



Otomotiv

Sektörel Bakış

2019

kpmg.com.tr



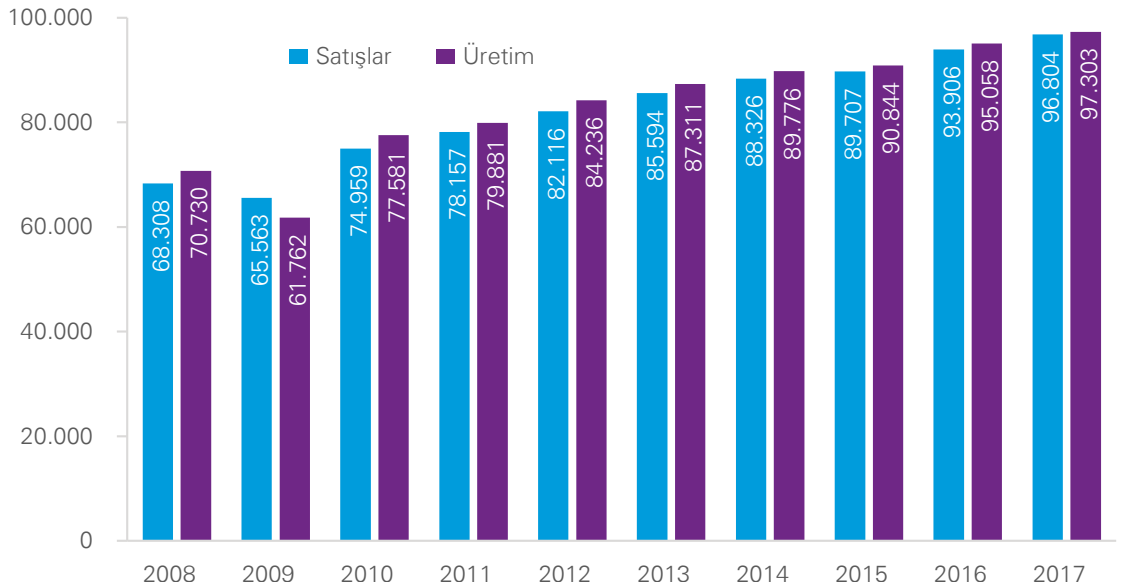
Dünya otomotiv sektörü

Dünyada otomotiv sektörü gerek büyüklüğü, gerekse etki alanı açısından en önemli sanayi dallarından biri olarak görülür. Bu doğrultuda otomotiv sanayi, insanların ulaşım ihtiyacının karşılayan ürünler üretmenin ötesinde pek çok teknolojik ve toplumsal gelişmede anahtar bir yol üstleniyor. Son yüz yılda otomobil kültürü dünya geneline yayılırken, sektör dünya ekonomisine yön vermenin yanında insanların nerede ve nasıl yaşadıkları noktasında da önemli değişimlere yol açtı.

Uluslararası Motorlu Taşıt Üreticileri Birliği'nin (OICA) saptamalarına göre, dünya otomotiv sektörü eğer bir ülke olsaydı bir yıl içerisinde üretilen brüt katma değer üzerinden 2017 itibarıyla dünyanın en büyük altıncı büyük ekonomisi olacaktı. Sektör 2017 yılı içerisinde 1,9 trilyon dolar brüt katma değer üretirken 84,8 milyar dolar tutarında AR-GE yatırımları yapıyor. Bu sayede dünya genelinde bir yıl içerisinde otomotiv sektörü üzerinden kamuya 400 milyar dolar üzerinde vergi geliri sağlanıyor. Bununla birlikte, toplam imalat sanayi istihdamının yüzde 5'lik bir kısmını sağlayan sektörde sayıları milyonlara ulaşan pek çok insan da istihdam ediliyor.

Dünya genelinde 2009 yılındaki sert daralmanın ardından sektörün üretim ve satışları 2010-2017 arasında istikrarlı olarak büyümeyi sürdürdü. Bu iyileşmede, yüksek jeopolitik belirsizliklere ve finansal piyasalardaki oynaklıklara rağmen küresel ekonomik aktivitedeki görece istikrarlı büyüme eğilimi etkili oldu. 2017 yılında dünyada toplam otomotiv satışları bir önceki yıla göre yüzde 3,1 artışla 96,8 milyon adete çıkarken, üretim yüzde 2,4 büyüyerek 97,3 milyon adete yükseldi. LMC Automotive verilerine göre ise 2018'de toplam üretim ve satışlar yüzde 2,7 gerileme ile 94,7 milyon adede geriledi. 2019 yılında ise sektörün üretiminin yüzde 3,7 daha küçülerek 91,2 milyon seviyelerine gerileyeceği tahmin ediliyor.

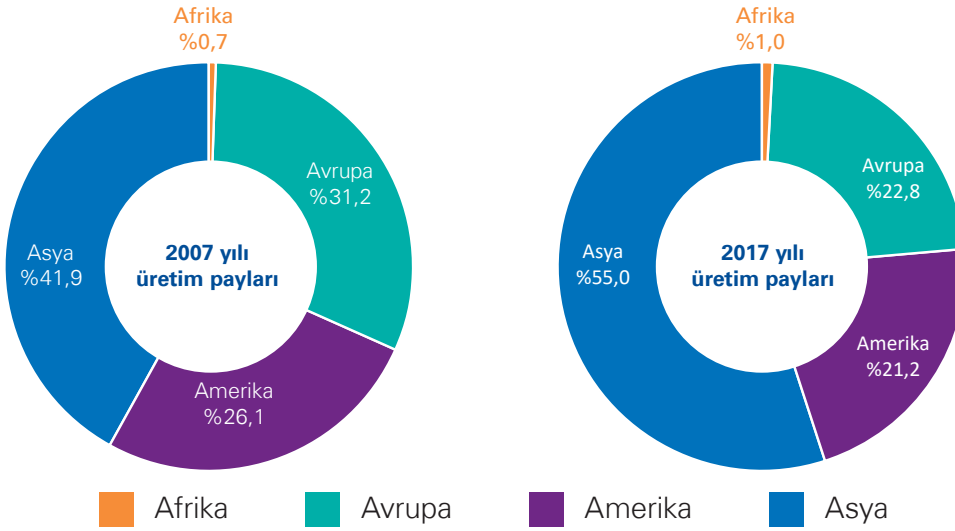
Dünya otomotiv sektörü üretim ve satışlar (bin adet)



Kaynak: OICA

Dünya otomotiv sektöründe son 10 yılda üretim Avrupa ve ABD'den Asya'ya kayarken, bölgeler içinde de gelişmiş ekonomilerden gelişmekte olan ekonomilere doğru bir yönelim olduğu görülüyor. Dünya otomotiv üretiminde küresel kriz öncesinde Amerika ve Avrupa'da sırasıyla yüzde 26 ve yüzde 31'lik paya sahiplerken, 2017 yılına gelindiğinde söz konusu ekonomilerde otomotiv üretiminin payları sırasıyla yüzde 21,2 ve yüzde 22,8'e geriledi. Buna karşın Asya ekonomilerinin küresel otomotiv üretimindeki payı bu 10 yıllık dönemde yüzde 42'den yüzde 55 seviyesine çıktı.

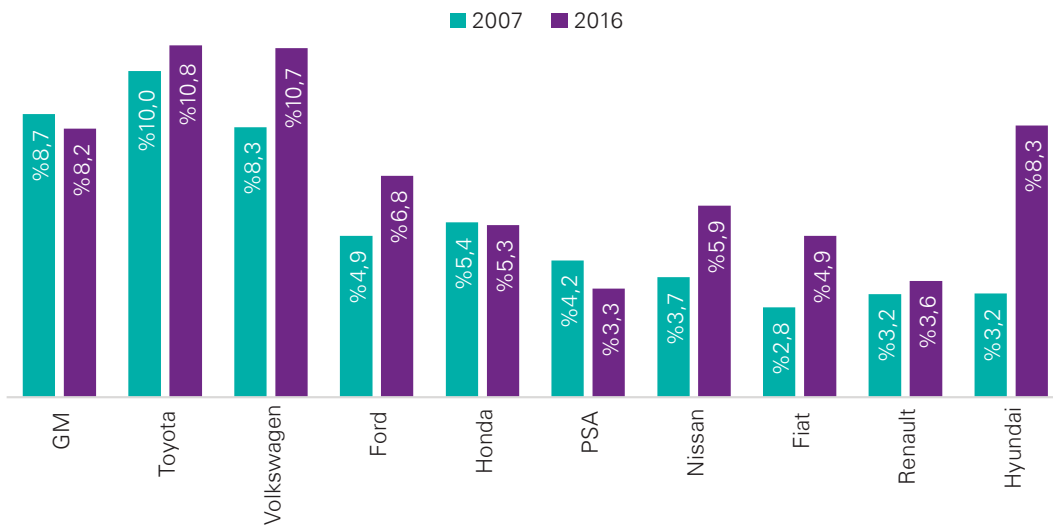
Üretim payları



Kaynak: OICA

Küresel krizi öncesi ve sonrası dönemde dünya otomotiv üretiminde ilk 10 sıradaki üretici aynı kalırken, sıralamada Asyalı firmaların daha çok öne çıktığı görülüyor. Söz konusu 10 büyük üretici, geçmişte olduğu gibi bugün de dünya toplam otomotiv üretiminin yaklaşık yüzde 68'ini gerçekleştiriyor.

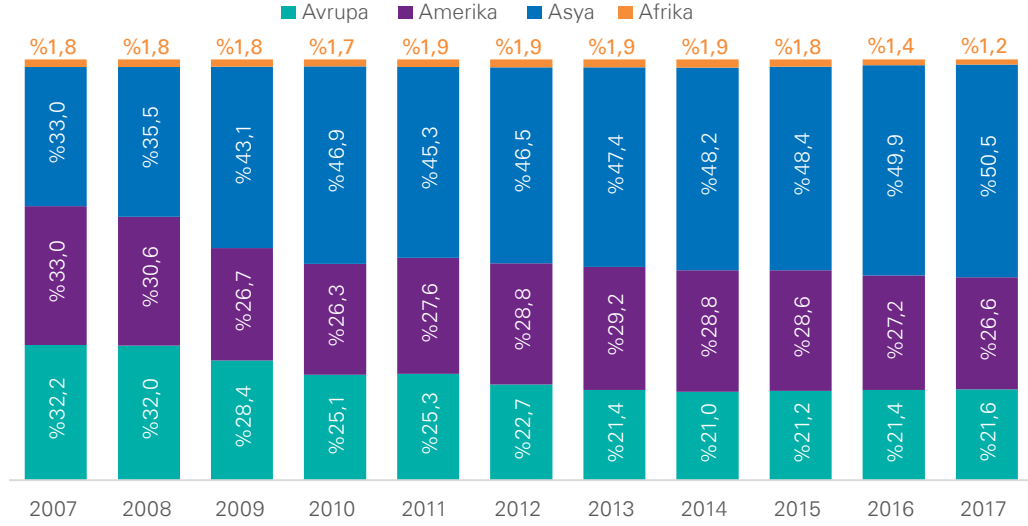
Otomotiv üretici firmaların payları



Kaynak: OICA (2016'DAN BERİ BU ALANDA VERİ AÇIKLANMIŞ DEĞİL)

Üretimdeki kıtalararası geçişler son 10 yılda Asya ekonomilerinin toplam gelirden aldıkları payın artmasıyla otomotiv satışlarına da yansdı. Toplam satışlar içinde Amerika ve Avrupa'nın 2007 yılındaki payları sırasıyla yüzde 33,0 ve yüzde 32,2'den 2017 yılında sırasıyla yüzde 26,6 ve yüzde 21,6'ya indi. Buna karşın Asya ekonomilerindeki satışların payı aynı dönemde yüzde 33,0'dan yüzde 50,5'e yükseldi. Yine üretimde olduğu gibi, kıtalar içinde gelişmiş ekonomilerdeki pazardaki doygunlukla birlikte satışlar zayıflarken, gelişmekte olan ekonomilerin gelir artışlarıyla uyumlu olarak daha güçlü performanslar dikkat çekiyor.

Satışların yıllar itibarıyla dağılımı



Kaynak: OICA

Düşük karbon emisyonlu, çevre dostu hibrit ve elektrikli araçların daha çok tercih edilmesi dünya genelinde geleneksel üreticileri yeni yatırımlara zorluyor. Firmaların mevcut üretim yapısında hızlı değişiklikleri getirememeleri durumu da için üretim üzerinde baskı oluşturuyor. Bu nedenle 2018 yılının son çeyreğinde dünyanın belli başlı ekonomilerinde otomotiv sektörü üretimi ciddi sıkıntılarla boğuştu. Bu dönemde İngiltere'nin AB'den ayrılma süreci (Brexit) Avrupa'daki otomotiv üreticilerini kendilerine yeni üretim merkezleri belirlemek zorunda bırakırken, küresel ticaretteki korumacı eğilimlerin, diğer imalat sanayi firmalarında olduğu gibi dünya otomotiv sektörü üzerindeki tehdidi de arttı.

Dünya otomotiv sektörünün yakın dönemdeki seyri açısından rekabeti düzenleyen ve tüketici haklarını koruyan yasal gelişmelerin yanında yakıt tüketimini azaltan, güvenliği ve verimliliği artıran ve sıkılaşan çevre düzenlemelerini ön planda tutan teknolojilerin kullanımı önem taşıyor. Satışların gücünü koruması ve üretimde verimlilik artışı sağlayan süreç iyileştirmeleri sayesinde sektör dünya genelinde karlılığını korusa da yeni koşullara uyum sağlamak üzere yapılacak yüksek AR-GE harcamaları ve sektör temsilcilerinin ödemek zorunda kaldıkları ceza ve tazminatların önümüzdeki yıllarda da dünya otomotiv sektörünün baş etmek durumunda kalacağı zorluklar olacak. Bu nedenle firmalar, son yıllarda daha çok işbirliğine giderek bu zorlukların üstesinden gelmeye çalışıyor.

Türkiye Pazarı





Türkiye otomotiv sektörü

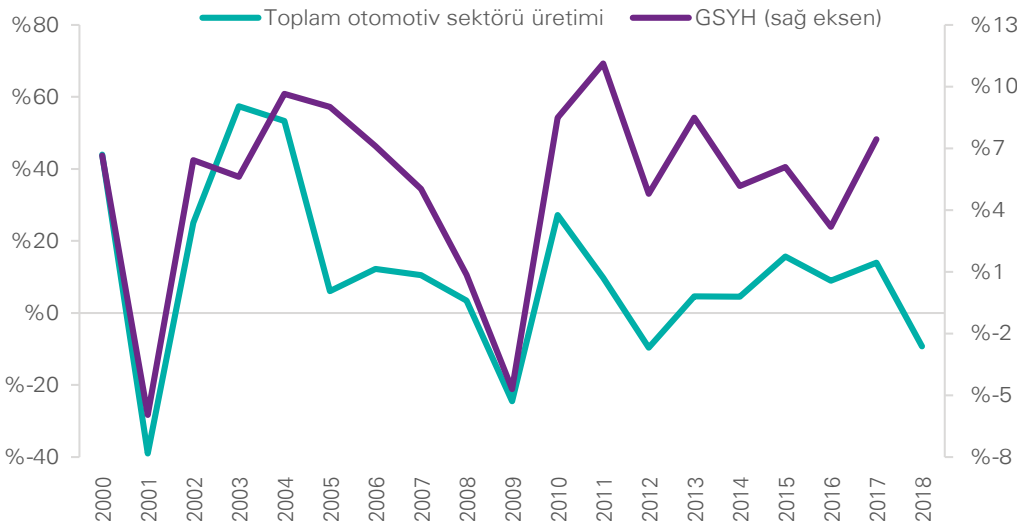
Otomotiv sektörü yüksek katma değeri, yarattığı istihdamı ve küresel ticaretten aldığı pay ile Türkiye ekonomisi açısından büyük bir önem taşıyor. Çok sayıda ülkeye ihracat gerçekleştiren sektör dış ticaret dengesi açısından fazla verirken demir-çelik başta olmak üzere, elektronik, yazılım, plastik, akaryakıt, enerji, tekstil ve kimya gibi pek çok sektörün de gelişimine katkıda bulunuyor. Otomotiv ana sanayindeki güçlü küresel oyuncular ve dünyadaki diğer otomotiv üreticilerinin tedarikçisi konumundaki yerli yan sanayi üreticileri küresel değer zincirinde oldukça önemli bir yer tutuyorlar.

Türk otomotiv sanayi açısından son dönemdeki küresel ve yerel eğilimler, aşağı yönde riskleri artırıyor. 2018 yılında yurtiçi finansal piyasalarda yaşanan çalkantı nedeniyle satın alma gücünün gerilemesi ve tüketici güveninin zayıflaması ile iç talep daralırken, küresel ekonomideki ivme kaybı sektörün ihracat performansını da baskı altında tutuyor. Bununla birlikte dünya otomotiv sektöründeki köklü dönüşümlerin yanında, dünya ticaretindeki korumacı politikalar ve Brexit sürecinin Türk otomotiv sektörünü önümüzdeki dönemde daha da zorlayacak unsurlar olabileceğinden endişe ediliyor.

Üretim

Türkiye’de otomotiv sektörünün son 20 yıldaki üretimine bakıldığında, yurtiçi gelişmelerden daha çok küresel eğilimlerden etkilendiği görülüyor. 2008-2009 küresel finansal krizinin ardından, 2012 yılındaki Avrupa Borç Krizi ve son olarak 2018 yılında küresel ekonomide görülen yavaşlamanın Türk otomotiv sanayinde daralmaya yol açtığı gözleniyor.

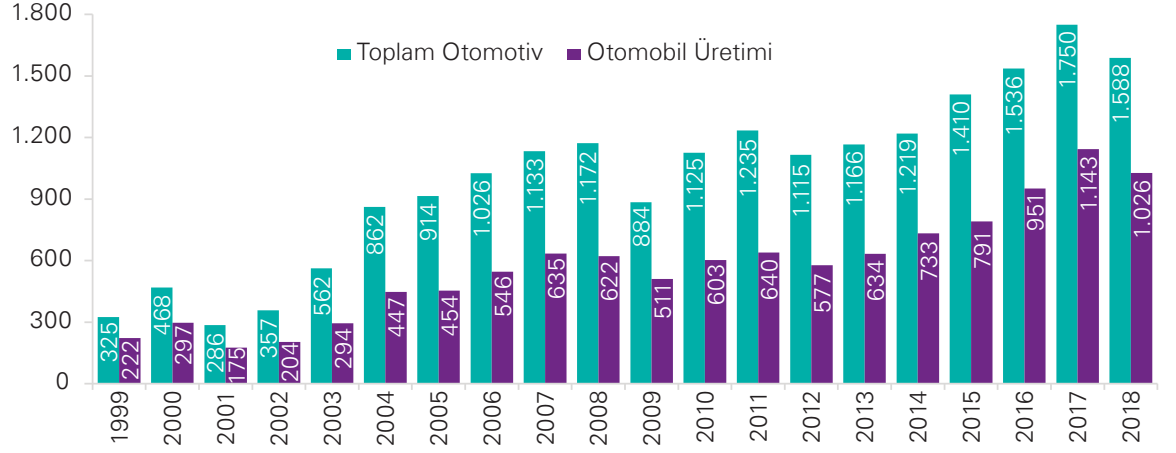
Yıllık büyüme oranları



Kaynak: OSD, TÜİK

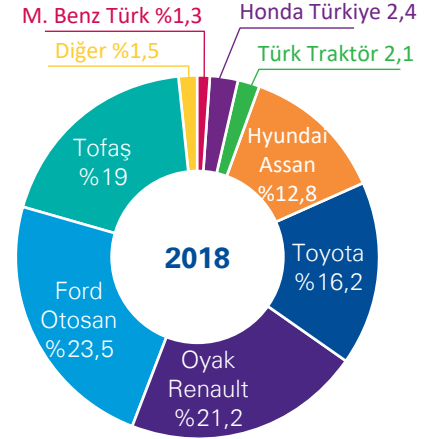
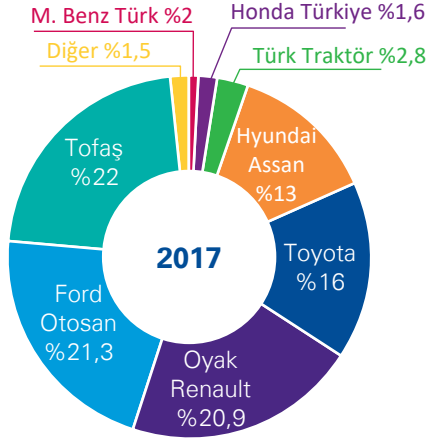
Bu dinamikler ışığında 2013-2017 döneminde ülke ekonomisinden bir buçuk kat daha hızlı büyüyen otomotiv sektörü üretimi, 2018 yılında küresel talepteki yavaşlama ve yurtiçi talepteki daralma ile yüzde 9,2 küçüldü. Bu durum otomobil üretiminde çok daha belirgin gözlemlendi ve 2018 yılındaki daralma yüzde 10,2’yi buldu. 2018 yılında hafif ticari araç grubunda üretim yüzde 6 seviyesinde daralırken, ağır ticari araç grubunda üretim yüzde 6 arttı. Buna rağmen ticari araç grubunun genelinde üretimde yüzde 5,3’lük daralma yaşandı.

Üretim (bin adet)



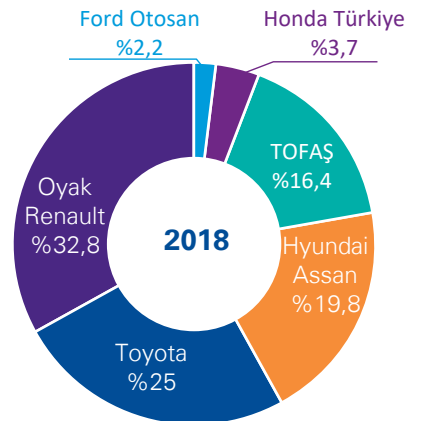
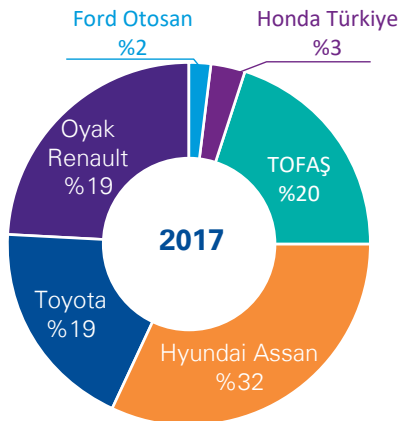
Kaynak: OICA

Otomotiv üretiminde firma payları (%)



2018 yılı verilerine göre otomobil üretiminde en büyük pay önceki yıllarda olduğu gibi Oyak Renault'da olurken, toplam otomotiv üretiminde ise 2018 yılında sektör liderliği ticari araçlardaki üstünlüğü nedeniyle Ford Otosan'a geçti. Bunu Oyak Renault ve 2017'nin lideri olan TOFAŞ izlerken, otomobil üretiminde yüksek paya sahip Toyota ve Hyundai Assan da sıralamada yer aldılar.

Otomobil üretiminde firma payları (%)

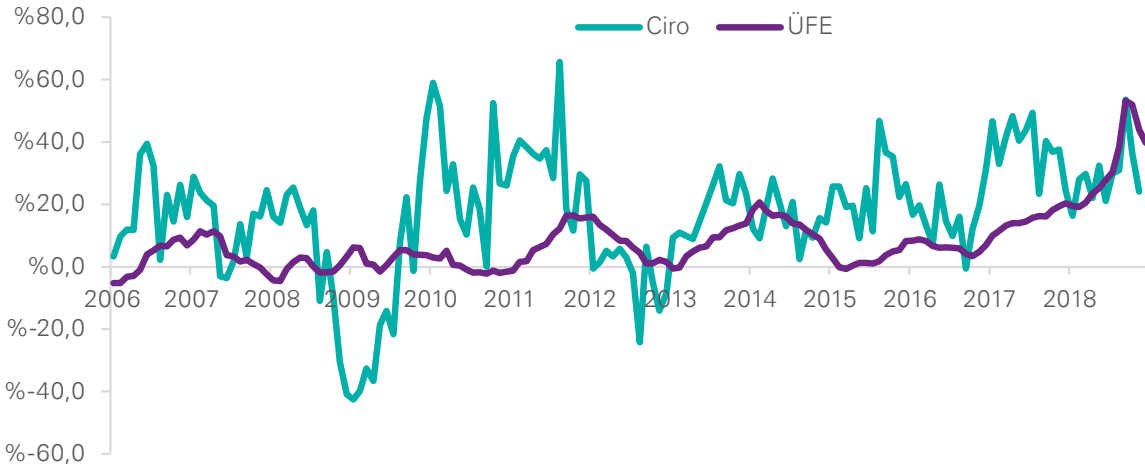


Kaynak: OSD

Motorlu kara taşıtları

Motorlu kara taşıtları, 2018 başından bu yana kar marjları üzerinde artan aşağı yönlü baskıya maruz kalıyor. Döviz kurlarındaki artışlar ve küresel emtia fiyatlarındaki yükseliş sonucunda, sektör 2018'de yüzde 39,8 oranında artan üretim maliyetleriyle karşı karşıya kaldı. Buna karşın Aralık 2018 itibarıyla cirosunda kaydettiği yıllık artış yüzde 25,1 seviyesindeydi.

Motorlu kara taşıtları ciro ve ÜFE (2015=100)

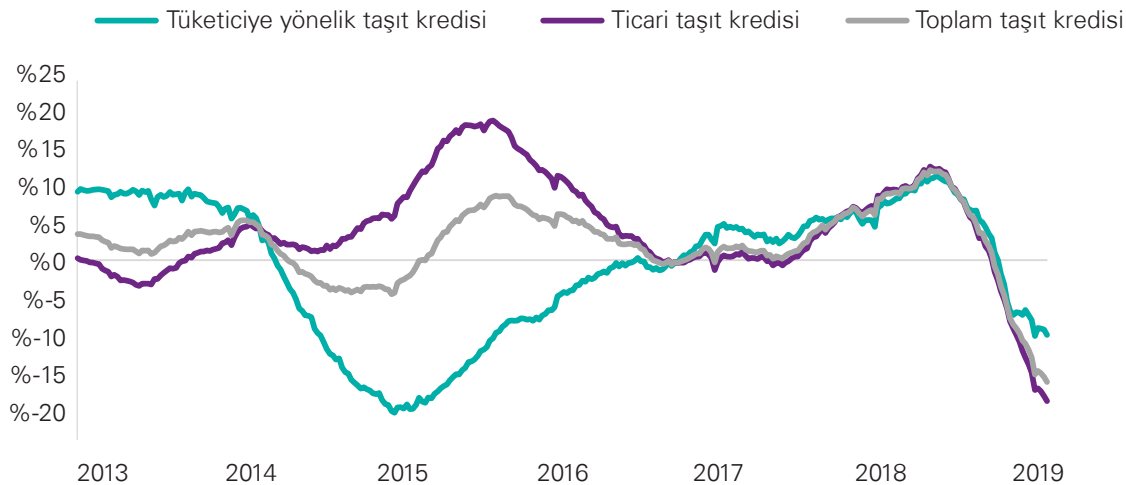


Kaynak: TÜİK

Türkiye otomotiv pazarı

2014 sonrası alınan makro ihtiyati tedbirler, ithalatı ve dolayısıyla cari açığı sınırlamaya çalışırken, bankacılık sektöründe tüketicilere yönelik taşıt kredilerindeki kredilendirilebilir tutar ve vadeye bir takım sınırlamalar getirildi. Bu durum izleyen dönemlerde döviz kurlarındaki dalgalanmayla birlikte tüketicilere yönelik taşıt kredilerinin gerilemesine ve otomotiv sektöründe satışların kırılgan bir seyir izlemesine yol açtı.

Taşıt kredileri (yıllık değişim)



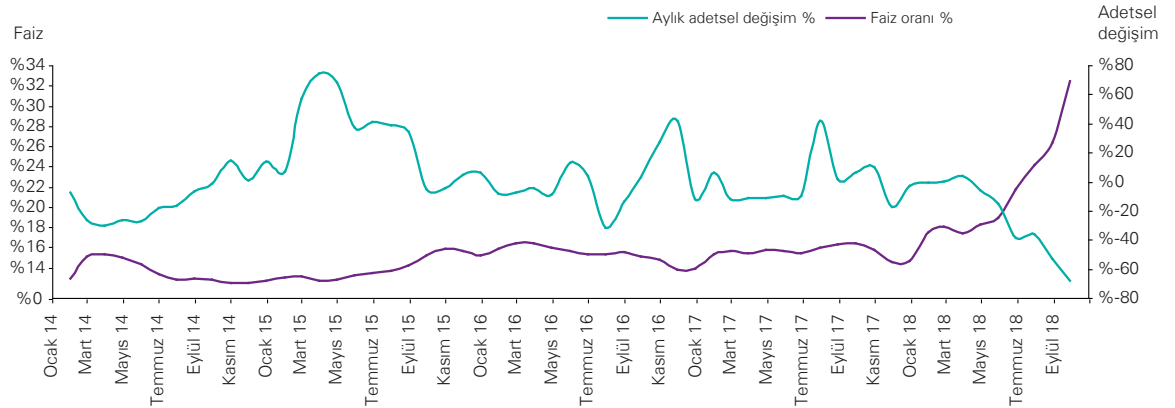
Kaynak: BDDK

Kredi faizlerinin satışa etkisi

KPMG Türkiye'nin 'Faiz ve Kur Değişimlerinin Türkiye Otomotiv Pazarına Etkileri' başlıklı raporunda taşıt kredileri faiz oranları ile otomotiv satış adetleri arasındaki ilişkiye yönelik bir analiz yer aldı. KPMG Türkiye'nin OSD ve TCMB verilerine dayalı yaptığı analize göre aşağıdaki tabloda da görüleceği gibi taşıt kredileri faiz oranları ile otomotiv satış adetleri arasında negatif yönlü bir korelasyon mevcut.

Ani faiz hareketlerine piyasa sert şekilde tepki veriyor. Özellikle sert faiz artışları sonrasında dengelenen kredi maliyetlerini takiben pazarın ertelenen talebe hızlı cevap verdiği ve stabil faiz ortamında yüksek satışların gerçekleştiği gözlemleniyor.

Türkiye otomobil ve hafif ticari araç pazarı ve taşıt kredisi faiz oranı

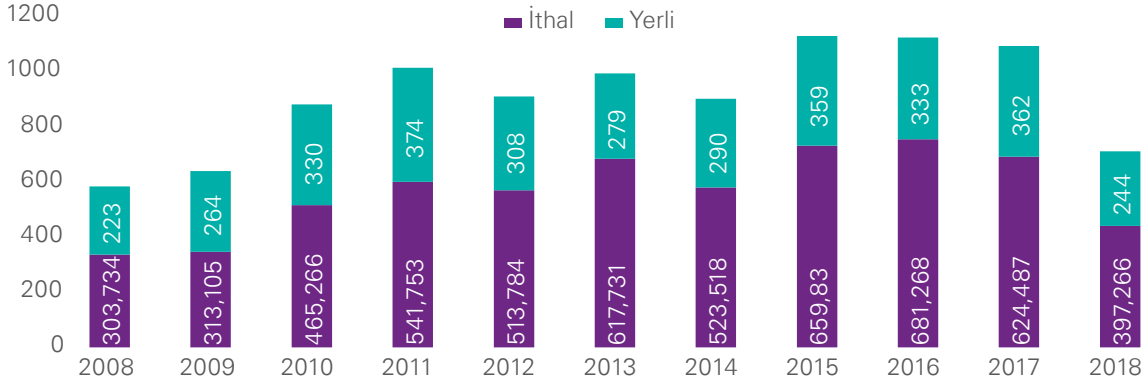


Kaynak: OSD, TCMB, KPMG analizi

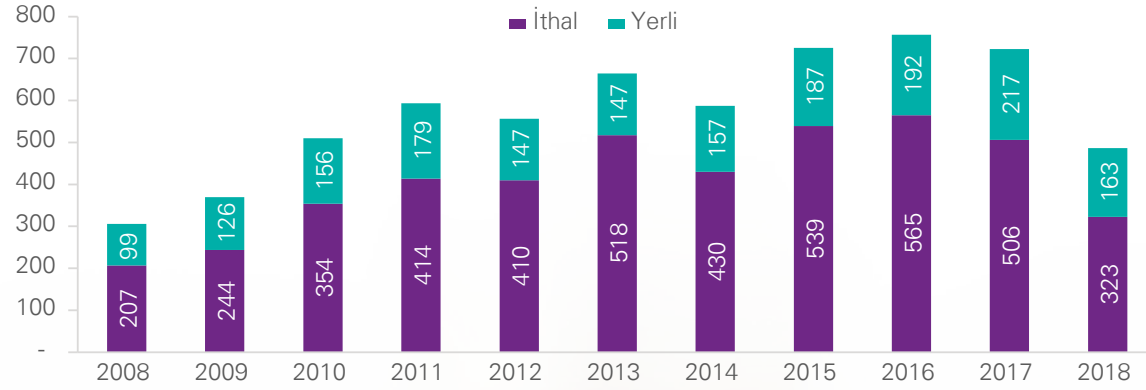
Bununla birlikte araç kiralama sektörünün nispeten düşük faiz ortamında cazibesini koruması nedeniyle toplam satışlarda etki 2015-2017'de sınırlı kaldı. Ancak 2018 yılı son çeyreğinde hükümetin ÖTV ve KDV indirimleri, sektörde daralmayı kısmen sınırladı. Buna karşın yıl genelinde kurlardaki ve faizlerdeki hızlı yükselişler, yurtdışı yerleşiklerin dövizle yaptıkları kiralama sözleşmelerine getirilen kısıtlama ile toplam otomotiv piyasasında yüzde 35'lik daralma yaşandı.

Sektördeki küçülme ithal otomotivde yüzde 36,4'ü bulurken, yerli üretimde yüzde 32,6 olarak gerçekleşti. Otomobil satışları ise 2018 yılında toplamda yüzde 32,7 daraldı. Bu daralma ithal otomobilde yüzde 36,2, yerli otomobilde yüzde 24,6 olarak gerçekleşti. Hükümet ÖTV ve KDV indirimlerini 2019 Mart sonuna kadar uzatırken, sektör temsilcileri bu sayede yurtdışı satışlardaki daralmanın kurlardaki gerilemeyle frenlenebileceğine inanıyor. Ancak tüketici güveninin düşük seyri nedeniyle satışlarda kalıcı toparlanmanın zaman alabileceği düşünülüyor.

Toplam otomotiv satışları (bin adet)



Otomobil satışları (bin adet)



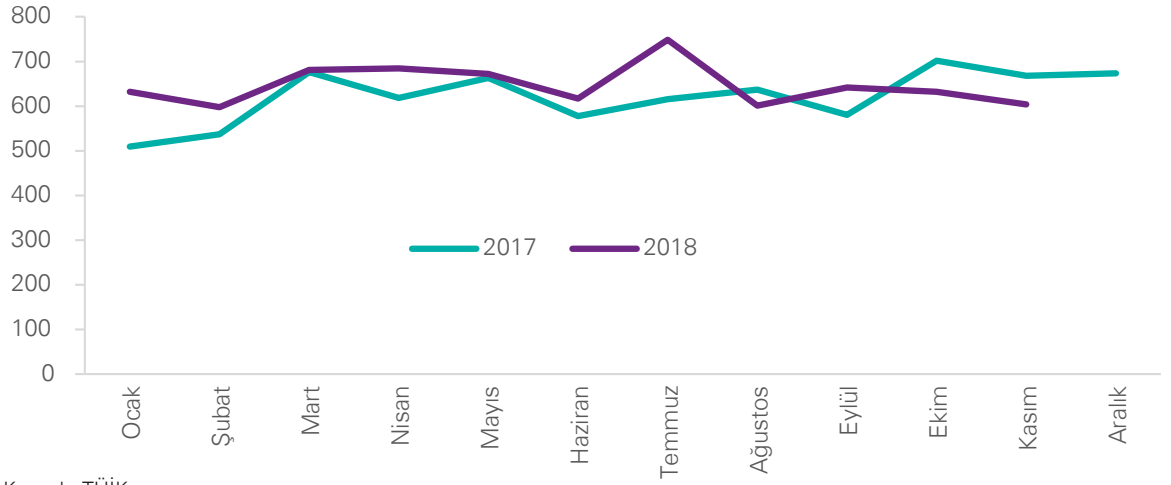
Kaynak: OSD

Yurtiçi pazarda otomobil satışlarının 2017 yılında olduğu gibi 2018 yılında da yüzde 96'sı 1600 cc'nin altındaki benzinli ve dizel araçlardan oluştu. Dizel araçların payı 2017 yılındaki yüzde 60,7'den yüzde 58,1 seviyesine indi. Öte yandan, elektrikli ve hibrit araçların payı henüz çok az olsa da küresel gelişmelerle uyumlu bir şekilde her geçen yıl artış eğilimi sergiliyor. Dizel araçların payının azalması ve sınırlı da olsa çevre dostu araçların satışlar içindeki payının artması ile 2018 daha düşük karbondioksit ortalama emisyonlarına sahip araçların daha çok satılmaya başlandığı bir yıl oldu.

İkinci el satışlar

2018 Kasım itibarıyla Türkiye'de ikinci elde yıl başından bu yana 2017'nin aynı dönemine göre yüzde 4,8 artışla 7,1 milyon araç el değiştirdi. İkinci elde satışlar Ekim ve Kasım aylarında zayıflasa da yıl genelindeki büyümedeki özellikle ilk yarıdaki güçlü performans etkili oldu. Yıl başından bu yana ikinci elde satışı yapılan söz konusu araçların yüzde 70'i otomobillerden oluşurken, bunu ikinci sırada yüzde 16'lık pay ile kamyonetler izledi. Vergi avantajlarının rüzgarı ile 2018'in son aylarında sıfır araca olan ilgi artarken, bu durum 2'nci araç talebine etkiledi. 2019'da vergisel avantajların devam etmesi, ikinci el stoğuna olumsuz etki yaratacağına ilişkin kaniyi güçlendiriyor.

İkinci el araç satışları (bin adet)

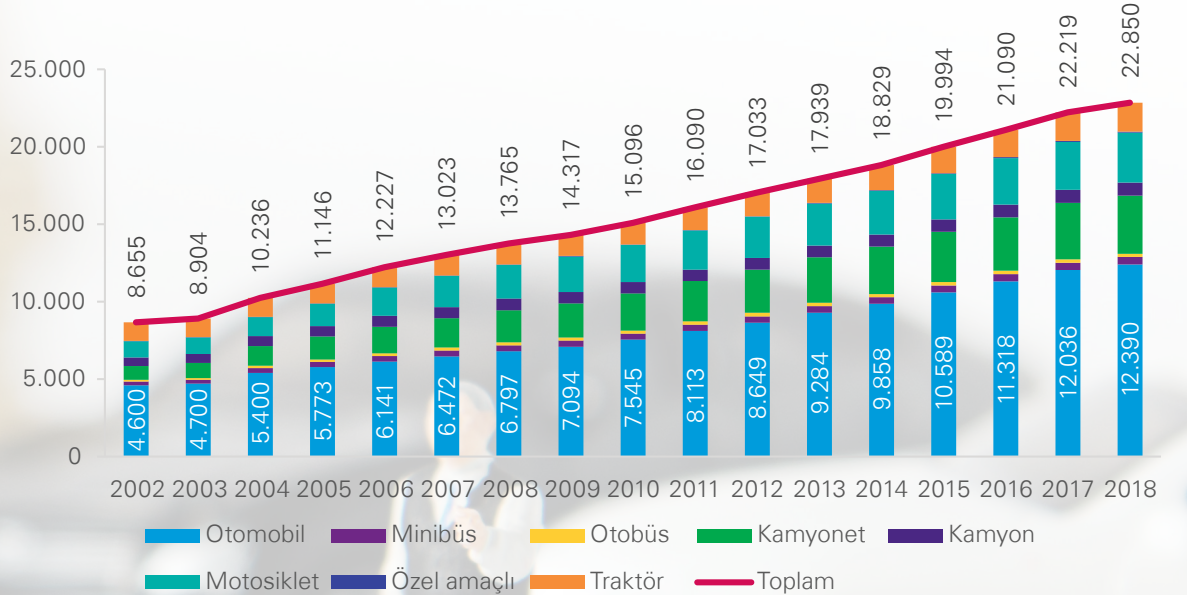


Kaynak: TÜİK

Türkiye araç parkı

Yurtiçi araç parkının yüksek yaş ortalaması ve demografik unsurlar Türk otomotiv sektöründe talebi uzun vadede canlı tutsa da son yıllarda talebin genel olarak zayıflayan bir eğilim sergilediği görülüyor. Araç parkının büyüme hızının satışlardaki dalgalı seyir nedeniyle yıllar itibarıyla yavaşladığı görülüyor. 2018 yılındaki zayıf performans ile araç parkındaki artış iyice yavaşladı. 2018 itibarıyla Türkiye’de, 22 milyon 850 bin adet araç bulunurken, bunun yüzde 54,2’si otomobilden oluşuyor.

Türkiye’nin araç parkı (bin adet)

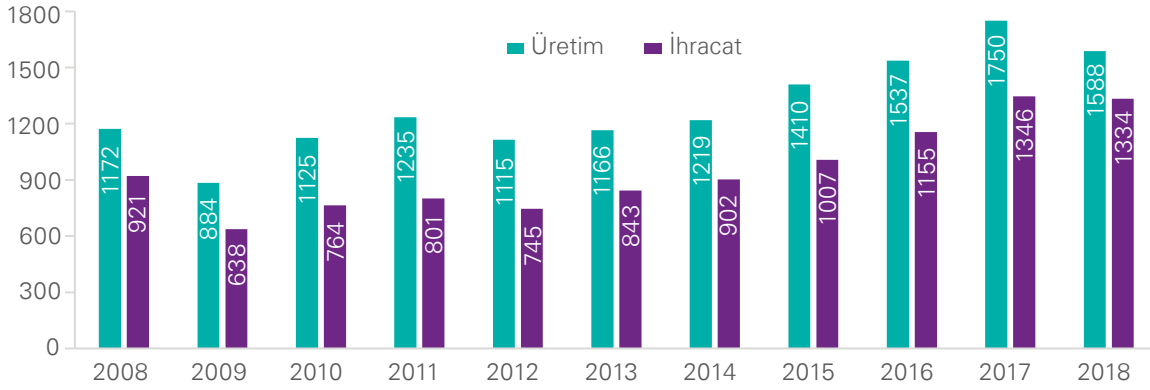


Kaynak: TÜİK

İhracat

Nette dış ticaret fazlası veren Türk otomotiv sanayi, üretimin yaklaşık dörtte üçünü ihraç ediyor. 2018 yılında ise iç pazardaki sert daralma nedeniyle ihracatın toplam üretime oranı yüzde 84 ile son yılların en yüksek seviyesinde gerçekleşti. OSD verilerine göre, 2018 yılında otomotiv ihracatı bir önceki yıla göre yüzde 0,8 azalarak 1 milyon 334 bin adet seviyesinde gerçekleşti. Ticari araçların ihracatındaki yüzde 7,8'lik artışa karşın, yıl genelinde otomobil ihracatında yüzde 5 daralma yaşandı.

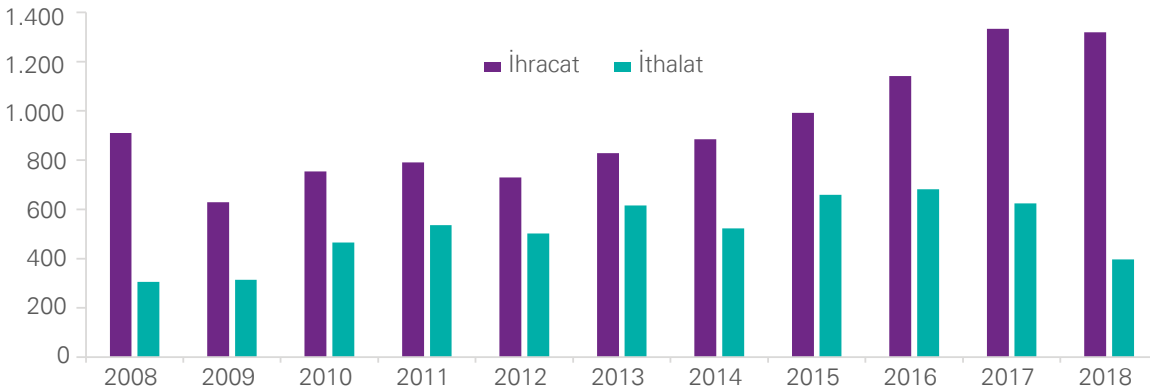
Otomotiv üretimi ve ihracatı (bin adet)



Kaynak: OSD

Buna karşın Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) verilerine göre Türk otomotiv sektörü ihracatında 2018 yılında yüzde 1'lik daralma yaşandığı hesaplanırken, ithalatın yüzde 36,4 azaldığı ortaya çıkıyor.

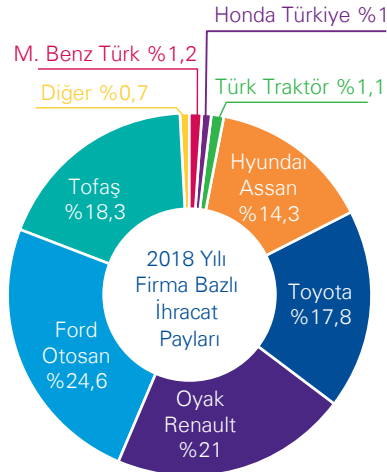
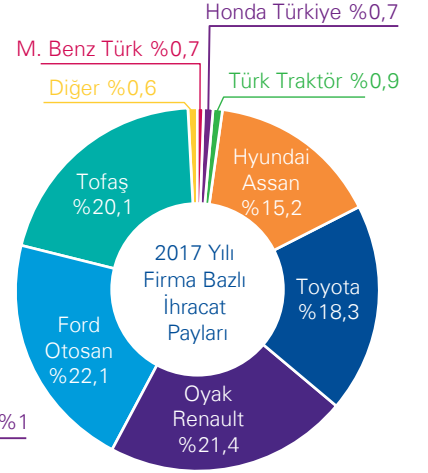
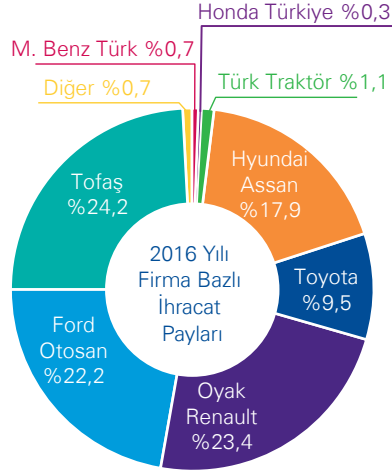
Otomotiv sektörü dış ticareti (bin adet)



Kaynak: ODD

Üretici firma bazında bakıldığında ise son üç yıldır ilk beş firma hiç değişmese de en çok ihracat yapan firma devamlı değişiyor. 2018 sonu itibarıyla Ford Otosan 328 bin 502 otomotiv ihracatı yaparak en çok ihracat yapan firma oldu. Bunu Oyak Renault ve Tofaş izlerken, ilk beş firma 2018'de toplam otomotiv ihracatının yüzde 96'sını gerçekleştirdi.

Firma bazlı ihracat payları



Kaynak: OSD



Birleşme ve devralmalar

Otomotiv yan sanayi ihracatı (milyon dolar)				
	2015	2016	2017	2018
İşlem sayısı	8	4	5	7
İşlem hacmi (Mn ABD Doları)	35	90	415	245
Bedeli açıklanmaya işlem sayısı	5	2	-	2
Ortalama işlem büyüklüğü (Mn ABD Doları)	12	45	83	49
Toplam işlemler içerisinde otomotiv (işlem sayısı)*	%5	%1,9	%2,7	%3,1
Toplam işlemler içerisinde otomotiv (işlem hacmi)**	%0,02	%0,02	%0,14	%0,04

Kaynak: MergerMarket, Ernis, Bloomberg

* Rekabet Kurumu verilerine göre

** RekabetKurumu verileri ilgili yılında ortalama ABD doları kuruna bölünmüştür

KPMG Türkiye'nin 'Otomotiv Sektörü Birleşme ve Satın Alma İşlemleri' başlıklı raporu, toplam birleşme ve satın alma işlemleri içerisinde otomotiv sektörünün adet ve hacim olarak diğer ana sektörler (finans, hizmet, internet/teknoloji, inşaat, lojistik) ile karşılaştırıldığında geride kaldığına işaret ediyor. Otomotiv sektöründe bedeli açıklanan birleşme ve devralma işlemlerinin son yıllardaki seyri incelendiğinde dönemsellik görülmemek ile birlikte işlem kapanışlarının makroekonomik dalgalanmalardan çok etkilenmediği gözlemleniyor.

KPMG Türkiye raporu, son yıllarda otomotiv sektöründe satın alıma konu olan şirketlerin tamamına yakınının tedarik sanayi sektöründe faaliyet gösterdiğine vurgu yaptı. Otomotiv tedarik firmalarının toplam otomotiv ihracatı içindeki payı yadsınamaz büyüklükte kuşkusuz. Yurtdışı pazarlar ile bu kadar etkileşim içinde olmaları üretim süreçleri ve kalite açısından yan sanayi firmalarının güçlü bir pozisyonda olduğunu gösteriyor. Son dönemlerde yaşanan ekonomik sıkıntılar ve uluslararası konjonktürdeki dalgalanmalara rağmen toplam satın alma ve birleşme işlemleri içerisinde yabancı yatırımcıların payının yüksek olması, sektörün gücünü bir kez daha ortaya koyması açısından önemli sayılabilir.

Mevcut konjonktürde sektör oyuncularını kur dalgalanmalarından olumsuz yönde etkileniyor. Finansal olarak güçlü özel sermaye fonları ve stratejik yatırımcılar için fırsatlar olabileceği, ortaklık üzerinden kurulabilecek finansman sayesinde şirketlerin krizden güçlenerek çıkabileceği düşünülmeli. Özellikle ihracat yönünden güçlü ve döviz gelirleri olan otomotiv sektörü üretici oyuncularının finansal yatırımcılar için daha cazip hale geleceğini ve bu eğilimin önümüzdeki yıllarda artacağı öngörülebilir.

Otomotiv yan sanayi

Otomotiv yan sanayi olarak bilinen plastik ve kauçuk, fabrikasyon metal ürünleri gibi bazı imalat sanayinden oluşan bir alt sektördür. OSD verilerine göre, 2017 yılında 9,8 milyar dolar ihracat hacmine sahip sektör, 2018 yılında yüzde 10'luk artışla 10,9 milyar dolar ihracat büyüklüğüne ulaşmış görünüyor. Sektörün üretiminin yaklaşık üçte ikisini ihracata yönlendirilirken, toplam üretim hacminin 16 milyar dolar civarında olduğu düşünülüyor.

Otomotiv yan sanayi ihracatı (milyon dolar)			
	2016	2017	2018
Emniyet Camı	120	136	151
Akümülatör	225	296	388
Motor	370	486	582
İç ve Dış Lastik	978	1.132	1.354
Diğer Aksam ve Parça	7.254	7.785	8.406
Toplam	8.946	9.836	10.882

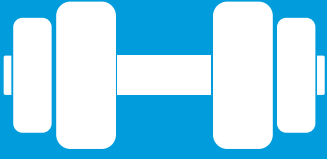
Kaynak: OSD



Otomotiv sektörü durum analizi

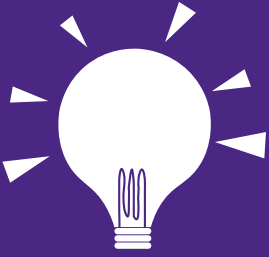
Türkiye ihracatının lokomotif sektörü olarak görülen ve etki alanları açısından büyük bir öneme sahip olan otomotiv sektörü küresel gelişmelerden kaynaklı yapısal bir dönüşüm geçirmek durumunda. Bununla birlikte, içinde bulunduğu yurtiçi ekonomik koşullar bu süreci destekleyici bir çerçevede görünmüyor. Bu nedenle sektörün uzun vadedeki güçlü yönlerini ortaya çıkaracak fırsatlar bulunsa da kısa vadede karşı karşıya olduğu tehditler ve zayıflıkları ön plana çıkıyor.





Güçlü yönler

- Sektördeki firmaların güçlü sermaye ve kurumsal yapıları
- Avrupa pazarına yakınlık ve uzun bir geçmişe dayalı güçlü işbirliği
- İhracatta pazar çeşitliliği sağlayabiliyor olması
- Güçlü grupların yabancı ortaklıkları ve gelişmiş tedarik sanayisi
- Göreceli işgücü maliyetlerindeki avantaj
- Demografik özelliklerinden dolayı istekli yurtiçi pazar
- Gelişmiş tedarik sanayi



Fırsatlar

- Yerli otomobil projesine verilen önceliğin yanında AR-GE ve yatırım harcamalarına kamunun sağladığı destekler
- Global arenada sektörün yaşadığı tarihi dönüşüm, yerli otomobil ile iddiasını ortaya koyan Türkiye'nin yeni nesil araçlara yönelik şansını yükseltiyor
- Yeni nesil araçlara ilişkin ciddi bir yatırım ikliminin her geçen gün daha fazla kendini gösteriyor olması
- Araç parkı yaşının özellikle ticari araçlarda yüksek olmasından dolayı iç talebin devamlılık gösterebilecek olması
- Kişi başına araç sayısının gelişmiş ülke standartlarının altında olması
- Jeopolitik konum ve lojistik sektörünün taşıdığı potansiyel



Zayıf yönler

- Sektörün ithalata dayalı üretim yapısı
- Küresel ölçekte çevresel düzenlemeler karşısında yurtiçi üretici firmaların yeterli ölçüde hazır olmamaları
- Nitelikli göreceli düşük maliyetli işgücünü temin etmenin sürdürülebilir olmaması
- Yüksek katma değerli girdilerde yerli alternatiflerin azlığı ve dışa bağımlılık
- Yurtiçi pazarlarda araç fiyatları üzerindeki yüksek vergi yükü ve düzenleyici kamu otoritesinin kararlarına yönelik belirsizlikler
- Yurtiçi finansal koşullardaki sıkılık ve zayıf tüketici güveni talebi baskılarken firmaların finansman maliyetlerindeki artışlar üretimi zorlaştırıyor



Tehditler

- Döviz kurlarındaki ve enflasyondaki oynaklık
- Teknolojik gelişmelerin otomotiv ana ve yan sanayide oluşturacağı dönüşüm baskısı
- Brexit ve küresel ticarette korumacı eğilimlerden dolayı sektörün üretim süreçlerindeki aksamalar ve maliyet baskısı
- Küresel talepteki kırılganlık
- Yenilikçi ve çevre dostu araç teknolojilerine geçişin ve tüketici tercihlerindeki değişimin doğurduğu ilave ve yüksek miktarda yatırım talebi



Projeksiyonu

Otomotiv Sektörü Orta Vadeli Görünümü

Güçlü yabancı ortaklıkları ve olgunlaşmış üretim yapısıyla sektör, ihracatın ve sanayinin taşıyıcı unsuru olmaya devam ediyor. Dünya üretiminde yüzde 2'ye yakın bir paya sahip Türk otomotiv sektörünün önümüzdeki dönemde küresel ve yerel unsurlardan kaynaklı bir takım zorluklarla baş etmek zorunda kalabileceği düşünülüyor.

Bu doğrultuda sektörün en yakından takip ettiği gelişme Brexit sürecinin nasıl ilerleyeceği olarak öne çıkıyor. Çünkü bu gelişme hem önemli bir ihracat pazarı olan İngiltere ve AB ekonomilerindeki istikrar açısından hem de İngiltere'den sağlanan üretim girdilerinin uygun koşullarda, zamanında ve ilave bir maliyet yüküne katlanılmadan temin edilmesi açısından önemli. İngiltere'nin AB'den anlaşmasız çıkışı sektörü ilk etapta belirsizlikler içinde bırakabilir. Bu nedenle yurtiçinde talepteki zayıflığı sınırlamaya çalışan desteklere rağmen, üretimin bir süre daha kırılgan kalabileceği düşünülüyor.

Ayrıca Çin ile ABD arasında devam eden ticaret görüşmeleri, dünya ticaret hacmi ve finansal piyasalarda risk iştahı açısından büyük bir önem taşıyor. Dünya ticaretinde 2016 ikinci yarından itibaren görülen canlılığın tekrar görülebilmesi için bu iki süper gücün gümrük vergileri konusunda bir anlaşmaya varmaları bekleniyor. Böyle bir durumda dünya genelinde ticaret hacmi, risk iştahı ve sermaye akımları toparlanabilecekken Türk otomotiv sektörü de ihracatını hızlandırabilecek ve yeni koşullara hazırlanmak için yapmak zorunda olduğu yatırımların finansmanını temin edebilecektir.

Bu tabloda, yurtiçi finansal koşullar da iyileşebileceği ve tüketici güveninin güçlenebileceği için yurtiçi satışların da toparlanması beklenebilir.

Dolayısıyla Türk otomotiv sektörünün görünümü açısından küresel gelişmeler çok kritik bir noktadayken iç pazar kaynaklı fırsatların olumsuzlukları sınırlayabileceği düşünülüyor.

İç pazara ilişkin, ülke ekonomisinin büyüme beklentileri de düşünüldüğünde 2019'un otomotiv sektörü açısından son derece zorlu geçeceği muhakkak. Üreticiler, teşvik ve destekleyici enstrümanların devamının zorunluluğuna işaret ederken, 2018'in son döneminde vergi indiriminin yarattığı performans artışına dikkat çekiliyor. Hesaplamalara göre vergi desteği ile 2018'de yüzde 35 daralmanın yaşandığı sektörde, vergisel avantajın olmaması halinde düşüşün yüzde 42-43 bandına ulaşma ihtimaline vurgu yapılıyor.

Bununla birlikte, küresel ölçekte görülen işbirlikleri, otomotiv ana ve yan sanayinde yatay ve dikey olarak daha da fazla öne çıkması gereken bir eğilim olarak görülüyor.

Diğer bir ifadeyle, küresel ekonomiden kaynaklı zorluklarla baş edebilmek ve sürdürülebilir bir sektör ekosistemi için dayanışmanın gerekli olduğunun altı çiziliyor.

Bu noktada 2018 sonunda ABD pazarının en büyük iki markasından biri olan Ford ile Avrupa'nın en büyük markası olan Volkswagen'in elektrikli ve otonom araçlarını birbirlerinin fabrikasında üretme kararı alması ve VW ticari aracı Crafter ve Transporter'in üretimini Ford Otosan'ın Transit ve Custom üretimini gerçekleştirdiği Gölcük fabrikasında gerçekleştirecek olması, hem sektör dinamikleri hem de gelecek işbirlikleri açısından önemli bir örnek teşkil ediyor. Ve bu tür işbirliklerinin devamının geleceğine vurgu yapılıyor.

İletişim:



Hakan Ölekli

Endüstriyel Üretim ve
Otomotiv Sektör Lideri,
Şirket Ortağı
holekli@kpmg.com

Detaylı bilgi için:

KPMG Türkiye
Kurumsal İletişim ve
Pazarlama Bölümü
tr-fmmarkets@kpmg.com

İstanbul

İş Kuleleri Kule 3 Kat 2-9
34330 Levent İstanbul
T : +90 212 316 6000

Ankara

The Paragon İş Merkezi Kızılırmak Mah.
Ufuk Üniversitesi Cad. 1445 Sok. No:2
Kat:13 Çukurambar 06550 Ankara
T: +90 312 491 7231

İzmir

Heris Tower, Akdeniz Mah. Şehit Fethi Bey
Cad. No:55 Kat:21 Alsancak 35210 İzmir
T: +90 232 464 2045

kpmg.com.tr

kpmgvergi.com



Bu dokümanda yer alan bilgiler genel içeriklidir ve herhangi bir gerçek veya tüzel kişinin özel durumuna hitap etmemektedir. Doğru ve zamanında bilgi sağlamak için çalışmamıza rağmen, bilginin alındığı tarihte doğru olduğu veya gelecekte olmaya devam edeceği garantisizdir. Hiç kimse özel durumuna uygun bir uzman görüşü almaksızın, bu dokümanda yer alan bilgilere dayanarak hareket etmemelidir. KPMG International Cooperative ("KPMG International") bir İsviçre kuruluşudur. KPMG ağına üye olan bağımsız firmalar, KPMG International'a bağlıdır. KPMG International'ın müşterilere sunduğu herhangi bir hizmet yoktur. Hiçbir üye firmanın KPMG International'ı veya bir başka üye firmayı, aynı şekilde KPMG International'ın da hiç bir üye firmayı üçüncü şahıslar ile karşı karşıya getirecek zorlayıcı ya da bağlayıcı hiçbir yetkisi yoktur. Tüm hakları saklıdır.

© 2019 KPMG Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş., KPMG International Cooperative'in üyesi bir Türk şirkettir. KPMG adı ve KPMG logosu KPMG International Cooperative'in tescilli ticari markalarıdır. Tüm hakları saklıdır. Türkiye'de basılmıştır.