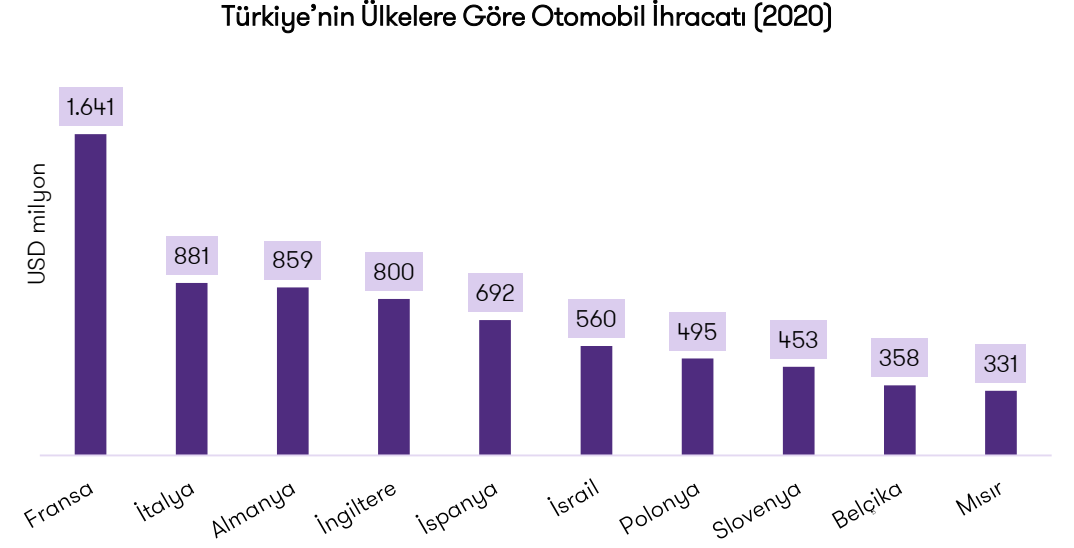
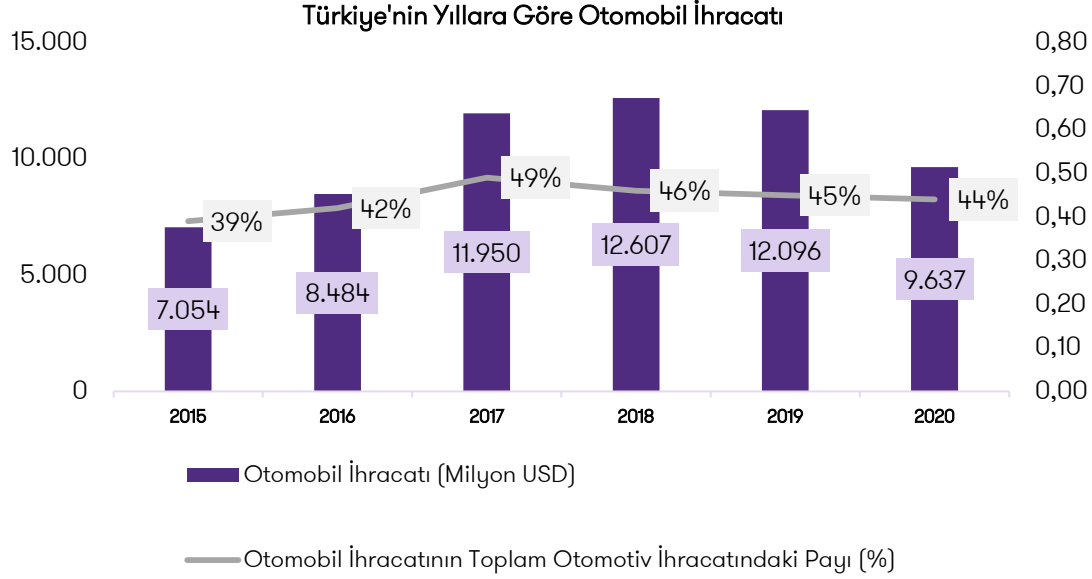
Not: 87 GTİP kapsamındaki dış ticaret verileri kullanılmıştır.

Kaynak: ITC Trademap(Uluslararası Ticaret Merkezi), TÜİK(Türkiye İstatistik Kurumu)



Sektörün Genel Durumu: Türkiye

Yıllara Göre Otomotiv Dış Ticareti



2020 yılında otomobil üretiminde yaşanan %13'lük düşüş otomobil ihracatını da önemli ölçüde etkiledi. Toplam otomobil ihracatı 2020 yılında bir önceki yıla göre %20 oranında bir azalış ile 9,6 milyar dolara düştü. Covid-19 sebebiyle toplam otomotiv ithalatı içinde otomobilin payı araç talebi nedeniyle değişiklik gösterdi ancak ihracatta önemli ölçüde bir değişiklik yaşanmamıştır. Otomobilin toplam ihracat içindeki payı %45'den %44'e geriledi.

Türkiye'nin otomobil ihracatında ilk sırada 1,6 milyar dolar ile Fransa geliyor. Yoğunluğun Avrupa'da olduğu toplam otomobil ihracatında ilk 10 ülkenin payı %73 olarak gerçekleşti. Fransa'yı 881 milyon dolar ile İtalya, 859 milyon dolar ile Almanya takip ediyor.

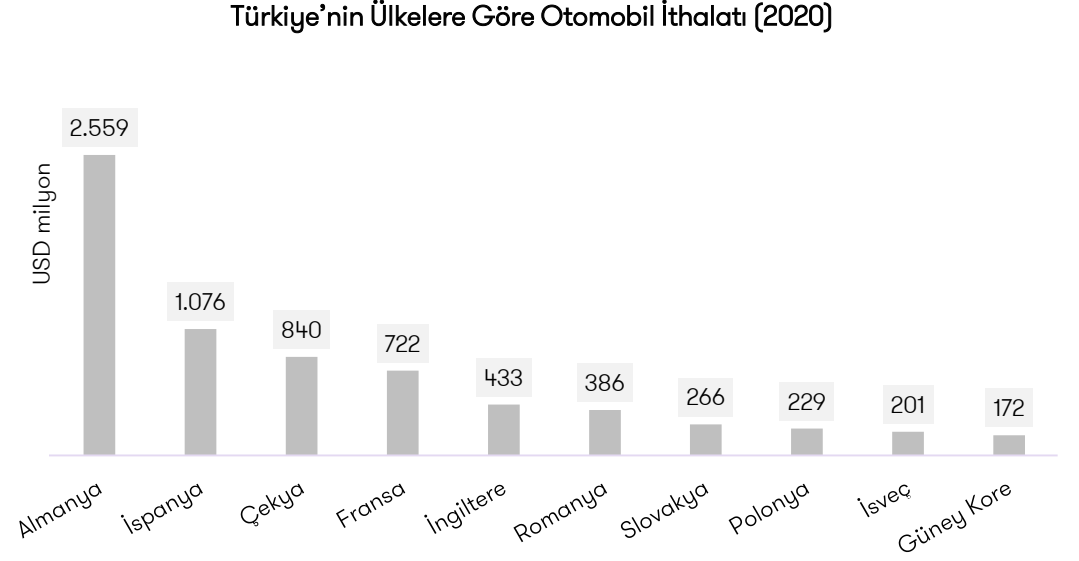
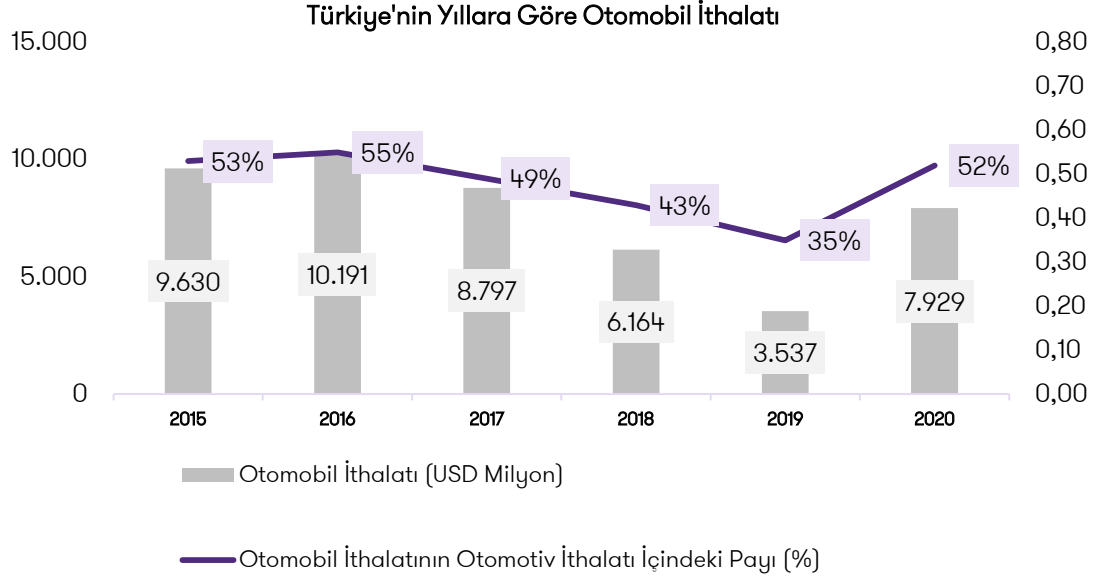
Not: 8703 GTİP kapsamındaki dış ticaret verileri kullanılmıştır.

Kaynak: ITC Trademap(Uluslararası Ticaret Merkezi), TÜİK(Türkiye İstatistik Kurumu)



Sektörün Genel Durumu: Türkiye

Yıllara Göre Otomotiv Dış Ticareti



Türkiye’de 2020 yılında sübvansede edilen araç kredileri araç satışlarını artırdı ve otomobil ithalatını %124 artırarak 8 milyar dolara çıkardı. 2019 yılında otomobilin toplam otomotiv ithalatı içindeki payı %35 oranındaydı. Bu oran 2020 yılında artan taleple birlikte %52 oranına çıktı.

Otomobil ithalatında %32 pay, 2,6 milyar dolar ithalat ile Almanya ilk sırada geliyor. Yoğunluğun Avrupa’da olduğu toplam otomobil ithalatında ilk 10 ülkenin payı %87 olarak gerçekleşti. Avrupa ülkelerinin payı ise %82’dir. Almanya’yı 1 milyar dolar ile İspanya, 840 milyon dolar ile Çekya takip ediyor.

Türkiye 2020 yılı otomobil dış ticaretinde karşılaştırılmış üstündür ve 1,7 milyar dolar dış ticaret fazlası vermiştir.

Not: 8703 GTİP kapsamındaki dış ticaret verileri kullanılmıştır.

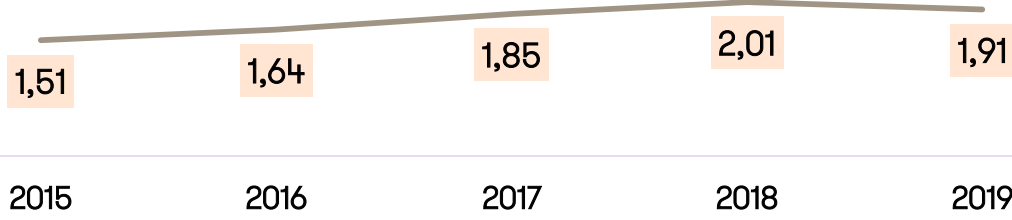
Kaynak: ITC Trademap(Uluslararası Ticaret Merkezi), TÜİK(Türkiye İstatistik Kurumu)



Sektörün Genel Durumu: Türkiye

Yıllara Göre Otomotiv Dış Ticareti

Türkiye'nin Otomotiv Açıklanmış Karşılaştırmalı Üstünlük Endeksi

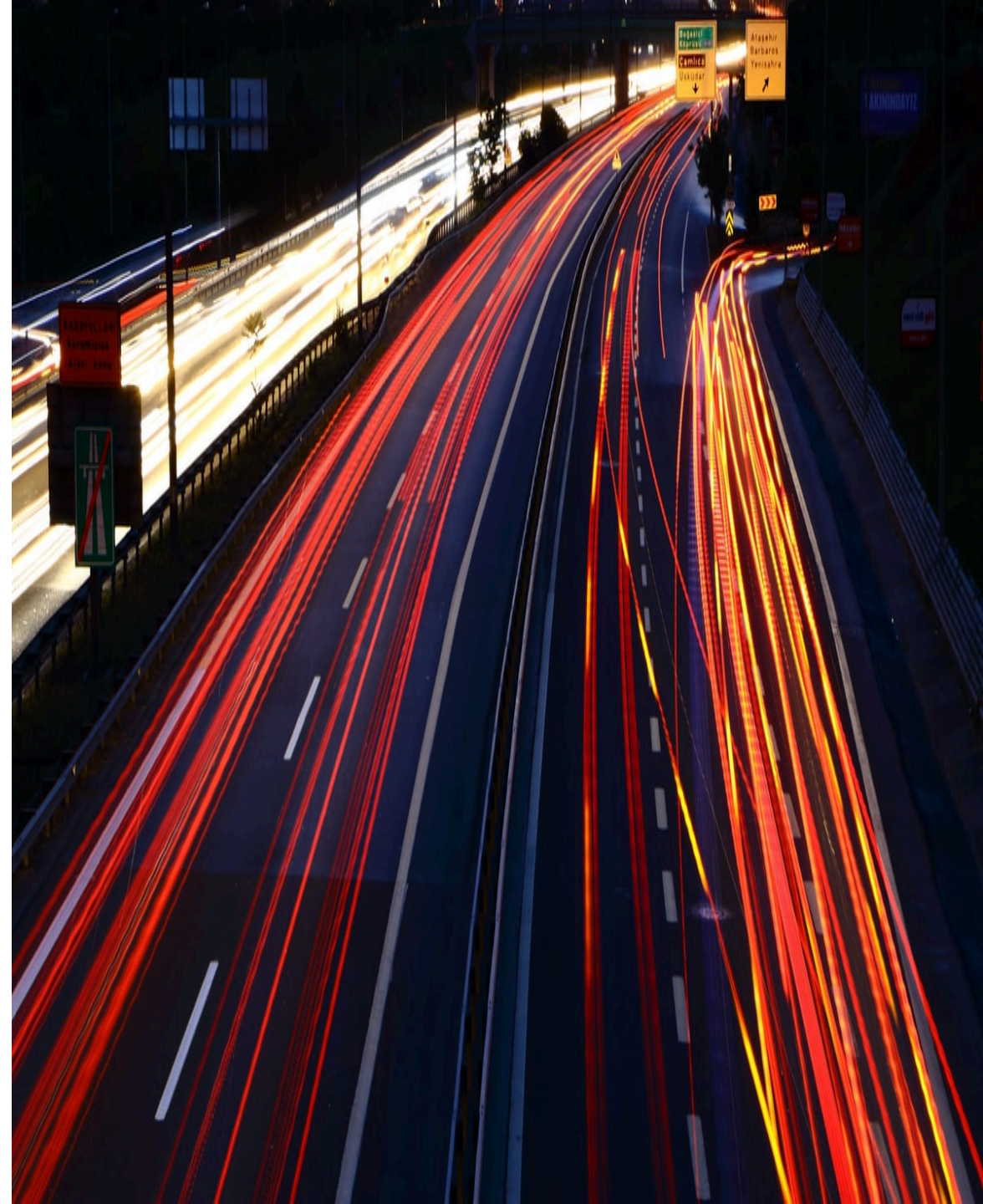


Türkiye'nin otomotiv sektöründe açıklanmış karşılaştırmalı üstünlüğü her geçen yıl artarak 2018 yılında 1,83 oranında gerçekleşti. 2013 yılında bu rakam 1,58 oranında gerçekleşmiştir. Sektörde Türkiye her yıl dış ticaret fazlası vermektedir ve avantajlı bir konumdadır.

$$RCA_{ij} = (x_{ij} / X_j) / (x_{iw} / X_w)$$

Burada RCA_{ij} , j ülkesinin i malı için açıklanmış karşılaştırmalı üstünlükler endeksini göstermektedir. x_{ij} , X_j , x_{iw} ve X_w ise sırasıyla j ülkesinin i malı ihracatını, j ülkesinin toplam ihracatını, i malı dünya ihracatını ve toplam dünya ihracatını göstermektedir. Endeksin birden büyük bir değer alması, j ülkesinin i malında karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğunu ifade etmektedir.

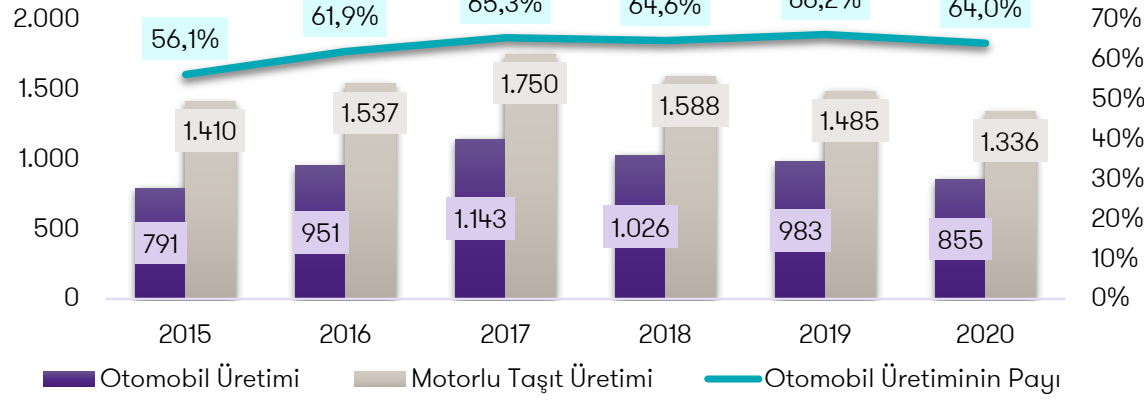
Kaynak: Dünya Entegre Ticaret Çözümü(WITS)



Sektörün Genel Durumu: Türkiye

Üretim Mevcut Durumu

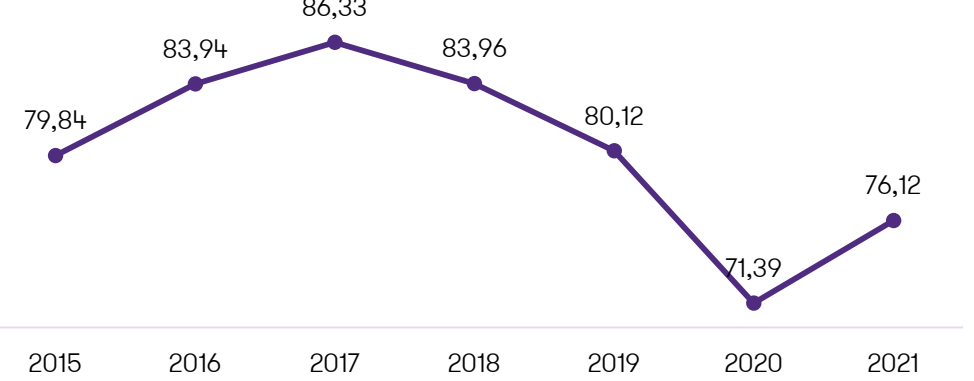
Türkiye'nin Yıllara Göre Otomobil Üretimi (Bin, Adet)



2020 yılında hem döviz kurundaki artış hem de Covid-19 salgının etkileri motorlu taşıtlar üretimini etkiledi. Otomobil üretimi 2020 yılında bir önceki yıla göre %13 oranında azalarak 855 bin adede düştü. Toplam otomobil üretiminin motorlu taşıtlar üretimindeki payı ise %64 oranında gerçekleşti. 2015-2020 yıllarında otomobil üretimi %2 oranında artış gösterdi.

Motorlu taşıtlar üretiminde Türkiye'nin en parlak yılı 2017'de gerçekleşti. Motorlu taşıtlar üretimi 1,8 milyon, otomobil üretimi ise 1,1 milyon adet oldu. 2017 yılından sonra gerçekleşen üretim adetlerindeki düşüş; kapasite kullanım oranının azalması, yurt içi araç talebinin artan fiyatlardan kaynaklı düşmesi ve 2017 yılından sonra gerçekleşen döviz kurunda yaşanan artış sonucunda artan maliyetlerden kaynaklı oldu.

Motorlu Taşıtlar İmalat Sanayi Kapasite Kullanım Oranı



Türkiye'de 2015 yılından sonra motorlu taşıtlar imalat sanayi kapasite kullanım oranı artış göstermeye başladı. Bu artış son 10 yılın en yüksek kapasite kullanım oranına ulaşan 2017 yılına kadar devam etmiştir. Ancak 2017 yılından sonra yaşanan döviz kurunda yaşanan artışın maliyetleri artırması sonraki yıllarda kapasite kullanım oranını azalttı.

2017 yılından sonra döviz kurunun artmasıyla birlikte artan araç fiyatları arttı ve 2020 yılına kadar yurt içi talebin azalmasını da beraberinde getirdi.

2020 yılında yaşanan talep artışının sebebi kamu bankalarının araç sahipliği için olan özel kredi programlarıyla araç kredileri sübvansesidir. 2021 yılının ilk aylarında ise piyasa canlılığını korumaya devam etmiş ve kapasite kullanım oranı %76 seviyelerine çıktı.

Not: Motorlu taşıtlar; otomobil, ticari araç ve traktörlerden oluşmaktadır. Otomotiv İmalat Sanayi Kapasite Kullanım Oranı 2021 değeri ilk 2 ay verileridir.

Kaynak: ODD (Otomotiv Distribütörleri Derneği), EVDS (Elektronik Veri Dağıtım Sistemi)



Sektörün Genel Durumu: Türkiye

Üretimin Mevcut Durumu

| OEM | 2020 | | OEM | 2015 | | Değişim 2015-2020 % |
|---------------|-----------------------------|----------------------------|---------------|-----------------------------|----------------------------|------------------------|
| | Otomobil Üretim Adedi (Bin) | Toplam Üretim İçindeki Pay | | Otomobil Üretim Adedi (Bin) | Toplam Üretim İçindeki Pay | |
| FORD OTOSAN | 11 | 1% | FORD OTOSAN | 21 | 3% | -47,14% |
| HONDA TÜRKİYE | 26 | 3% | HONDA TÜRKİYE | 13 | 2% | 104,22% |
| HYUNDAI ASSAN | 137 | 16% | HYUNDAI ASSAN | 227 | 29% | -39,50% |
| OYAK RENAULT | 309 | 36% | OYAK RENAULT | 339 | 43% | -9,04% |
| TOFAŞ | 153 | 18% | TOFAŞ | 76 | 10% | 102,31% |
| TOYOTA | 219 | 26% | TOYOTA | 116 | 15% | 89,30% |
| Toplam | 855 | 100% | Toplam | 791 | 100% | |

Türkiye’de otomobil üreten OEM’ler arasında en büyük pay %36 ile Oyak Renault’a aittir. Oyak Renault 2020 yılında 309 bin adet otomobil üretti ancak 2015 yılına göre pazar payı %9 azalarak 339 binden 309 bine düştü. Oyak Renault’un 2015 yılı pazar payı ise %43 olarak gerçekleşti.

OEM’lerde en büyük üretim azalışı ise %47 ile Ford Otosan’da yaşandı. 2015 yılında Ford Otosan 21 otomobil üretirken 2020 yılında 11 bin adet otomobil üretti ve pazar payı %3’den %1’e düştü. Buna takiben Hyundai Assan’ın pazar payı %29’dan %16’ya düşerek otomobil üretimi 227 binden 137 bin adede düştü.

Honda Türkiye, Tofaş, Toyota ise üretimlerini neredeyse 2 katına çıkararak pazar paylarını artırmıştır. Türkiye’de pazar payında 2. sırada gelen Toyota, Avrupa ve Türkiye’de pazar payını hızla artırmaya devam etmektedir.

Honda Türkiye fabrika kapasitesinin %30-35’in altında üretim yaptığı için 2021’de üretimini durdurduğunu resmen açıkladı. Türkiye ve İngiltere’den çekilen Honda hızla değişen teknolojik gelişmeler ve pazar dinamiklerine uyum sağlamak amacıyla Türkiye ve İngiltere pazarından çekilme kararını açıkladı. Ancak Türkiye’de ve Avrupa’da düşük satışlar ve Avrupa’nın çevre standartlarını tam olarak karşılayamaması pazarlardan çekilmesine ayrı bir etken oldu.

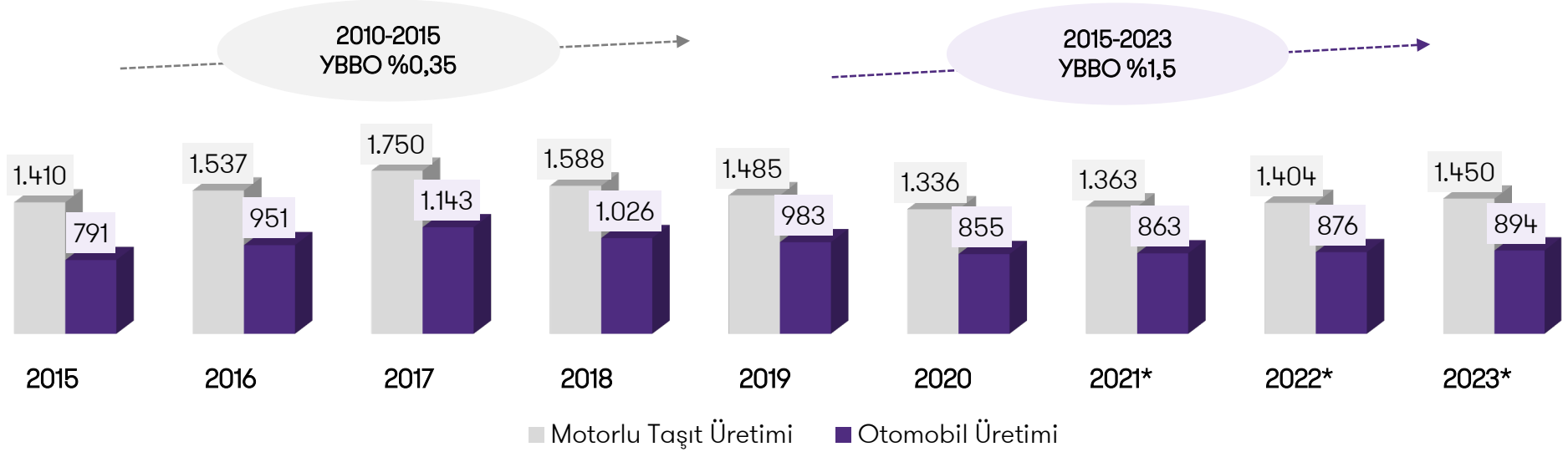
Kaynak: OSD(Otomobil Sanayii Derneği)



Sektörün Genel Durumu: Türkiye

Üretim Projeksiyonu

Üretim Durumu ve Projeksiyon (Bin, Adet)



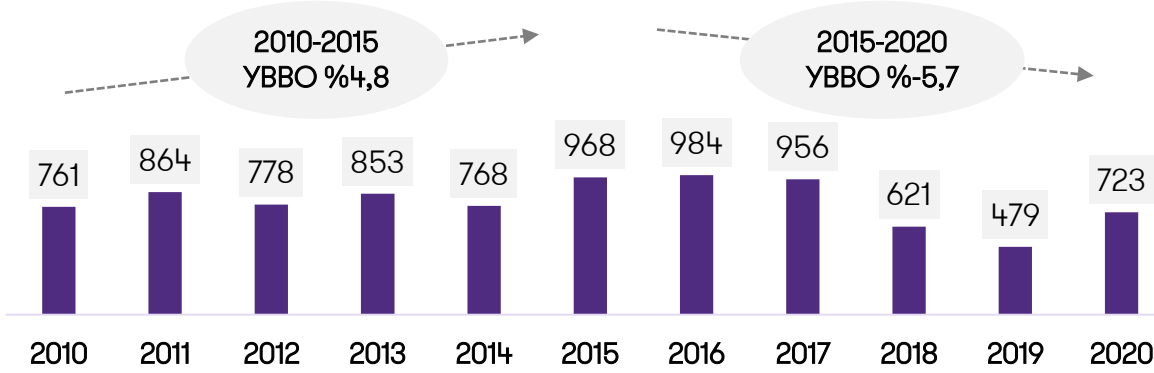
Türkiye'nin 2020 yılında motorlu taşıt üretimi 1,3 milyon adet gerçekleşti. 2015-2020 yıllarında motorlu taşıt üretiminde YBBO %1 oranında azalış gösterdi. Ancak son 3 yıla bakıldığında 2017-2020 döneminde YBBO %8 oranında azaldı. Üretimi azaltan etkenleri ve pandemi yılı göz önünde bulundurulduğunda üretimin eski kapasitesine ancak 3-4 yıl sonra dönebileceği tahmin ediliyor. Özellikle 2020 yılında yaşanan Covid-19 nedeniyle otomotiv sektörünün 2019 rakamlarına ancak 2023 yılında ulaşması bekleniyor.

2020 yılında otomobil üretimi 855 bin adet gerçekleşmiştir. 2015-2020 yıllarında otomobil üretimi YBBO %2 oranında arttı. Ancak 2017-2020 yıllarına baktığımızda YBBO %9,2 oranında azalış gösterdi. Motorlu taşıtlar imalat sanayinde en büyük pay otomobil olduğu için sektördeki olumsuzluktan en çok otomobil üretimi etkilendi.

Sektörün Genel Durumu: Türkiye

Pazarın Gelişimi

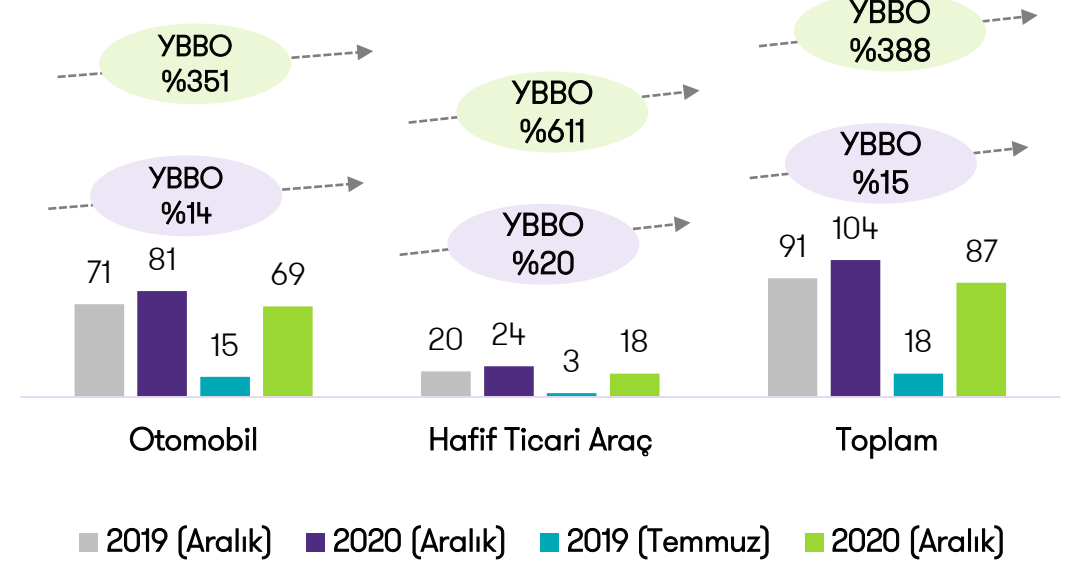
Yıllara Göre Otomobil ve Hafif Ticari Araç Satışı (Bin, Adet)



Türkiye'nin 2010-2019 yıllarında otomobil ve hafif araç pazarı ortalaması 803 bin adet olarak gerçekleşti. 2016 yılında araç satışları %1,6 büyüyerek 984 bin adetle rekor kırdı. Ancak 2016'dan sonra döviz kurundaki artışlar sebebiyle araç satışları düşüş göstermeye başladı ve 2018 yılında bir önceki yıla göre %35'lik ciddi bir düşüş yaşandı. Araç satışlarında 2010-2015 yıllarında YBBO %4,8 olarak gerçekleşti. Yüksek ÖTV ve araç piyasasını doğrudan etkileyen döviz kuru artışı sebebiyle 2015-2020 yıllarında YBBO %5,7 azalma yaşandı.

2020 yılında sübvansede edilen araç kredileri ile birlikte geciken talep gerçekleşti ve araç satışları 1,5 kat artarak 723 bin adet olarak gerçekleşti.

Otomobil ve Hafif Ticari Araç Satış Karşılaştırması (2019-2020 Aralık) Bin Adet

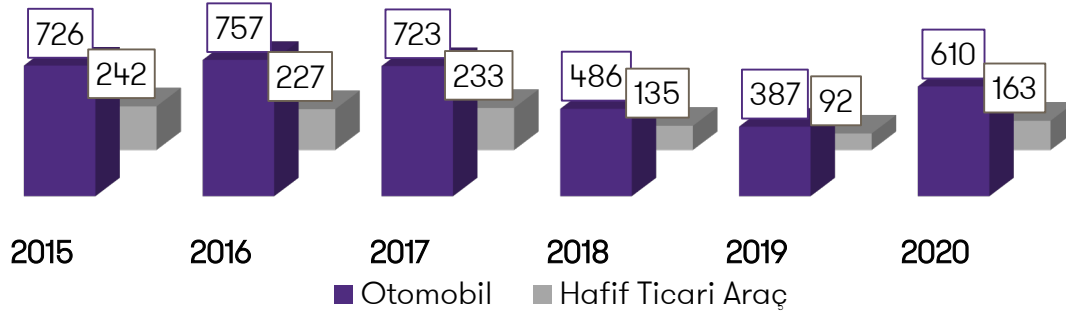


2020 yılında araç kredisi faizlerindeki düşüş döviz kurundaki artışın araç fiyatlarını artırmasına rağmen 2019 yılına oranla satışları ciddi oranda artırdı. Haziran ayında kredi faizlerinin düşmesiyle birlikte 2020 Temmuz ayında bir önceki yıla göre toplam araç satışları %388 artarak rekor kırdı. 2020 Aralık ayında ise toplam araç satışları bir önceki yıla göre %15 artarak 104 bin adede ulaştı.

Sektörün Genel Durumu: Türkiye

Pazarın Gelişimi

Yıllara Göre Otomobil ve Hafif Ticari Araç Satış Ayrımı (Bin, Adet)



Türkiye otomobil ve hafif ticari araç pazarı 2020 yılında bir önceki yıla göre %61,3 oranında artış gösterdi. 2019 yılında 387 bin adet olan otomobil satışları bir önceki yıla göre %58 artarak 2020 yılında 610 bine çıktı. Hafif ticari araç pazarı ise 2020 yılında bir önceki yıla göre %77 oranında artarak 92 bin adetten 163 bin adede çıktı.

Satışların Analizi (Yerli/İthal)

İç piyasada toplam satışların %65'i ithal, %35'i ise yerlidir. 137 bin adet satışı ile ilk sırada Fiat, ikinci sırada ise 102 bin ile Renault geliyor. Fiat satışlarının %96'sı, Ford satışlarının ise %88'i yerli üretimden sağlanıyor. Hafif ticari araç satışlarının yerli OEM payı %64'tür. Bu payın büyük bir kısmını Ford ve Fiat karşılıyor. Otomobil satışlarında ise ağırlık %59 ile ithal araçlardır ve ithal araçlarda en çok satış 53 bin ile Volkswagen'dir.

2020 OEM Satış Analizi (Adet)

| OEM | OTOMOBİL | | | HAFİF TİCARİ | | | TOPLAM | | |
|------------|----------|---------|---------|--------------|--------|---------|---------|---------|---------|
| | YERLİ | İTHAL | TOPLAM | YERLİ | İTHAL | TOPLAM | YERLİ | İTHAL | TOPLAM |
| FIAT | 91.066 | 1.298 | 92.364 | 41.100 | 3.861 | 44.961 | 132.166 | 5.159 | 137.325 |
| RENAULT | 89.561 | 9.339 | 98.900 | 0 | 2.634 | 2.634 | 89.561 | 11.973 | 101.534 |
| FORD | 3.699 | 23.897 | 27.596 | 61.857 | 3.034 | 64.891 | 65.556 | 26.931 | 92.487 |
| VOLKSWAGEN | 0 | 52.740 | 52.740 | 0 | 12.036 | 12.036 | 0 | 64.776 | 64.776 |
| PEUGEOT | 0 | 36.589 | 36.589 | 0 | 7.085 | 7.085 | 0 | 43.674 | 43.674 |
| TOYOTA | 36.942 | 2.016 | 38.958 | 0 | 1.417 | 1.417 | 36.942 | 3.433 | 40.375 |
| OPEL | 0 | 31.229 | 31.229 | 0 | 3.067 | 3.067 | 0 | 34.296 | 34.296 |
| DACIA | 0 | 25.910 | 25.910 | 0 | 4.890 | 4.890 | 0 | 30.800 | 30.800 |
| HYUNDAI | 8.506 | 19.035 | 27.541 | 0 | 990 | 990 | 8.506 | 20.025 | 28.531 |
| CITROEN | 0 | 22.254 | 22.254 | 0 | 5.226 | 5.226 | 0 | 27.480 | 27.480 |
| SKODA | 0 | 24.175 | 24.175 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24.175 | 24.175 |
| HONDA | 19.885 | 2.337 | 22.222 | 0 | 0 | 0 | 19.885 | 2.337 | 22.222 |
| TOPLAM | 249.659 | 250.819 | 500.478 | 102.957 | 44.240 | 147.197 | 352.616 | 295.059 | 647.675 |

Not: OEM satış analizi tablosunda toplam rakamlar sadece listede yer alan OEM'lere aittir.

Kaynak: ODD (Otomotiv Distribütörleri Derneği)



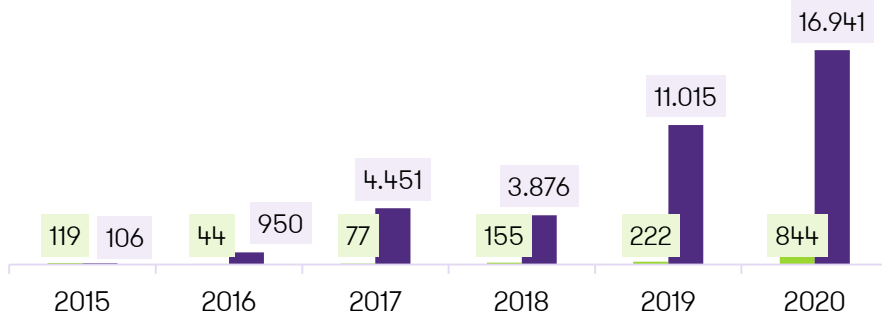


Sektörün Genel Durumu: Türkiye

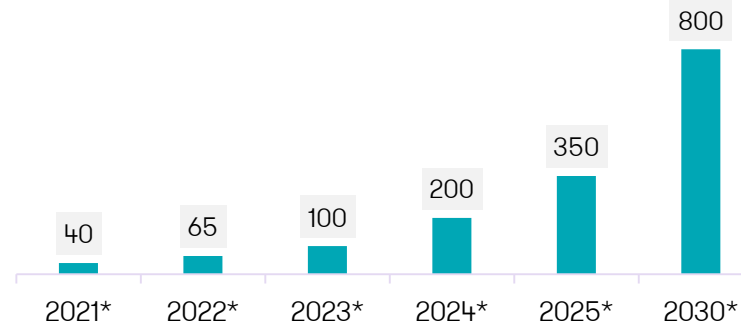
Elektrikli & Hibrit Araç Pazarı ve Gelecek Projeksiyonu

Elektrikli & Hibrit Araç Satış Adedi

■ Elektrikli Araç ■ Hibrit Araç



Elektrikli & Hibrit Araç Satış Tahmini (Bin,Adet)



Türkiye’de elektrikli ve hibrit araç pazarı son yıllarda önemli ölçüde artış gösterdi. 2015 yılında 119 adet olan elektrikli araç satış adedinin 2015-2020 yıllarında YBBO %48 oranında arttı. Elektrikli araç satış adedi 2020 yılında bir önceki yıla göre %280 artarak 844 adede ulaştı. Hibrit araç satışlarında ise 2020 yılında bir önceki yıla göre %54 artış yaşandı. 2015 yılında 106 adet olan hibrit araçların 2020 yılı satış adedi 17 bine yaklaştı. 2015-2020 yıllarında gerçekleşen YBBO %176 oranında oldu.

Türkiye gelişmiş ülkelere göre elektrikli & hibrit araç satış adetlerinde yaşanan ivmeye rağmen sektörün halen gerisindedir. Son yıllarda büyük bir ivme kazanan pazarda 2021’nin Şubat ayında yaşanan ÖTV’nin %15’ten %60’a çıkması pazarın büyümesini düşüremedi. 2020 Ocak-Mart döneminde 3,6 bin adet satış gerçekleşmişti. 2021 Ocak-Mart döneminde ise bu rakam 12,7 bin adet olarak gerçekleşti. Shura Enerji Dönüşüm Merkezi’nin Elektrikli Araçlar Türkiye Dağıtım Şebekesine Etkileri raporuna göre bu rakam 2030 yılında 800 bin adede ulaşacaktır. 2030 yılında Türkiye’de 2.5 milyon elektrikli aracın piyasada olması ve 1 milyon da şarj istasyonunun kurulması öngörülmüyor. Şu an Türkiye’de 61 ilde 800 adet şarj istasyonu vardır. Elektrikli araç piyasasının şarj altyapısı ile hızlanması bekleniyor.

Sektörün gelişmiş ülkelere göre geride kalmasının sebebi yurt içi pazarda elektrikli & hibrit araç üretiminin ve batarya altyapısının olmamasıdır. Tamamı ithal olan elektrikli & hibrit araç fiyatlarının diğer motor tiplerine göre daha yüksek olmasıyla birlikte şarj istasyonlarının Türkiye’de yaygın olmaması da tüketici için satın alma kararı açısından bir çekince yaratıyor.

Türkiye’nin yerli ve milli ilk elektrikli otomobili olan TOGG 2021 yılında fabrikayı tamamlamayı ve 2022 yılında C segmentinde bir SUV otomobili satışa sunmayı hedefliyor. 2030 yılına kadar ise ürün gamını 5 modele tamamlamayı öngörüyor. Türk otomotiv sanayi öncü şirketlerinden Ford Otosan ise Ford E-Transit üretimi için Avrupa’nın en büyük tedarikçisi olan Kocaeli fabrikasında Batarya Montaj yatırımlarına başladı ve Ford Otosan 2022 yılında Türkiye’nin tek ve entegre elektrikli araç üretim tesisi olmayı hedefliyor.





● Dijital Entegrasyon

● Otonom Araçlar

● Paylaşımli Mobilite

● Elektrifikasyon

Otomotiv Sektöründe Dönüşümü

Otomotiv Endüstrisinde önümüzdeki dönemde değer zincirinde 4 temel alandaki gelişmelerin ön plana çıkması bekleniyor.

1. Dijital Entegrasyon



2020 yılında internet bağlantılı araçların daha da gelişmesi ve kullanıcılara akıllı telefonlarından kişiselleştirme seçenekleri sunması bekleniyor.

İnternet bağlantılı araçlar şu anda üst ve orta sınıf otomobillerde standart donanım olarak sunuluyor.

2. Otonom Araçlar



İnsan desteği olmadan çevresini algılayan, navigasyon ve yönlendirme yeteneğine sahip; belli başlı teknolojik hizmetlerin bir arada kullanılmasıyla otonom sürüş hizmeti sağlanıyor.

3. Paylaşımlı Mobilite



Gelecekte, cep telefonu uygulamaları üzerinden otonom araçların sizi olduğunuz yerden alması ve gideceğiniz yere bırakmasına doğru evrim yaşanacak. Araç paylaşımı dünyanın pek çok ülkesinde yaygınlaşacaktır.

Paylaşımlı mobilitenin (Bu, bir mobil uygulama kullanımıyla beraber, kullanıcıların dilediğinde kişisel araçlarını başkalarının kullanımına sunma, dilediğinde ise başkalarının araçlarını kiralama avantajına sahip olmasıdır.), araç sahibi olmak yerine ekonomik olması, rahatlık ve maliyet avantajlarıyla büyüme trendini devam ettireceği ön görülüyor.

4. Elektrifikasyon



Otomotiv eko-sisteminin ürün, hizmet ve süreçler anlamında elektrikli otomobil ve diğer elektrikli aksamaları üretmek ve servis etmek üzere yeniden yapılanması sürecine verilen genel isimdir. Amaç çevreye minimum etki, minimum bakım maliyeti, daha düşük gürültülü motor ve daha uzun süreli parça değişimini imkân sağlıyor. Bu doğrultuda önümüzdeki yıllarda elektrifikasyona oldukça fazla yatırım yapılacak.

Otomotiv Sektöründe Gelecek Dönüşümü

1. Dijital Entegrasyon

Dünya’da artan dijitalleşme ile, araçların dijital entegrasyonu sektörün geleceğinde önemli bir yere sahip olacak. Telematik uygulamalar (telekomünikasyon, araç teknolojileri, karayolu taşımacılığı, yol güvenliği, elektrik mühendisliği, sensörler, enstrümantasyon, kablosuz iletişim, bilgisayar bilimini, multimedya, internet) otomotiv endüstrisini kökten değiştirdi.

Akıllı uygulamalarla birlikte bağlantı ve iletişim büyük ölçüde gelişerek sürücülere ve yolculara bilgi-eğlence, güvenlik ve araç yönetimi sunuyor. Araçlarda dijital entegrasyon ve bağlantı sistemleri artık çoğu araçta standart olarak sunuluyor.

Bilgi-eğlence için bilgisayar çözümlerinin entegrasyonu, yolcuların müşteri deneyimini geliştiriyor. Sürücüler bulut erişimle birlikte, işletim sistemleri, yazılım ve uygulamalardaki tüm güncellemeleri gerçek zamanlı buluttan yönetebiliyor. Bulut sistemine dayalı geliştirme ve yaşam döngüsü yönetimi yapılabiliyor ve bu sistemlerin otomasyonunun gelecekte daha da gelişmesi bekleniyor.

Dijitalleşmedeki gelişmeler sadece bilginin dolaşımından daha fazlasını kapsıyor. Araç içi sensörlerin gelişimi ile aracın içerisinde bulunan yerleşik iç algılama, otomobildeki yolcu deneyimini geliştiriyor ve arabadaki güvenliği artıran bir sistem olarak ön plana çıkıyor. Araba iç mekan sensörleri, konfor, rahatlık ve güvenliği artırıyor.



Otomotiv Sektöründe Gelecek Dönüşümü

2. Otonom Araçlar

Otonom Sürüş teknolojisi, otomotiv sektörünün geleceğinde önemli rol alacak olan diğer bir teknolojidir. Otomotiv sektöründe önde gelen birçok firma otonom sürüş teknolojisi ile ilgili birçok araştırma ve geliştirme yapıyor.

Otomatik fren sensörleri, uyarlanabilir hız sabitleyicisi, otoyol şerit takip sensörleri, kendi kendine park etme teknolojisi gibi pek çok teknoloji sürücü destek teknolojileri olarak hali hazırda kullanılıyor.

Araçlarda otonom teknolojilerin kullanılması, sürücü tarafından kontrol edilen işlevlerin giderek daha fazla üstlendiğinden, her otomasyon seviyesi ek sensör katmanları gerektiriyor.

Otonom araçlar için en önemli unsur, araçlar için dinamik bir yazılım ve sensor sistemlerinin olmasıdır. Gelişmiş sensörler yardımıyla aracın yapay zekası ve öğrenme yetenekleri artırılmaktadır ve araç, ortamdaki ve iç girdilerdeki değişikliklere uyum sağlamaktadır. Bu şekilde en üst seviye olan seviye 5 otonom sürüş becerisine sahip olan bir araç herhangi bir sürücü gerektirmeden trafik akışına uyum sağlayabilir hale geliyor.

Otonom araçlarda şuanda seviye 4'e kadar gelişme sağlandı. Farklı firmalar otonom araçlar için çalışmalar yapıyor. Örneğin, Google, Waymo otonom sürüş kapsülünü geliştiriyor. Amerikan motorlu araç üretim şirketi Local Motors da otonom bir araç üzerinde çalışıyor. Ford, 2021 yılında sektördeki etkinliğini daha da arttırmayı planlıyor. Otonom araçlar için en önemli konu güvenlik endişelerinin giderilmesidir. Bu konuda firmalar üzerinde ciddi kısıtlama ve düzenleyici baskı olsa da, önümüzdeki yıllarda otomotiv endüstrisinde otonom araçlar için çok önemli gelişmeler kaydedilecek.



Otomotiv Sektöründe Gelecek Dönüşümü

3. Paylaşımli Mobilite

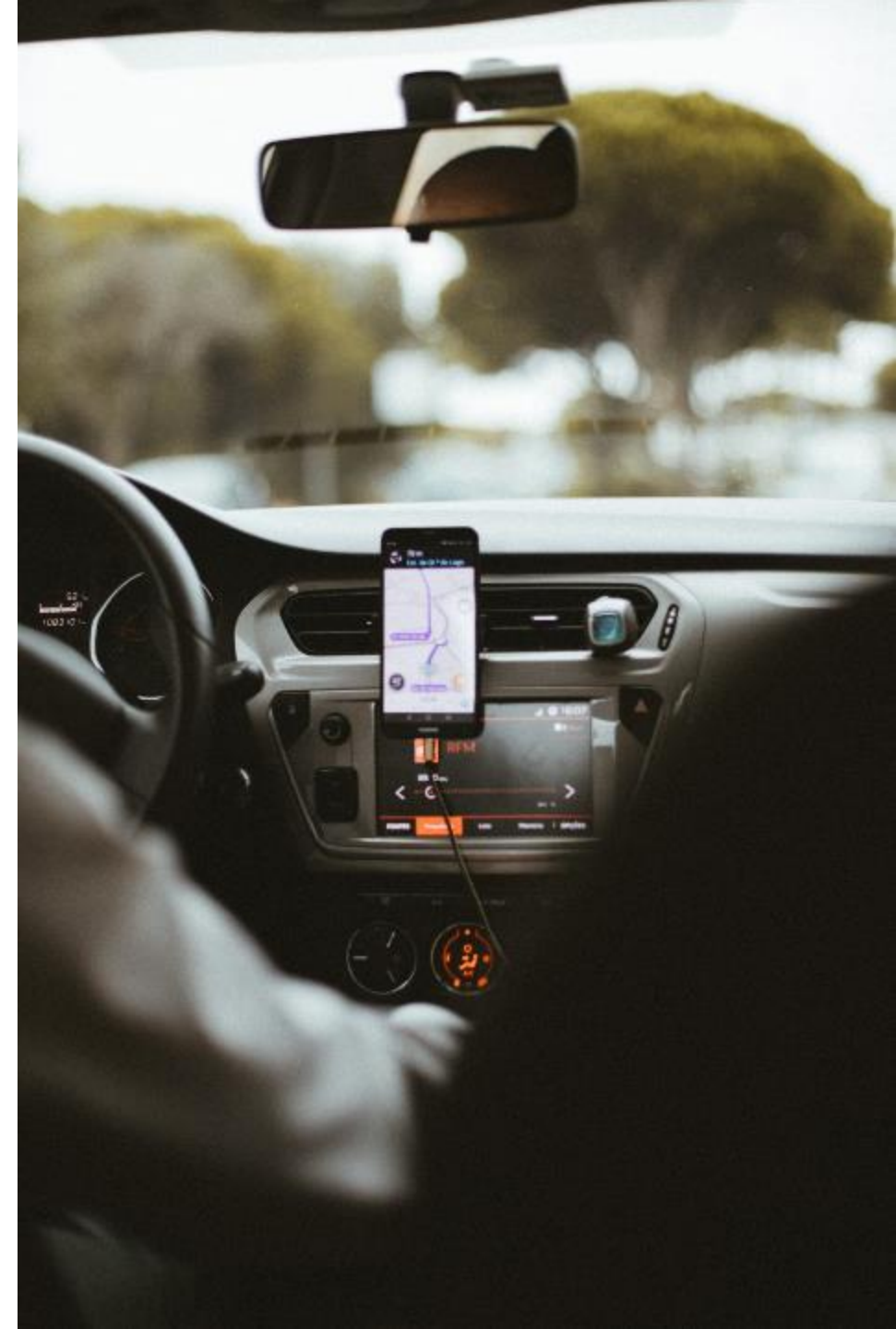
Paylaşımli Mobilite, büyük metropollerde bir araç paylaşım hizmeti olarak hayatımıza girdi. Dünya'nın bir çok metropolünde paylaşımli mobilite hizmetleri oldukça gelişmiş bir sektör olarak göze çarpıyor.

Paylaşımli mobilite, kolaylık ve maliyet avantajlarıyla son yıllarda pek çok insanın kullandığı bir hizmet haline geliyor. Ancak otonom araçlarda kaydedilen gelişmeler ile birlikte paylaşımli mobilite hizmetlerinin farklı yönlerde de gelişmesi bekleniyor.

Otonom araçlar ile paylaşımli mobilite hizmeti kullanıcılarının sürücü gerektirmeyen otonom taşıtlar aracılığıyla ulaşım sağlaması bekleniyor. Otonom sürüş, paylaşımli mobilite hizmeti veren şirketler için maliyetleri düşürebilecek çok önemli bir seçenektir. Bu sebeple otonom ve paylaşımli mobilite konusuyula ilgili birçok otomotiv ve teknoloji şirketinin yatırımları mevcuttur. Ancak bu hizmetin yayılmasının gerekli düzenlemelerin tamamlanmasıyla 2025 yılına kadar süreceği bekleniyor.

Paylaşımli mobilite hizmetlerinin sürücüsüz olarak gelişiminin tamamlanması için "Yapay Zeka" ve "Big Data" teknolojilerinin kullanımı ve ilerlemesi çok önemli bir rol oynayacak.

Paylaşımli mobiliteyle otonom araçlar ve farklı teknolojik özellikleri entegre ederek, insanın bir yerden bir yere giderken hayatının emin ellerde olması sağlanacak.



Otomotiv Sektöründe Gelecek Dönüşümü

4. Elektrifikasyon

Elektrikli Araçlar ve Hibrit Araçlar son yıllarda bir çok otomotiv ve teknoloji şirketi için çok önemli bir konudur. Özellikle gelişmiş ekonomilerde elektrikli ve hibrit araç satışlarında çok önemli ilerlemeler gerçekleşti ve bu trendin gelişmekte olan ülkelerde de bu yönde olacağı bekleniyor.

Gelecekte yeni akülerin geliştirilmesi, şarj altyapısının kurulması, yeni elektrikli araçlara yönelik ürünler ve düzenlemelerle ilgili teknolojiler, elektrifikasyona odaklanacak ve böylece elektrikli araçların Dünya çapında benimsenecek. Sektördeki inovasyon atılımları tüketiciler arasında da heyecanı önemli ölçüde artırıyor. Şarjların daha uzun süre gitmesi ve artan şarj noktası sayısı ile elektrikli otomobiller için çok olumlu gelişmelerdir.

Bir zamanlar hayal olan elektrikli otomobillerin seri üretimi şuanda pek çok otomobil firması tarafından yapılıyor. Tesla, Avrupa'da dizel ve benzinli araçların kullanımındaki düşüş, OEM'leri daha zorlu emisyon hedeflerini karşılamak için elektrikli araçlar konusundaki çabalarında daha hızlı hareket etmeye zorluyor.

Elektrikli araçların geliştirilme maliyetleri düştükçe, elektrikli araçlar Dünya'nın pek çok pazarında etkin bir şekilde rekabet ediyor. Gelecekte elektrifikasyon ve elektrikli araçların otomotiv sektörünün merkezinde olması bekleniyor.



Covid-19 Etkisi: Otomotiv Sektörü



- Covid-19 Etkisinde Otomotiv Sektöründe Yeni Trendler
- Otomotiv Sektör Krizleri
- Covid-19 Etkisinde Muhtemel Teşvik ve İklim Hassasiyeti Senaryoları
- Otomotiv Sektöründe Covid-19 Gözlemleri-Aksiyonları

Covid-19 Etkisinde Otomotiv Sektörü

Covid-19 sebebiyle yaşanan fabrikaların geçici süreyle faaliyetlerini durdurması, tüm otomotiv sektörünü zor duruma soktu. Otomobil satışları Şubat ayında Çin'de %80'e varan oranda azaldı. Bu ilk şokun ardından yaşanmakta olan durgunluk, 2020 sonunda küresel otomobil talebini önemli ölçüde düşürdü . Bu durumda 2019 seviyesine ulaşmanın da ancak 2023'te gerçekleşebileceği öngörülüyor. Ancak bu sürecin sektörde çok önemli gelişmeleri de tetikleyeceği biliniyor. Bu 2-3 yıllık süre zarfında sektörde tedrici iyileşmelerin yaşanacağı ve bu süreçte otomobil endüstrisinde ileriye dönük önemli ilerlemeler ortaya çıkacak. Örneğin araçların dijitalleşmesi, elektrikli güç aktarım organlarının geliştirilmesi sektör açısından bir kazanım olacak. Dolayısıyla bu kriz ortamı aynı zamanda kendisini gelecek için doğru konumlandırabilen şirketler için çok önemli fırsatlar sunuyor.

24-36 aylık dönemde Otomobil endüstrisi çok büyük bir değişim ve dönüşümün içerisinde olacak.

- Göstergeler, kriz öncesi dönemi yakalamak için 24-36 aylık bir sürenin gerekli olacağını gösteriyor. Ancak bu dönem diğer geçmiş krizlerden farklılıklar içeriyor. Bu dönemin en önemli konuları:

- Güç aktarma organlarının elektrifikasyonu,
- Otomotiv satış hizmetlerinin dijitalleşmesi,
- Araç sahipliğinde değişim,
- Dizel ve benzinli araçların kullanımında azalma

Covid-19 Etkisi: Otomotiv Sektörü

Covid-19 Etkisinde Otomotiv Sektöründe Yeni Trendler

Paylaşımlı Mobilite

- İnsanların toplu taşımaya ve ortak kullanımlı araçlara yönelik tereddütlü yaklaşımları
- Mobilite çözümlerinde OEM'lerin kısa ve orta vadeli stratejilerinin etkilenmesi

Yeşil Ajanda

- Temiz hava sahasına geçişle birlikte şirketlerin elektrikli araç üretimine daha fazla yatırım yapacak olması.
- OEM'lerin CAFE* Mevzuatı tarafından tanıtılan Covid-19 öncesi stratejilerle devam etmelerindeki zorluklar

Sanayi Yapısı

- Covid-19 otomotiv endüstrisindeki değişime hız kazandırmıştır.
- Nakit ve likidite baskısı nedeniyle tedarikte olumsuzluklar yaşanması

E-Ticaret

- Perakende ve toptan satışlarla uyumlu dijital satış altyapısının gerekliliği
- Daha öncesinde dijital satışı kullanan tedarikçiler ve tüketiciler avantajlı duruma geçmiştir.

Tedarik

- Özellikle küçük segmentte talep artacak, üst segmentte ise arz fazlalığı yaşanacak
- Pazar karşılaştırması ise sadece pazar hacmine göre değil perakende fiyatlarına göre de yapılacak

Talep

- Yeni süreçlere uyum sağlayabilmek için online satış ön plana çıkacak
- Arz ve talep arasındaki dengesizlik fiyatlarda belirsizliklere yol açacak

Çalışma ve Etkileşim

- Sosyal mesafeli yaşamla birlikte çalışma şekilleri de değişecek
- Genel eğilim uzaktan çalışma şeklinde olacaktır

*Not: CAFE : Corporate Average Fuel Economy (Kurumsal Ortalama Yakıt Ekonomisi)

Kaynak: Cox Automotive, Global GT Kaynakları



Covid-19 Etkisinde Otomotiv Sektörü

Küresel Bazı Otomotiv Sektör Krizleri:

A.B.D. Ekonomik ve Otomobil Endüstrisi Krizleri



| | GSYH | ARABA SATIŞLARI |
|---|--|---|
| 1) 1980'lerin Başındaki Daralma • FED'in faiz oranlarını yükseltmesi, araç kredilerine erişimi zorlaştırdı. | -%2 Toparlanma 1 yıl | -%20 Toparlanma 2 yıl |
| 2) Tasarruf ve Kredi Krizi+ Körfez Savaşı • Bankaların batması, tüketici kredilerine sınırlı erişim, petrol fiyatlarının yükselmesi. | -%0,1 Toparlanma 1 yıl | -%11 Toparlanma 2 yıl |
| 3) Finansal Kriz • Tüketici kredileri piyasasının çökmesi özellikle orta sınıfı olumsuz etkiledi. Araç sahibi olma yılı ortalama 4 yıldan 6 yıla yükseldi. | -%3 Toparlanma 2 yıl | -%35 Toparlanma 3 yıl |
| 4) Covid-19 Krizi • Arz ve talep şoku alt ve orta kesimi etkiledi. Fakat mali kurumlar 2008'e göre daha güçlü durumdadalar. | -%5 ila -%10 Toparlanma 1-1,5 yıl | -%15 ila -%30 Toparlanma 2-3 yıl |

A.B.D.'deki geçmiş krizlere baktığımızda otomobil endüstrisindeki toparlanmanın GSYH'nın toparlanmasından 2 kat daha uzun sürdüğünü görüyoruz.



Covid-19 Etkisinde Otomotiv Sektörü

Küresel Bazı Otomotiv Sektör Krizleri:

AB Ekonomik ve Otomobil Endüstrisi Krizleri



| | GSYH | ARABA SATIŞLARI |
|--|---------------------------------------|--------------------------------------|
| 1) Avrupa Para Krizi+ Körfez Savaşı • Avrupa para krizi tüketici kredilerini sınırlandırdı. Körfez Savaşı petrol fiyatlarını artırdı. | %-6 Toparlanma 1 yıl | %-13 Toparlanma 3 yıl |
| 2) Finansal Kriz • Tüketici kredileri piyasasının çökmesi orta sınıfı olumsuz etkiledi. | %-10 Toparlanma 3 yıl | %-5 (%-10) Toparlanma 3 yıl |
| 3) Eurozone Krizi • Euro para birimini kullanan bazı Avrupa ülkeleri borçların geri ödenmesinde veya borçların yeniden yapılanmasında açığa düştüler. | %-4 Toparlanma 1 yıl | %-6 Toparlanma 2,5 yıl |
| 4) Covid-19 Krizi • Arz ve talep şoku orta ve alt sınıfı etkiledi. Zaten durgun olan yeni araba pazarını vurdu. | %-5 - %-10 Toparlanma 1-1,5 yıl | %-10 - %-20 Toparlanma 2-3 yıl |

Avrupa Para Krizi, Finansal Kriz ve Eurozone Krizinden de görüldüğü üzere Avrupa piyasaları, satın alma teşvikleri ve faydalı vergilendirme gibi hükümet müdahalelerinin desteğiyle üç yıllık bir zaman diliminde kriz öncesi duruma geri döndü. Yaşanan krizlerde otomobil satışları, genel ekonomiden daha ciddi zarar gördü.



Covid-19 Etkisinde Otomotiv Sektörü

Küresel Bazı Otomotiv Sektör Krizleri:

Çin Ekonomik ve Otomobil Endüstrisi Krizleri



| | GSYH | ARABA SATIŞLARI |
|--|-----------------------------------|--|
| 1) SARS 2002/2005 • Turizm ve Çin ekonomisini etkiledi. | %9,6 Etkilenmedi | %20 Araba satışları patladı |
| 2) 2008 Finansal Krizi • Batı ülkelerinde ortaya çıkan finansal kriz Çin büyümesini %9 oranında düşürdü. | %9,5 Etkilenmedi | %3,6 Büyüme düştü ama hızla arayı kapadı |
| 3) Araç Pazarının Düşüşü (2018-2019) • Yeni araba satışlarına özel kısıtlamalar getiren düzenlemeler nedeniyle yeni araba satışlarında düşüş yaşandı. | %6,5 Büyüme oranı düştü | %-8 2 yıl boyunca araba pazarı düştü |
| 4) Covid-19 Krizi • Arz ve talep şokunun Avrupa ve A.B.D.'den daha kısa sürmesi bekleniyor. Ancak ihracatı büyük oranda etkiledi. | %3 - %5 | %-5 - %-10 |

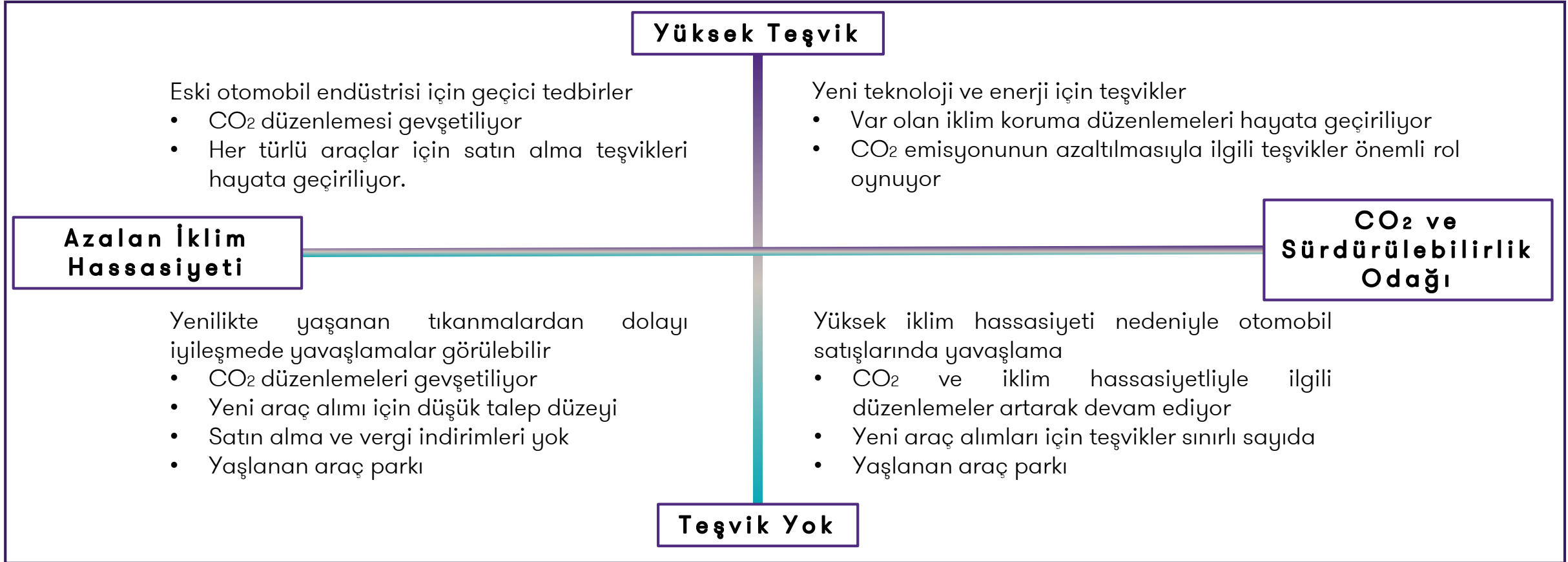
A.B.D. ve Avrupa'nın aksine, Çin'deki GSYH ve araba satışları son 20 yılda ciddi resesyona karşılaşmadı ancak bazı dönemlerde büyümenin düştüğü görüldü. Örneğin 2008 küresel finansal krizinde otomobil pazarında önemli bir yavaşlama oldu. Bu durum 2018 ve 2019 yıllarında da yaşandı. Bu yavaşlamanın en önemli etkenleri doymuş otomobil iç pazarı, araç alımına getirilen sınırlamalar ve finansal teşvik sistemindeki zorluklardır.



Covid-19 Etkisinde Otomotiv Sektörü

Covid-19 Etkisinde Muhtemel Teşvik ve İklim Hassasiyeti Senaryoları

COVID-19'dan sonra otomotiv pazarı, düzenlemeler ve hükümet müdahaleleri ile yeniden şekillenecek ve A.B.D., Avrupa ve Çin genelinde farklılıklar gösterecek. OEM'lerin farklı üretim ve satış stratejilerini hayata geçirmesi gerekecek. CO₂ ve iklim politikası gibi konular da tüketicilerin karar vermesinde önemli rol oynayacak. Bu nedenle, satın alma teşviklerinin kapsamı, iklim ve çevre odağını karşılaştıran farklı senaryolarla stratejik bir bakış açısı geliştirmek önemlidir. Aşağıdaki matris bazı CO₂ ve iklim senaryolarını yansıtır.



Kaynak: Arthur D Little, Global GT Kaynakları



GÖZLEMLER

- Yeni otomobil ve ticari araç satışlarının 2020'de önemli düşüşler yaşaması ön görülüyor.
- Arz ve talep dengesizliklerinden dolayı ikinci el araç fiyatlarında olağan dışı durumların yaşanıyor.
- Daha önce görülmeyen yeni pazar dinamikleri ortaya çıkıyor.
- Türkiye'de ve Dünya'da ticari araçların da elektrikli olması önem kazanacak.
- Otomotiv sektörünün dar boğazları arasında: nakit akışı, borçluluk, talep azlığı, verimlilik gibi konular geliyor.
- Otomotiv sektörü, sosyal mesafe kısıtlamalarından ve tedarik zincirindeki yavaşlamalardan olumsuz etkilenmektedir. Toparlanma sürecinin uzun sürmesi bekleniyor.
- Finansal risklerin ortaya çıkması

AKSİYONLAR

- Üretimde ve tedarikte yaşanan zorluklardan dolayı ikinci el otomobillere ve ticari araçlara, kısa ve orta vadede talep artacak.
- Fiyatlandırma stratejilerini desteklemek için mevcut verilerin ve iç görülerin kullanılması önemli olacak.
- Yeni ortaya çıkan davranış ve pazarlama eğilimlerini anlamak önemli olacak (toplu taşıma, eve teslim hizmetleri, online satış vb.).
- Arz ve talep pazarına uyum sağlamak için yeni stratejiler uygulanacak.
- OEM'lerden bayilere, endüstri sağlayıcılarına ve tedarik zincirlerine kadar endüstri boyutunda hazırlanacak konsolidasyon planına ihtiyaç duyulacak.
- Dijital çözümlerden yararlanırken ve yatırım yaparken, verimsiz fiziksel prosedürleri ve faaliyetleri yeniden tasarlamak önemli olacak
- Finansal risklerden en az etkilenmek için alternatif finansman çözümlerinin bulunması önem kazanacak.



Otomotiv Sektörünü Gelecekte Neler Bekliyor?

Sonuç

2020 yılında yaşanan Covid-19 salgını nedeniyle otomotiv sektörünün de hem üretimde hem de dış ticaretinde bir gerileme göze çarpıyor. Uluslararası tedarik zincirlerindeki kopmaların otomotiv sektörünü olumsuz etkilediği görülüyor. Sektörün ancak 2023 yılında salgın öncesi konumuna dönebileceği öngörülüyor.

Devlet teşvikleri ile artırılmaya çalışılan otomotiv satışları, dönemsel olarak artış gösterse de, bu durumun uzun vadede sektör için sürdürülebilir olmadığı açıkça görülüyor. Motorlu kara taşıtları imalat sanayinin kısa vadede, mevcut kapasite kullanımını arttırması ve orta vadede yeni yatırımlar ve teşviklerle sektörün desteklenmesi gerekiyor.

Covid-19 ile birlikte araç satış süreçlerinde değişimler olmuş, özellikle internet üzerinden birinci ve ikinci el araç alışı ve satışları hatırı sayılır bir miktarda arttı. Bu durumun önümüzdeki dönemde etkisini koruyacağı bekleniyor. Otomotiv firmalarının gerek masraf azaltma, gerekse daha geniş bir kitlelere ulaşma fırsatı sağladığı gerekçesiyle pazarlama yaparken internet tarafına daha da ağırlık vermeleri bekleniyor.

Bu dönemde ayrıca Türkiye otomotiv sektörünü en çok etkileyen faktörlerin başında değişken döviz kurları da geliyor. 2017 yılından itibaren oldukça oynaklık gösteren döviz kurları, ithal araç fiyatlarında ciddi yükselişe sebep olmakta ve iç piyasada talebin azalmasına neden olmakta.

Ayrıca bu durum üreticilerin kısa ve uzun vadede planlama yapmalarını zorlaştırıyor ve tüketicilerin de alım gücünde düşüşe neden olarak araç alım-satışlarında ciddi dalgalanmalara sebep oluyor.

ÖTV oranlarındaki artışlar da iç pazar büyümesini olumsuz etkiliyor.. 2020 yılı Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarında bankalar tarafında sağlanan düşük faizli krediler ancak iç pazarda geçici büyümeyi sağlamış olup, uzun vadede ÖTV etkisiyle talebin daralacağını öngörüyoruz.

2020 yılında elektrikli ve hibrit araçlar otomotiv sektörünün en önemli gündem maddelerindedir. Bu durum özellikle de pek çok otomobil üreticinin bu tür araçları üretmeye başlamalarıyla önümüzdeki yıllarda kullanımlarının daha da artacak. Önümüzdeki 10 yılda özellikle Avrupa Ekonomik Bölgesinde, daha yaygın hale gelen elektrikli ve hibrit araçların, tüm araç satışları arasındaki payının %10'a ulaşacağını tahmin ediyoruz. Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği'ne (ACEA) göre son dönemde artan elektrikli araç popülaritesinin arkasında ulusal teşvik politikalarının da önemli bir etkisi vardır.

Türkiye'de ise, yerli elektrikli aracımız TOGG'un üretilmesi, elektrikli şarj istasyonları için gerekli altyapıların geliştirilmesi ve elektrikli araçlarda uygun fiyatlandırma ve teşviklere gidilmesi sonucunda elektrikli araçların önümüzdeki dönemde ülkemizde de yaygınlaşmasını bekliyoruz.



Yazarlar

Dr. Aziz Murat Hatipağaoğlu
Turquality ve Yönetim Danışmanlığı Başkanı
azizm.hatipagaoglu@tr.gt.com

Nejdet Geler
Kıdemli Müdür
nejdet.geler@tr.gt.com

Seda Kurtuluş
Asistan Danışman
seda.kurtulus@tr.gt.com

Emrecan Uzun
Asistan Danışman
emrecan.uzun@tr.gt.com

Mustafa Can Kızıklı
Asistan Danışman
mustafacan.kizikli@tr.gt.com



- © 2021 Grant Thornton Türkiye. Tüm hakları saklıdır. "Grant Thornton", Grant Thornton üye firmalarının bağlı bulunduğu ve çatısı altında denetim, vergi ve danışmanlık hizmetleri verdikleri markaya işaret etmektedir. Grant Thornton Türkiye, Grant Thornton International Ltd (GTIL) üye kuruluşudur.