

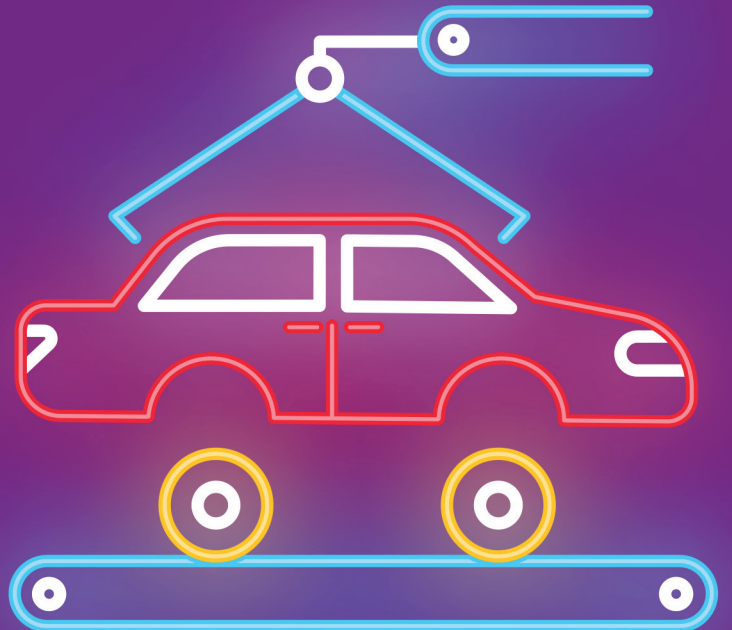
Otomotiv

Sektörel Bakış

2020

—

kpmg.com.tr

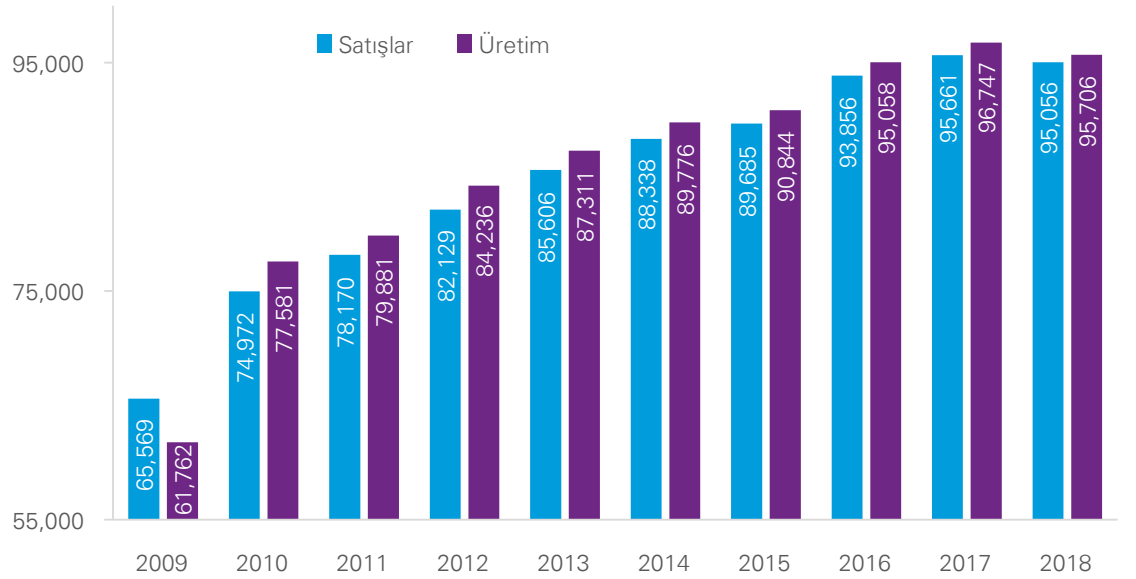


Dünya otomotiv sektörü

Küresel ekonomi içinde büyüklük, etkileşim, hacim ve yaygınlık gibi değerler açısından en önemli sektörlerden biri otomotiv. Ulaşım ihtiyacının karşılanması ile sürüş zevki sarkacında dünyanın 6. büyük ekonomisi olacak kadar önemli bir büyüklüğe sahip. Global ölçekte otomobil üretimi 2017 yılında, 8 yıllık kesintisiz büyüme ile ulaştığı 97,4 milyon adetlik rekorun ardından, 2018'de 96 milyona yakın motorlu araç üretimine geri döndü. Açıklanan son resmi rakamlar olan 2018 üretimine kıtasal bazda göz atıldığında şu tablo ile karşılaşıyor:

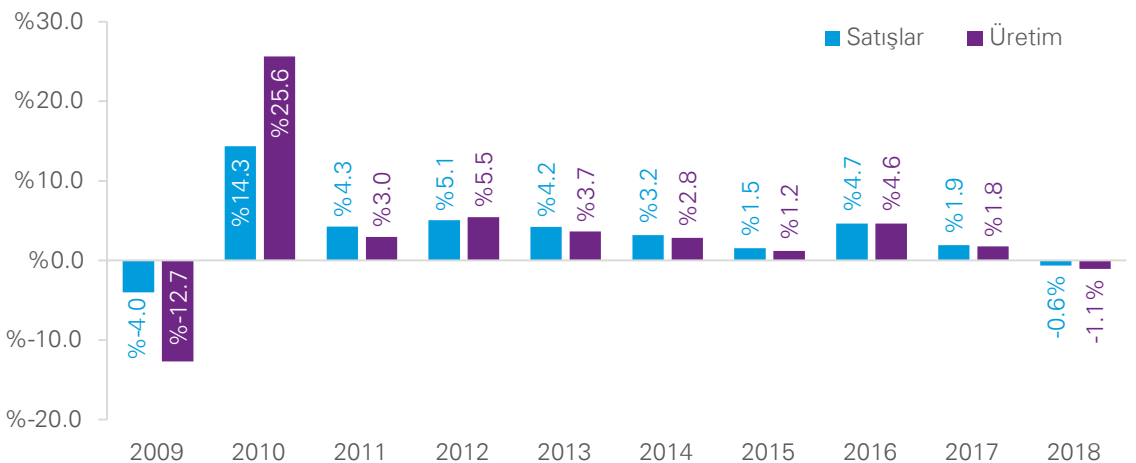
Avrupa otomotiv üretimi 21,3 milyon adede geriledi. Bu gerileme 2017 yılındaki 22,2 milyon adete göre çok küçük bir oran. Ama düşüş devam etti ve 2019 yılında Avrupa otomotiv pazarı (28 AB ve EFTA ülkesi) yüzde 0,3 küçüldü. Avrupa'nın en büyük 5 otomobil pazarından Almanya yüzde 4 büyümeye ile ağırlığını hissettirmeye devam etti. Birleşik Krallık pazarı yüzde 3, Fransa pazarı yüzde 0.2, İtalya pazarı yüzde 0.6 ve İspanya pazarı yüzde 6 daraldı. Bu arada Rusya pazarı baz etkisiyle de olsa yüzde 14 gibi dikkat çekici bir oranda büyümeye gösterdi.

Dünya otomotiv sektörü üretim ve satışlar (bin adet)



Kaynak: OICA

Dünya otomotiv sektörü üretim ve satışlar (değişim)



Kaynak: OICA

Amerika'da 20,8 milyon adetlik 2018 üretimi, küresel üretimin yüzde 21'lik kısmını oluşturuyor. ABD ve Meksika'da, hafif yük kamyonlarına yönelik talep sayesinde üretim yüksek kalmakta. Ancak Kanada pazarı üst üste ikinci yıl geriledi. Güney Amerika'da Brezilya yüzde 5'lik bir büyüme ile toparlanmayı doğrularken, Arjantin'de yaşanan ekonomik kriz otomotiv üretiminin yüzde 1 düşmesinde etkili oldu.

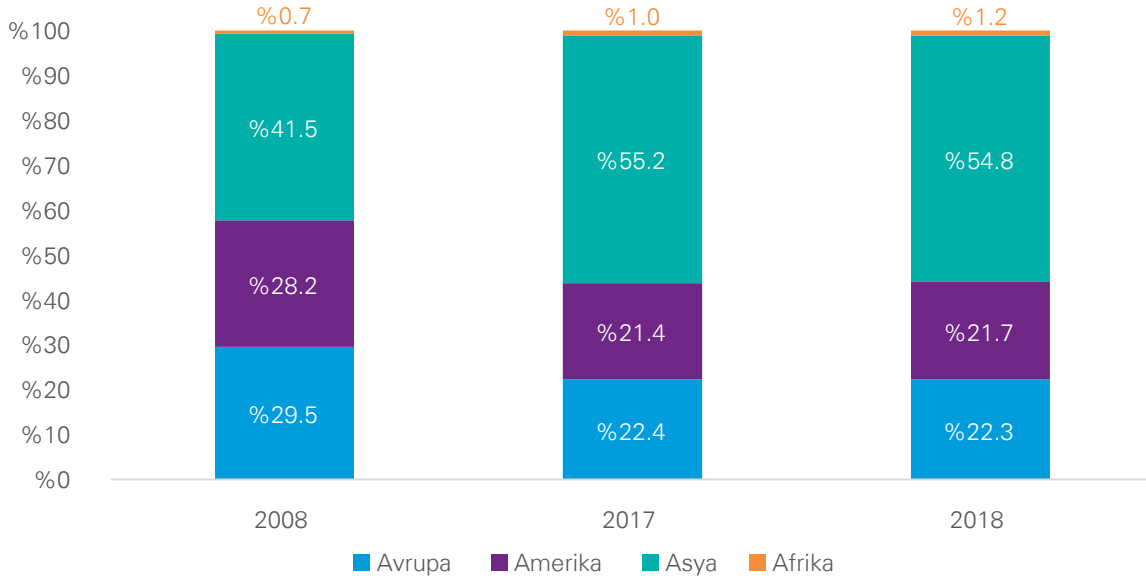
Halen küresel üretimin yarısından fazlasını üstlenen Asya-Okyanusya yaklaşık yüzde 2 azalarak 52,5 milyon adede geriledi. Bunun başlıca nedeni, üretimi %4 azalarak 27,8 milyona düşen en büyük küresel üretici Çin'in gerilemesi. Bu bölgedeki olgun bir otomobil endüstrisinden yararlanan Japonya ve Güney Kore gibi diğer ülkelerde belirli bir istikrar söz konusu.

Hindistan veya Tayland gibi gelişmekte olan ülkeler, sırasıyla %8 ve %9 üretim artışı ile dinamikliğini koruyor. Hindistan otomotiv üretimi ilk kez 5 milyon seviyesini aştı.

Afrika, Fas (%18), Cezayir (%17) ve Güney Afrika'daki (%4) iyi sonuçlar sayesinde 2018'de %12'lik bir artışla 1,8 milyon adetlik üretime ulaştı.

Türkiye'nin dünya payı ise 2017'de %1,8 iken 2018'de %1,6'ya geriledi. Avrupa içindeki payı da benzer şekilde daralarak ise %7,3 olarak gerçekleşti (2017: %7,8)

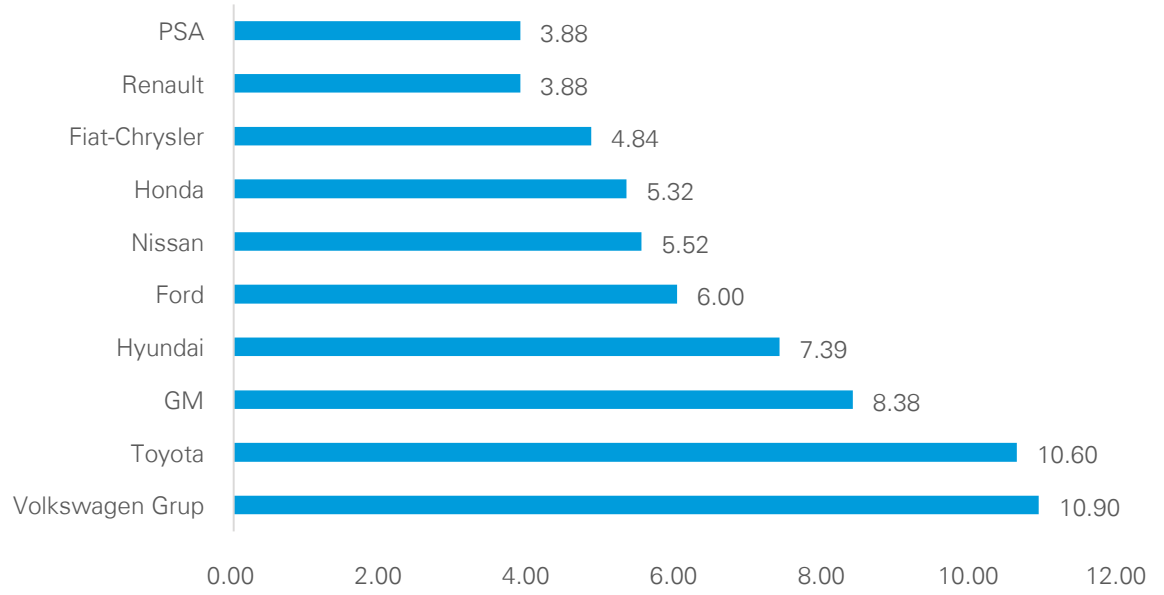
Bölgesel üretim payları



Kaynak: OICA

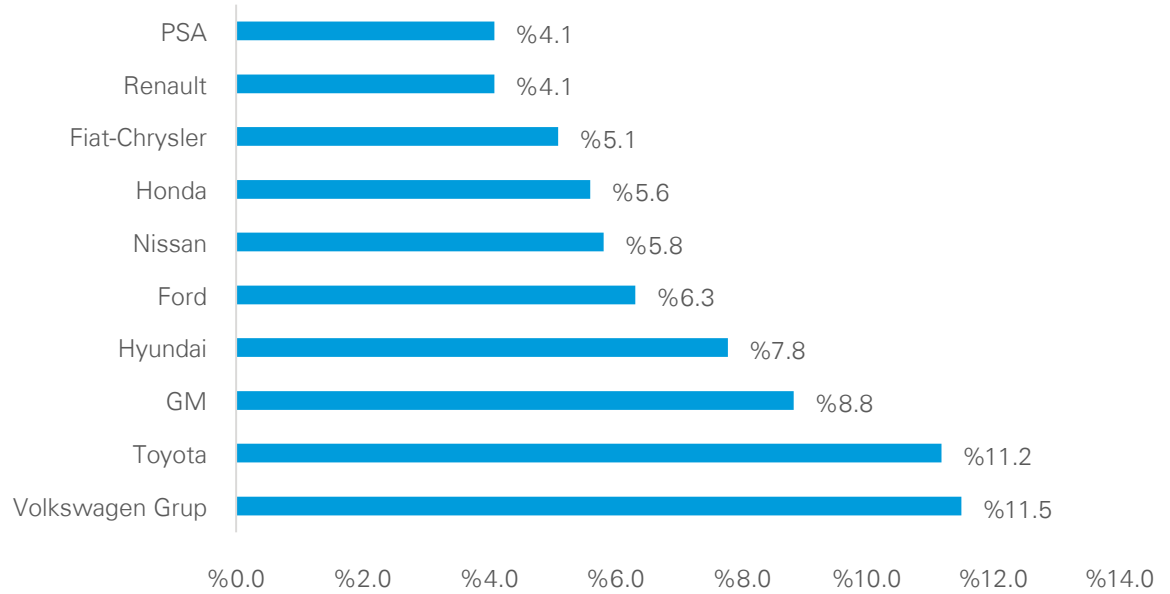
Satış bacağına baktığımızda, 2018 yılında da en büyük 10 markanın değişmediği görülüyor. Küresel pazarın %67'sini ellerinde tutan bu 10 marka içindeki sıralama ise PSA ile Fiat Chrysler birleşmesinin ardından değişecek.

En büyük 10 otomotiv imalatçısının 2018 yılı satışları (milyon adet)



Kaynak: Statista

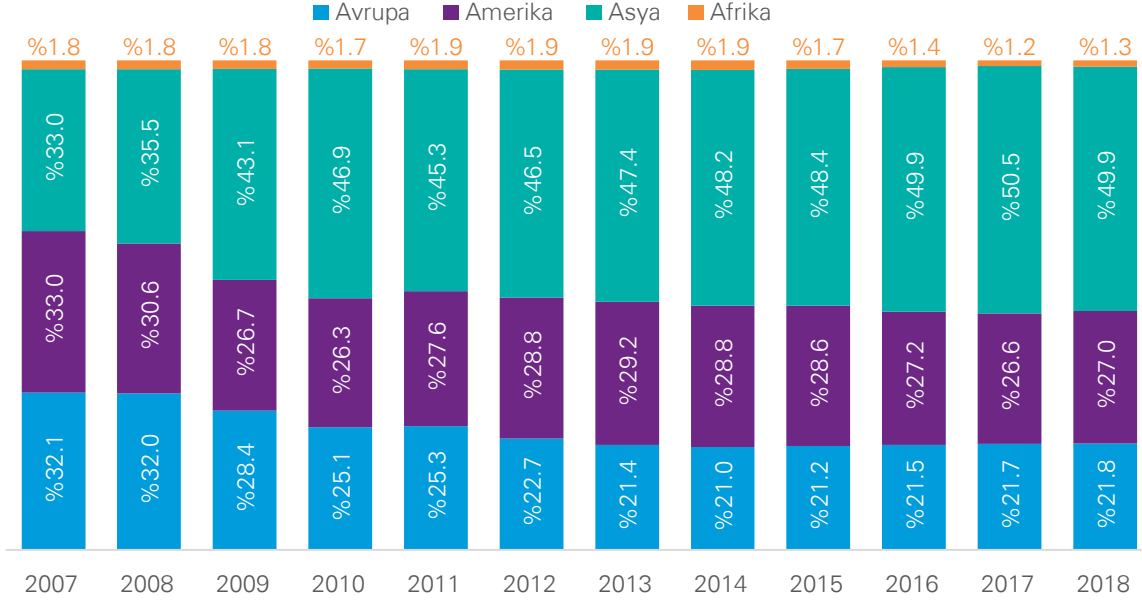
En büyük 10 otomotiv imalatçısının 2018 yılı küresel satışlar içindeki payları



Kaynak: Statista

Son yıllarda, satış merkezleri özelinde büyük bir kompozisyon değişikliği yaşanmasa da, tabloya on yıllık bir zaman aralığında bakıldığında manzara değişiyor. Burada, %33'lük payı %27'ye inen Amerika ve %32'lik payı %22'ye inen Avrupa'nın aksine, %33'lük payını %50 bandına oturtan bir Asya gücü karşımıza çıkıyor. Bu tablo, gelişmiş ekonomilerin mücadele ettikleri durgunluğa karşın gelişmekte olan ülkelerin potansiyellerini ortaya koymaları açısından önem taşıyor.

Satışların yıllar itibarıyla dağılımı



Kaynak: OICA

Rakamsal bazda yaşanan bu gelişmelerin ötesinde otomotivin bir dönüşüm dönemine girdiğini söyleyebiliriz. 150 yıllık geçmişe sahip otomobilin dört tekerlek, bir kupanın ötesine geçişte önemli adımların atıldığı, yatırımların başladığı bir 2019 geride kaldı. Artık dünyanın pek çok ülkesinde otomobil sadece bir ulaşım aracı olmaktan çıkıyor, farklı teknolojilerle konsolide oluyor. Basitleşmiş bir endüstriyel meta, ulaşımın basit tarifi olmanın dışına çıkıyor, artık teknolojik ve akıllı bir cihaza dönüşüyor. Otomobil fuarlarına ilgi sönerken, teknoloji fuarlarında teknoloji şirketlerinin ürettiği konsept otomobiller konuşuluyor (CES 2020 Sony-Bosch-Nvidia-Qualcom ortaklığıyla gösterilen Vision S Concept). Yeni ve tarihi bir döneme giriliyor. 2028-2030 yıllarına kadar sürmesi beklenen çok ciddi bir dönüşüm süreci söz konusu. Maliyeti yüksek, ciddi bir rekabetin söz konusu olduğu, tek doğrunun bulunmadığı bir sürecin ve biraz da karanlık ve zorlu bir tünelin içine giriliyor. Küresel otomotiv sektörünün geleceğini otonom sürüş, bağlanabilirlik, elektrifikasyon, mobilite ve araç paylaşımı gibi "Mega trendler" şekillendirecek.

Araştırmalarımıza göre otomotiv sektöründeki gelişmeler gelecek 10 yılda bundan önceki 50 yılda olanlardan çok daha etkili olacak.

2015 yılında 5.5 trilyon dolarlık otomotiv sektörü gelirleri içinde 0,1 trilyon dolar olan yeni iş alanlarının payı, 2030 yılında 7.7 trilyon dolarlık gelirler içinde 4.3 trilyon dolara çıkacağı öngörülüyor. Taksiler, sürücülü araçlar ve akaryakıt satışları gibi geleneksel iş alanlarındaki gelirlerin yüzde 38 düşeceği tahmin ediliyor.

Büyük dönüşüm elektrikli araçları işaret ediyor ama geçiş sürecinde hibrit araçlar öncü görev üstleniyor. O zaman yeni bir soru söz konusu: Hangi hibrit? Yüzde 100 elektrik ile sadece 5-10 km gidebilen, aracın sadece ilk startında görev üstlenen mild hibrit mi? Yoksa tamamen elektrikle 50-60 km menzilli şehir içinde benzin/motorin kullanmayan hibrit mi? Yoksa bir elektrik prizinden şarj edilebilen hibrit mi? Daha yolun başında iş çatallanıyor.

Dizel araç satışlarının 2017 ve sonrasında hızla gerilediğine de dikkat çekmek gerekiyor. JATO verilerine göre Avrupa'da 2019 yılında 2018 yılına göre 1 milyon adet daha az dizel araç satıldı. Buna karşın BMW ve Mercedes gibi üst segment araç üreticileri en az 20 yıl daha büyük dizel motor üretimine yasalar çerçevesinde devam edeceklerini ilan ediyorlar.

Avrupa Birliği'nin ağır yaptırımları otomotiv şirketlerinin tepesinde Demokles'in kılıcı gibi sallanıyor. 2020 ile birlikte yeni emisyon değerleri devreye girdi. Araç başına 95 gr/km CO2 salınımını yakalamayan otomotiv şirketleri, Avrupa'da sattıkları her bir araç başına 65 avro ceza ödemeye başlıyor. Karbon ticareti giderek büyüyen bir borsa haline geliyor. Şirket evliliklerinin temel itici güçlerinden biri karbon emisyonu olmaya doğru gidiyor. Fiat Chrysler Automotive (FCA) önce Renault Grubu'na evlilik teklifinde bulundu. Ret yanıtı alınca hızlı adımlarla Peugeot Citroen Automotive (PSA) grubuyla masaya oturdu ve aralık ayı ikinci yarısında küresel yeni bir devin yüzde 50-50 oluşturulması için ön anlaşmayı imzaladılar. PSA, FCA üzerinden Kuzey Amerika kıtasına açılabilir, FCA ise PSA üzerinden AB emisyon normlarını yakalayarak yıllık milyar avroları geçecek cezalardan kurtulabilecek. Birleşmenin ortaya çıkaracağı yeni güç için 50 milyar avro rakamı öngörülüyor.

ABD ile Çin arasındaki ticaret savaşları, AB'nin emisyon kısıtlama kararları, otomotivde mobilite, bağlanabilirlik, otonomi, elektrifikasyon, sürüş asistanları gibi teknolojilerin yoğun olarak devreye alınması 2019 yılında otomotivi etkileyen faktörler olarak öne çıktı. Nesnelerin interneti 5G ile devreye girecek.

ABD eyaletleri otonom araç yatırımlarını ve testlerini cezbedebilmek için birbiri ardına teşvikler ve yasal düzenlemelere öncelik veriyor. Avrupa, çevre koruma önlemlerinin çitasını hızla yükselterek, otomotiv şirketlerini elektrikli araçlara yönlendiriyor. Dünyanın gelişmiş büyük metropollerinde yerel yönetimler, dizel motorlu araçları şehirlere almamaya başladı.

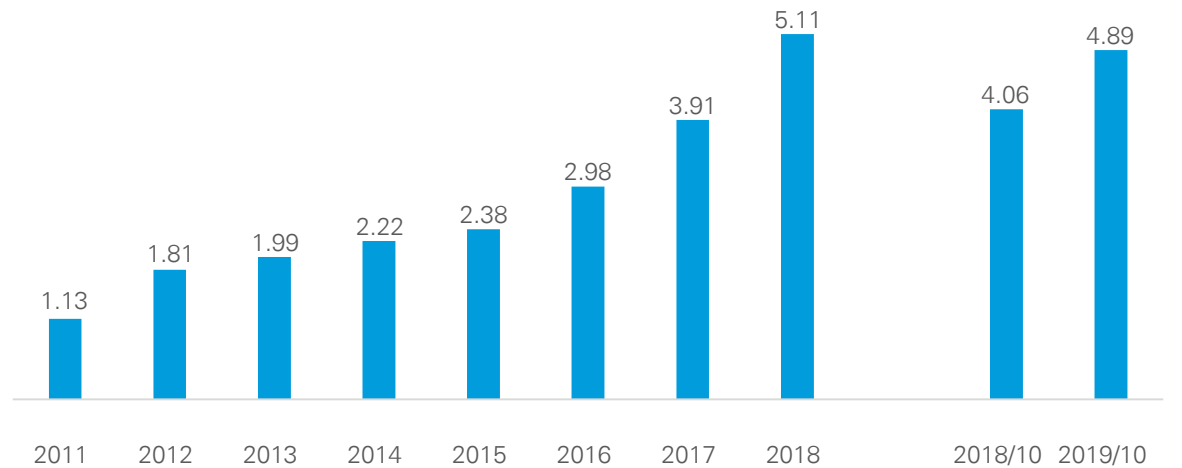
Daimler (Mercedes-Smart), BMW AG (BMW Mini), Volkswagen Grup (VW-Audi-Porsche-Seat-Skoda), FCA (FiatChrysler) ile birleşme ön kabulü imzalamış Fransız PSA (Peugeot-Citroen-DS Opel), Renault Grubu (Renault-Dacia) milyarlarca avroluk elektrikli araç geliştirme yatırımlarına start verdiler. Öte yandan hükümetler milyarlarca avro yatırımla kentleri ve yolları şarj istasyonlarıyla donatıyor. Ülkelerin elektrik şebekeleri takviye ediliyor. Sadece otomobillerde değil, büyük kamyonlarda da emisyon oranlarını 10 yıl içinde yüzde 30 gibi "imkansız" bir oranda düşürecek kararlar için Brüksel'de son tartışmalar yapıyor.

Halen Avrupa'da satılan elektrikli ve hibrit araç model sayısı 100 adetlerde. Bu sayı 2020 yılında 175'e, 2025 yılında ise 330 farklı modelin üzerine çıkacak.

Konuyla ilgili yasalar henüz düzenleme bekliyor ama özellikle ABD, otonom araçların test sürüşlerine ev sahipliği yapacak serbestiyi eyaletler bazında sunmaya başladı. Şu anda dünyanın en teknolojik araçlarının test edildiği yollar Arizona ve California'da.

Türkiye ise 2019 yılının son günlerinde tarihi bir adım atıldı. 1960'ların "Devrim otomobili" atılımı, yeniden canlandı. TOGG (Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu) adlı şirket, dünyanın en ünlü tasarım merkezlerinden Pininfarina'ya tasarlattığı biri kompakt SUV, diğeri sedan iki aracı gösterişli bir törenle lanse etti. Lansmanda yatırım tutarı, yatırım miktarı, üretim planı gibi detaylar da açıklandı. Kafalardaki pek çok soru işaretini dağıtan bu etkinlikle ortaya çıkan otomobiller de beğeni topladı. Türkiye basınının ötesinde Avrupa basınında da haber oldu.

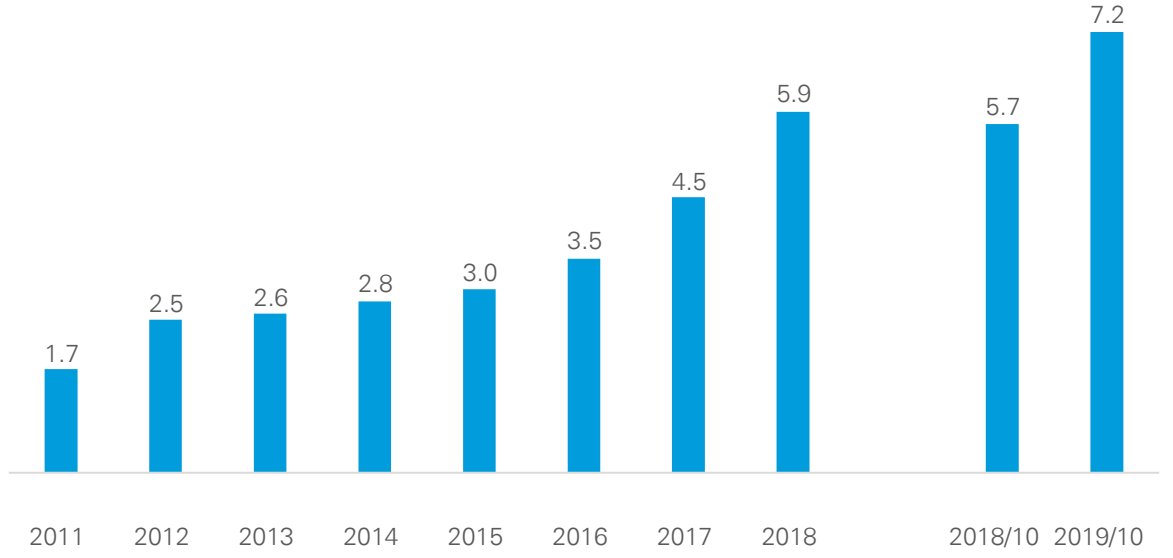
Elektrikli araç satışları (milyon birim)



Kaynak: Jato

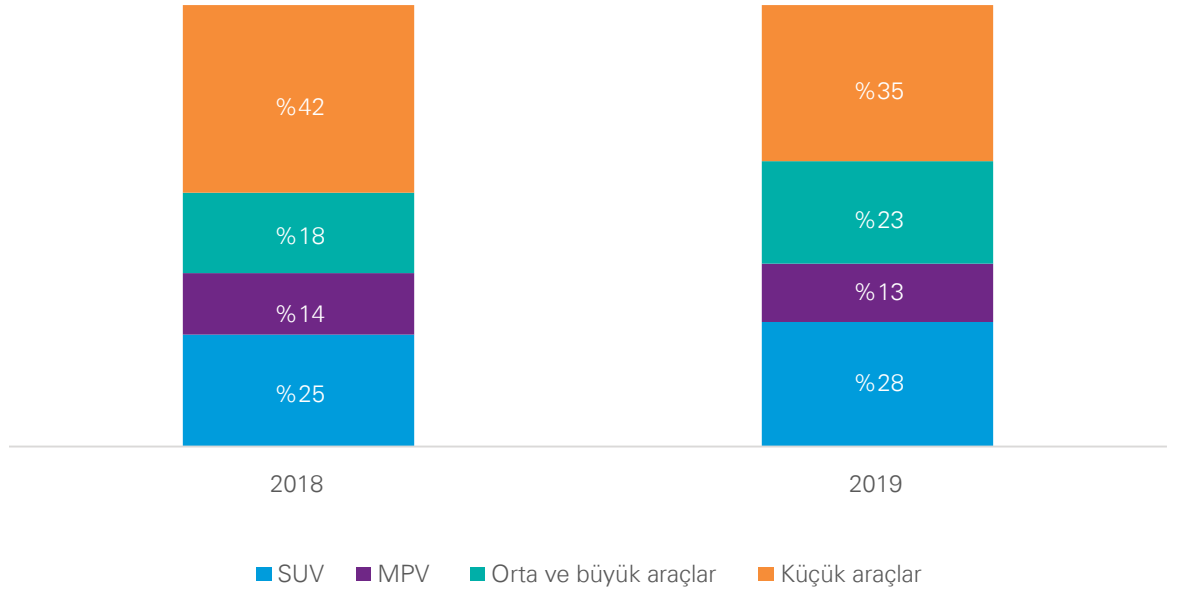


Elektrikli araç küresel pazar payı (%)



Kaynak: Jato

Segment bazında küresel elektrikli araç satışları



Kaynak: Jato

Şimdiden yapılan tahminlere göre Avrupa Birliği genelinde, elektrikli araç satışları 2019'daki 319.000 adetten 2020'de 540.000'e yükselecek.

1 Ocak'ta Avrupa Birliği'nde, araçlardan ortalama karbondioksit emisyonu kilometre başına 95 gramı aşarsa, araba üreticilerini ağır cezalar getiren yasa yürürlüğe giriyor. Şirketler bu limiti aşarsa, aşan her araç için 65 avro para cezasını ödemek zorunda kalacaklar.

Türkiye Pazarı





Türkiye otomotiv sektörü

Türkiye ekonomisinin lokomotif sektörü olan otomotiv, 2019 yılında en kötüden en iyiye geniş bir çalkantının içinde kaldı. 2017 yılındaki 1 milyon adetlik iç satışlar, 2018 yılında yüzde 35'lik küçülmenin ardından; 2019 yılında her türlü desteğe rağmen, yüzde 23 oranıyla bir kez daha küçüldü. İki yıl önce 1 milyon adete yaklaşan domestik pazar, iki yıl gibi kısa bir sürede 500 bin adetin altına indi. Son 16 yılın en düşük otomotiv pazarı gerçekleşti.

Kesinleşen Brexit sonrasında Birleşik Krallık ile ticaretin belirsizliği, küresel ticaret savaşı, yerli otomobil, VW yatırımı, regülasyonlar ve maliyetleri 2019 yılının ana gelişmeleri olarak sıralandı.

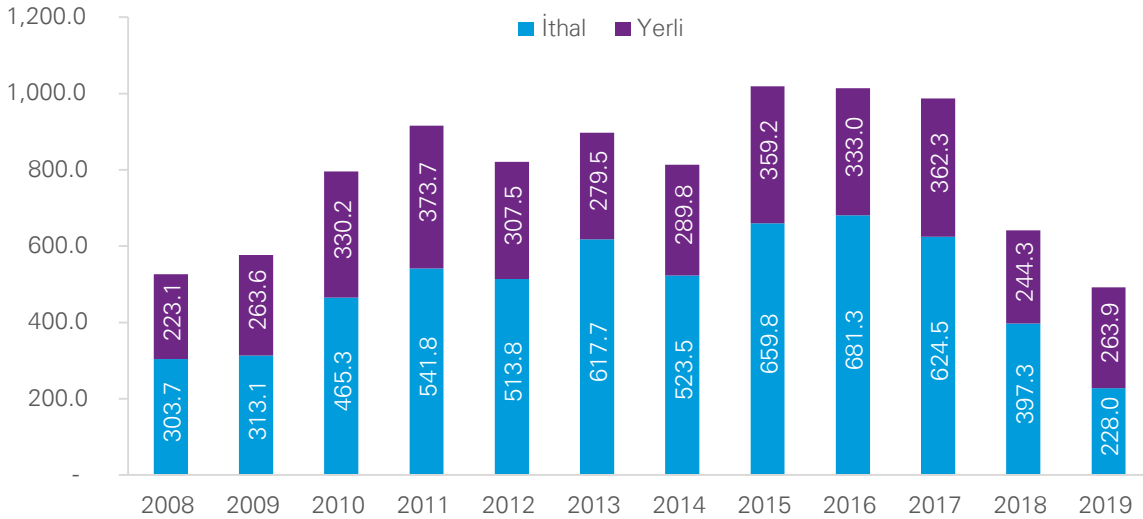
İç satışlar son 16 yılın düşük seviyesinde

İç pazarda otomotiv sektörü açısından büyük dalgalanmaların yaşandığı bir yıl geride kaldı. Yılın ilk 6 ayında otomotiv sektörüne yönelik teşviklerden ikisi; ÖTV indirimi ve hurda indirimi birlikte uygulandı. Buna rağmen satışlarda yüzde 50 seviyelerinde düşüş yaşandı. Haziran 2019 tarihinde ÖTV indirimine son verildi. Temmuz ve ağustos aylarında satışlar tarihi dip seviyelerine indi. Eylül ayında az da olsa kıpırdayan satışlara, ekim ayı sonunda yerli üretim araçlara yönelik kamu bankalarının düşük faiz desteği geldi.

Psikolojik etkisi daha güçlü olan bu desteğin ardından satışlar yükselişe geçti.

2019 yılında Türkiye'de satılan binek otomobil, hafif ticari araç, ağır ticari araç sayısı OSD (Otomotiv Sanayii Derneği) verilerine göre 492 bin adet olarak gerçekleşti. Bu rakamın ana gövdesini 479.060 adetle otomobil ve hafif ticari araç satışları oluşturdu. Otomobil satışları 387 bin adet olurken, hafif ticari araç satışları 92 binli rakamlarda kaldı.

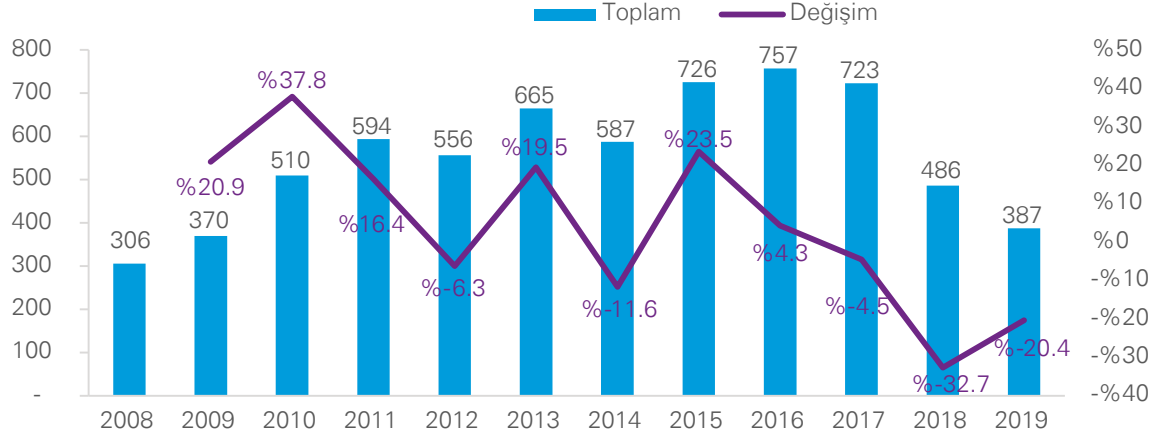
Toplam otomotiv satışları (bin adet)



Kaynak: OSD

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.

Otomobil satışları (bin adet)

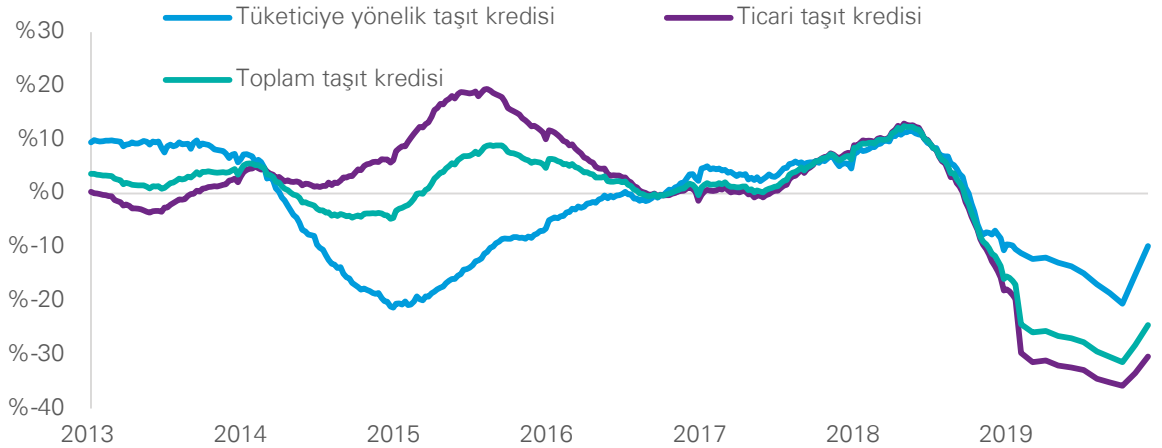


Kaynak: OSD

2019 Yılı sonu itibarıyla 18 aydır kesintisiz uygulanan hurda teşviki de kaldırıldı. Kamu bankalarının yerli üretim araçlara yönelik düşük faizli kredi desteği ise 2020 yılında yeniden hayata geçirildi.

Makro iktisadi gelişmelerle birlikte hızlanan kredi faizlerindeki indirim, ertelenmiş talebin de tekrar canlanmasıyla 2019'un son çeyreğinde kredi talebinin ivmelenmesini sağladı. Bu büyüme trendinin 2020 yılı boyunca devam etmesi öngörülmüyor.

Taşıt kredileri (yıllık değişim)



Kaynak: BDDK

2019 yılına damgasını vuran gelişme yılın ilk 9 ayı ile son 3 ayı arasındaki büyük dalgalanma oldu. Yılın ilk 9 ayına bakarak, yıl sonu için düşük tahminler yapan otomotiv sektörü, son üç ayda talebe yetişemedi. Sektör üst yöneticilerinin deyişle "En kötü olaylardan birini yaşadık. Talep var ama biz ürün tedarik edemedik". Elleri stok kalmayan, yeni sipariş açmak için de yeterli zamanı olmayan otomotiv distribütörleri, aralık ayının son 15 gününde isteksizce adeta yok sattılar. Buna bir de yılın son günlerinde denizdeki hava muhalefeti eklenince, araç bekleyen pek çok müşteri, elinde parasıyla 2020 yılını beklemek zorunda kaldı.

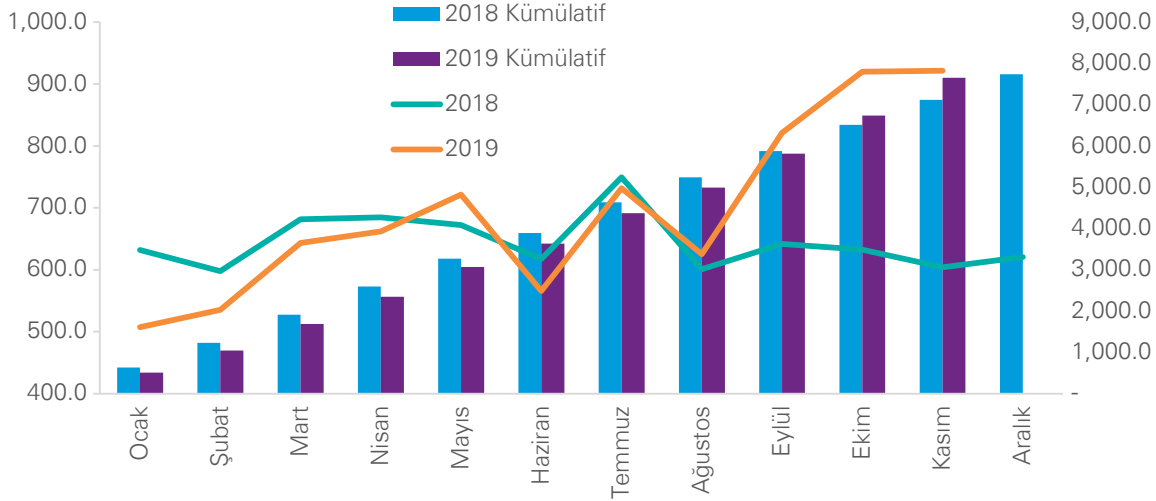
Bazı firmalar yılın son günü gelen gemi ile son bir ithalat daha yapabildiler.

Yerli üreticilerse üretime basabildikleri kadar bastılar. TOFAŞ, aralık ayında iki vardiya ve fazla mesai ile son dönemin en fazla üretimini yaptı, 18.500 adeti geçen üretimle Fiat Egea Türkiye'nin en çok satan otomobili unvanını 4. kez korudu. SUV segmenti araçlara ilgi arttı. Hafif ticari araç pazarı ve kompakt HB segmenti küçülürken, 387 bin otomobilin 98 bini SUV tarzı araçlardan oluştu.

İkinci el

İkinci el otomobil satışları, sıfır araba fiyatlarının yüksekliği ve kredi olanaklarının kısıtlılığı nedeniyle yüksek seyretti. TÜİK verilerine göre 2018 yılı seviyelerini koruyan ikinci el piyasasında 2019 Ocak-Kasım itibarıyla 7 milyon 652 bin aracın devri yapıldı. Bunların 5 milyon 477 bini otomobil olarak kaydedildi. Böylelikle, 2019 yılının ilk 11 ayında ikinci el satışlardaki artış, %76 oldu.

İkinci el araç satışları (bin adet)

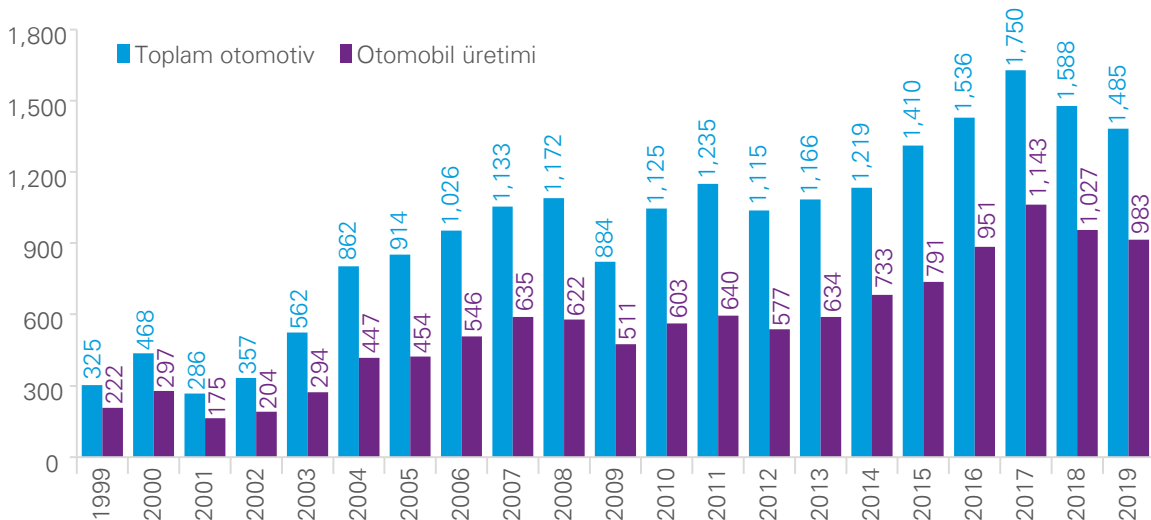


Kaynak: TÜİK

Otomotiv üretimi

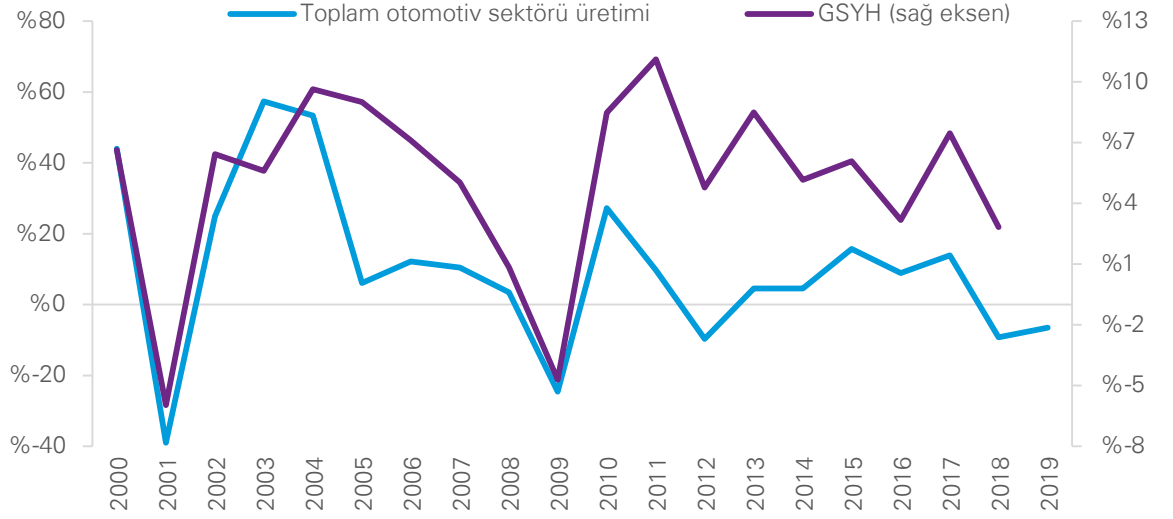
OSD verilerine göre 2019 yılında Türkiye otomotiv üretimi 1 milyon 485 bin adete geriledi. Kurulu kapasitesi, her yıl artarak 2 milyon adetlere çıkan Türkiye otomotiv sanayi, en yüksek kapasite kullanım oranına (KKO) 2017 yılında ulaştı. Ardından düşüşe geçen KKO, 2019 yılında yüzde 72,4 olarak gerçekleşti. Bu da 2018 yılına göre yüzde 9 daralma anlamına geliyor.

Üretim (bin adet)



Kaynak: OSD

Yıllık büyüme oranları



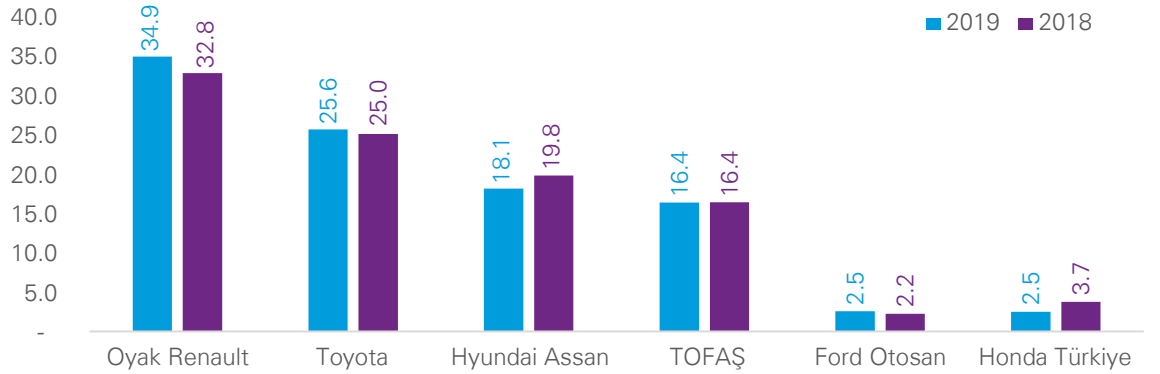
Kaynak: OSD, TÜİK

2019 yılında üretilen araçların 983 bin adeti otomobil olurken, 479 bin adeti de ticari araçlardan oluştu. 2018 yılında bu sayılar 1 milyon 27 bin adet otomobil ve 524 bin ticari araç şeklindeydi.

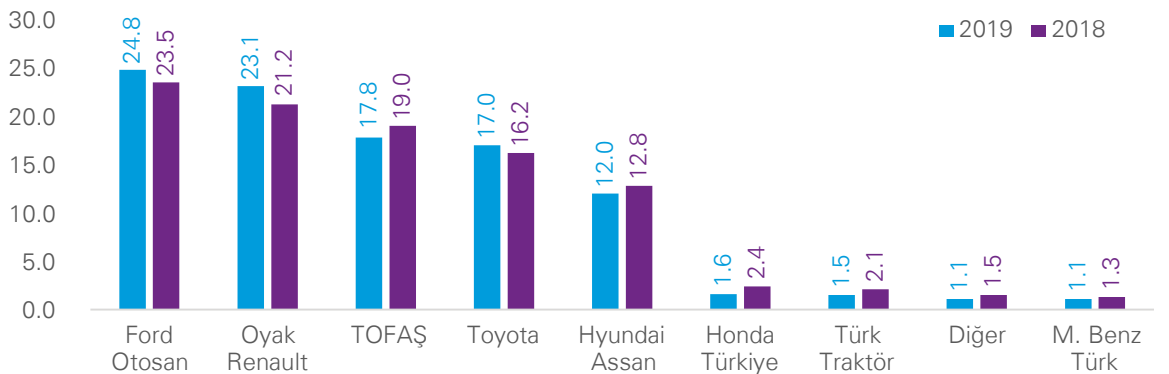
Yıl içinde iç pazardaki daralmanın etkisini tolere edemeyen üreticiler, üç vardiyadan iki vardiyaya indiler. Yıl içinde üretime ara verilen gün sayısı da arttı. Otomotiv üreticileri Ağustos ayındaki bakım dönemini de tatille değerlendirdiler.

Üretime, firmalar bazında bakıldığında, otomobil bacağına Oyak Renault, ticari araçlardaki ağırlığı ile Ford Otosan lider konumlarını sürdürdü. Otomobil pazarında, dört üretici toplam hacmin %95'ini oluştururken, otomotiv genelinde ise bu oran 5 üretici için geçerli.

2018 - 2019 - Otomobil üretimi firma payları (%)



2018 - 2019 - Otomotiv üretimi firma payları (%)

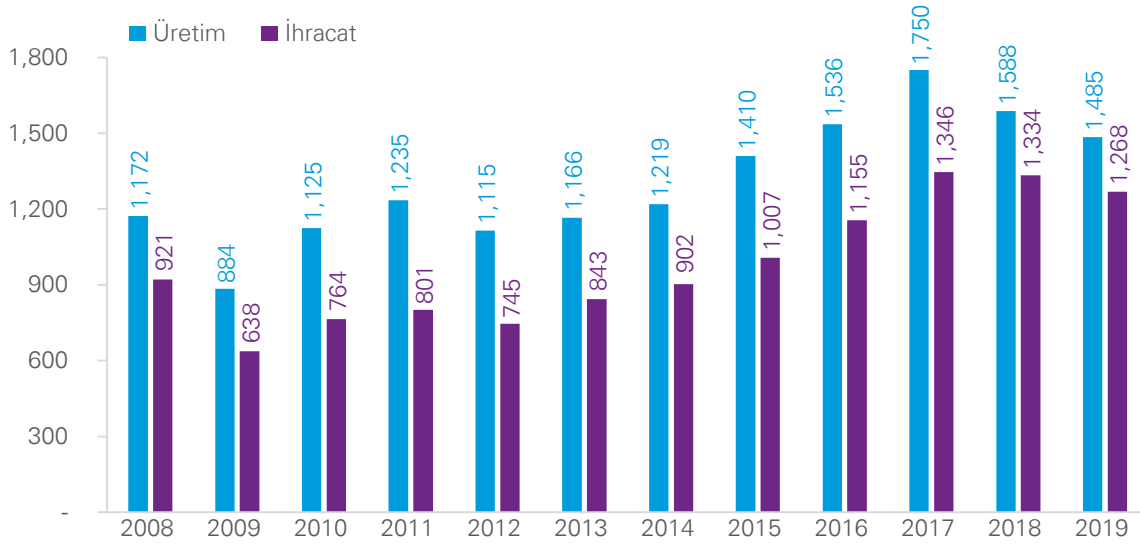


Kaynak: OSD, TÜİK

Otomotiv ihracatı

2019 yılında Türkiye otomotiv ihracatı adet bazında yüzde 5 geriledi. Gerilemede AB ülkelerinin 2020 ile devreye girecek WLTP zorunluluğu nedeniyle alımlarını öne çekmesinin etkisi gözlemlendi. Ayrıca daralan Avrupa pazarı da ihracatın önünde engel oluşturdu. WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure/ Dünya Çapında Uyumlu Hafif Taşıtlar Test Prosedürü) zorunluluğu, otomotiv üreticilerini doğrudan etkileyen bir dizi regülasyon ile NEDC Standardının yerini aldı. Buna göre artık araçların yakıt tüketimleri, özel koşullarda değil, gerçek yol testlerinde belirlenip, açıklanacak. Bu da 95 gr/km'yi geçmeyecek. 95 gr/km'yi geçtiği her bir otomobil için firmalar 65 euro ceza ödeyecek.

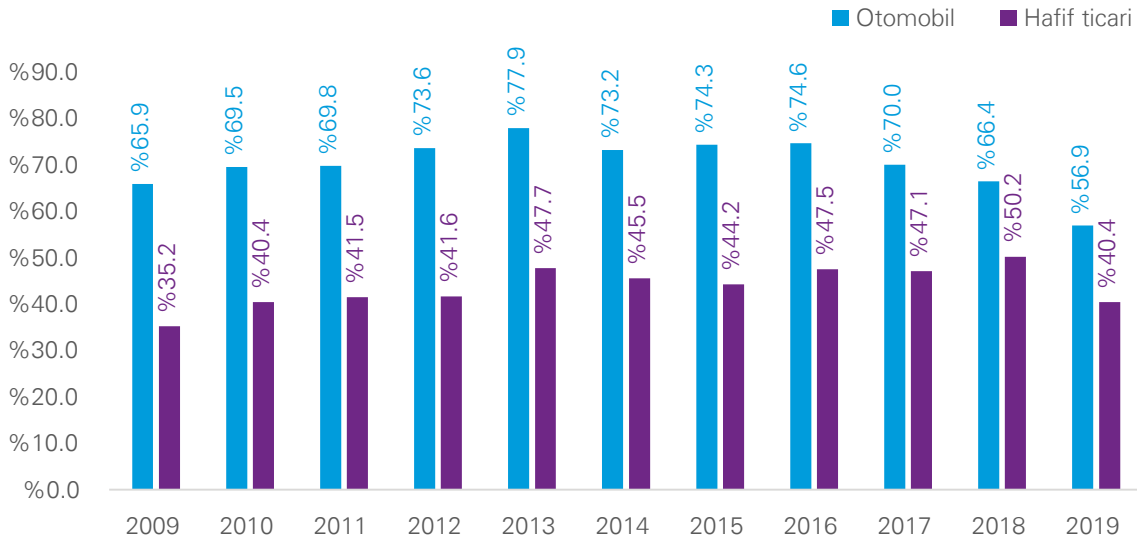
Otomotiv üretimi ve ihracatı (bin adet)



Kaynak: OSD

2019 yılında Türkiye otomotiv ihracatı 31.2 milyar dolar oldu. 1 milyon 256 bin aracın ihracatı gerçekleşti. 31.2 milyar dolarlık ihracat, 2018 yılına göre dolar bazında yüzde 3.1 azaldı. Euro bazında ise ihracat yüzde 2.4 artış gösterdi.

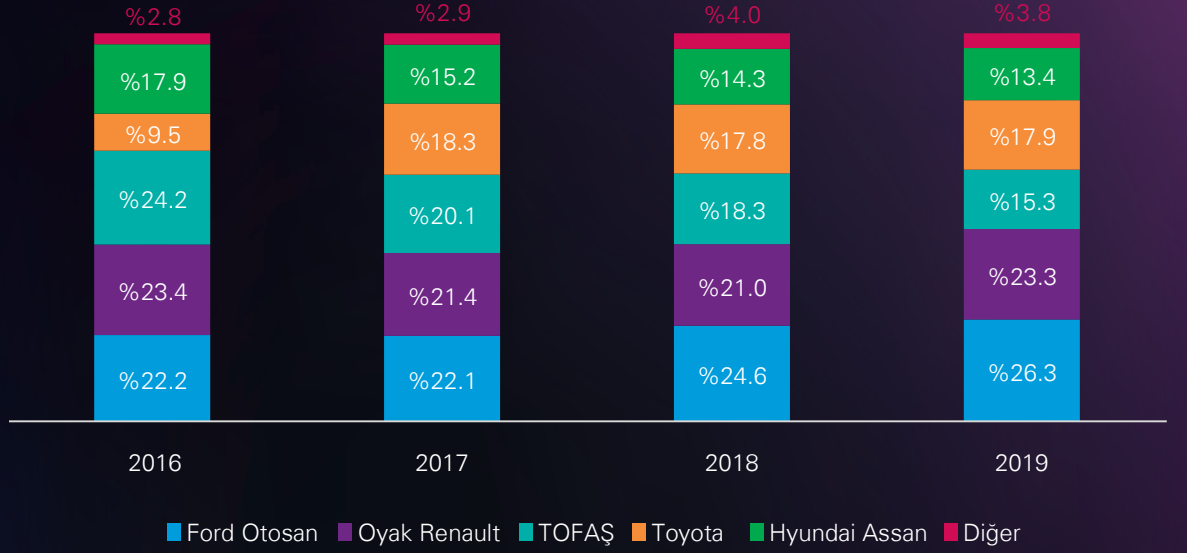
İthalatın pazar payı



Kaynak: OSD

İhracatçı firmalar bazında genel görünüm 2019 yılında değişmedi. Toplam ihracatın yarısını yapan Ford Otosan ve Oyak Renault arasındaki liderlik yarışının galibi, geçtiğimiz yıl olduğu gibi Ford Otosan oldu. Bu ikili, geçtiğimiz yıl sahip oldukları payı ise %4 artırmayı başardı.

Otomotiv ihracatçısı üreticiler



Kaynak: OSD

Türkiye otomotivinde cari denge

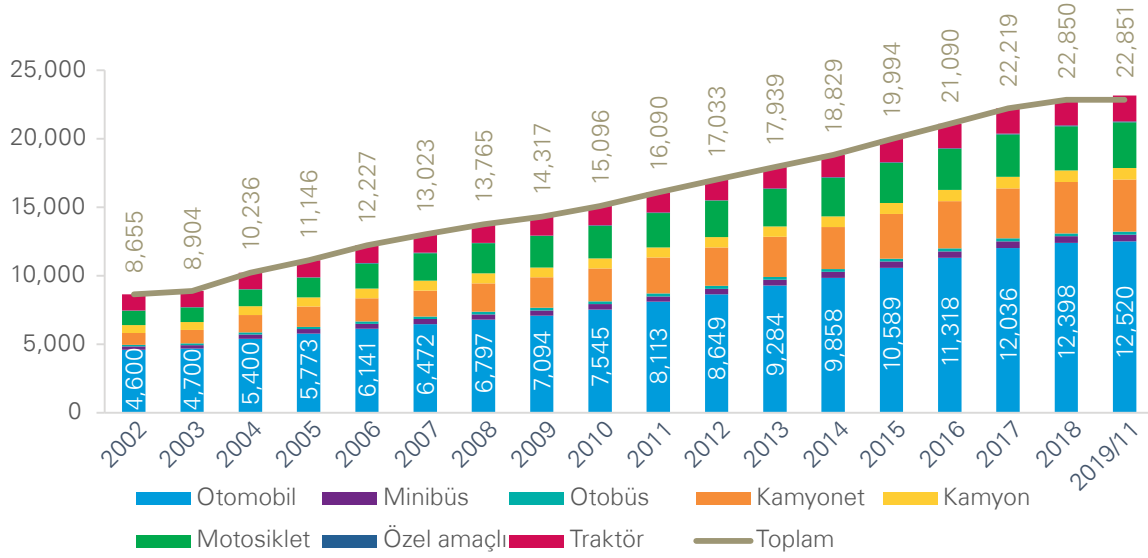
Türkiye otomotivi sektörü 2019 yılında 16.8 milyar dolar cari fazla verdi. 31.2 milyar dolarlık ihracata karşılık, 14.4 milyar dolarlık araç ve yan sanayi ithalatı gerçekleşti. Türkiye otomotiv sanayi 2018 yılında da 12.7 milyar dolar cari fazla vermişti. Otomotivdeki cari fazla hükümetin ithalatı kısıtlayıcı önlemlerinin etkisiyle olduğu kadar sistemin rantabl işlemesi ve yerli otomobillerin en çok satan otomobiller listesinde ön sıralara çıkabilmesinden kaynaklanıyor.



Araç parkı

TÜİK verilerine göre Kasım ayı sonu itibarıyla trafiğe kayıtlı taşıtların % 54'ünü otomobil, %16,4'ünü kamyonet, %14,4'ünü motosiklet, %8,2'sini traktör, %3,6 'sını kamyon, %2,1'ini minibüs, %0,9'unu otobüs ve %0,3'ünü özel amaçlı taşıtlar oluşturdu.

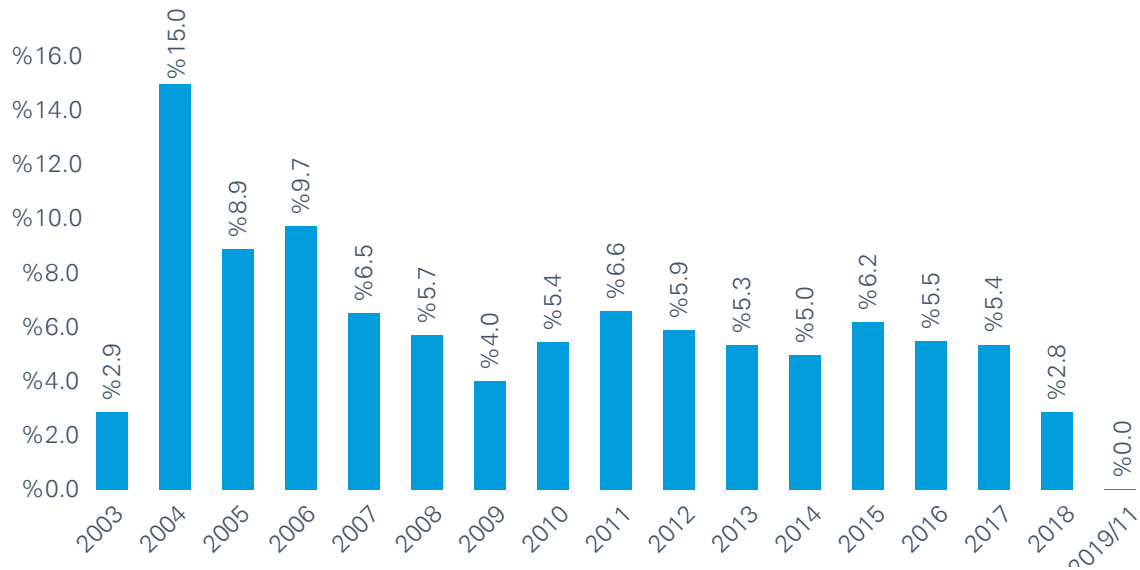
Türkiye'nin araç parkı (bin adet)



Kaynak: TÜİK

Ocak-Kasım döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre trafiğe kaydı yapılan taşıt sayısı %28,3 azalarak 607 bin 595 adet, trafikten kaydı silinen taşıt sayısı %42,9 artarak 308 bin 470 adet oldu. Böylece 2019 yılı Ocak-Kasım döneminde trafiğe kayıtlı taşıt sayısında 305 bin adet artış gerçekleşti.

Araç parkı büyümesi



Kaynak: TÜİK

Otomotivde istihdam

Ana ve yan sanayi ile etkiledikleri dikkate alındığında sektör 500 bin kişiye istihdam sağlıyor. İç pazardaki kötü gidişat nedeniyle 2019 yılında özellikle bayilikler bazında istihdam kayıpları yaşandı. OYDER verilerine göre 300 civarında otomotiv satış noktası kapandı. Ana ve yan sanayi bazında istihdam kaybı dikkat çekici olmadı. Vardiya azaltan şirketler, geçici işçileri işe almayarak, asıl kadrolarını korudular.

İstihdam açısından önemli bir gelişme 2020 yılında yaşanacak. Bir süredir devam eden toplu iş görüşmelerinin 2020 Mayıs'ına kadar sonlanması bekleniyor. Ayrıca erkek egemen olarak kabul edilen otomotiv sektöründe, çalışanlar ve yönetim kadroları içinde kadın sayısı artış gösterdi. Mercedes Benz Türk, Ford Otosan ve Karsan gibi üreticiler kadın kotalarını yükselttiklerini açıkladılar.

Otomotiv tedarik sanayisi

Otomotiv tedarik sanayisi olarak bilinen plastik ve kauçuk, fabrikasyon metal ürünleri gibi bazı imalat sanayinden oluşan bir alt sektördür. OSD verilerine göre, 2018 yılında 10,9 milyar dolar ihracat hacmine sahip olan sektör, 2019 yılında 10,6 milyar dolar ihracat yaptı.

Otomotiv tedarik sanayi ihracatı (milyon dolar)				
	2016	2017	2018	2019
Emniyet camı	120	136	151	151
Akümülatör	225	296	388	398
Motor	370	486	582	518
İç ve dış lastik	978	1,132	1,354	1,479
Diğer aksam ve parça	7,254	7,785	8,406	8,072
Toplam	8,946	9,836	10,882	10,618



Otomotiv sektörü durum analizi



2019'Da iz bırakan gelişmeler

Yerli otomobil sahneye çıktı

Türkiye'nin gündemini yıllardır meşgul eden yerli otomobil konusunda ise en önemli adım 2019 yılının son günlerinde atıldı. Cumhurbaşkanı Sn. Recep Tayyip Erdoğan'ın da katıldığı törenle biri SUV biri sedan iki konsept otomobil kamuoyuna gösterildi. Toplumda büyük heyecan yaratan yerli otomobil konseptlerinin ardından 2020 yılında Bursa Gölcük'te 1 milyon metrekare alan üzerinde kurulacak fabrikanın temeli atılacak. 2022 yılına kadar tamamlanması hedeflenen tesisin ilk üretime geçişi için verilen tarih ise 2022 yılı son çeyreği olarak kayıtlara geçti.

Yerli otomobilin tamamen elektrikli ve yeni nesil bir otomobil olacağı belli oldu. Klasik otomobil tanımından öteye, 5G gibi bağlanabilirlik özellikleri nesnelerin interneti seviyesinde olacak bir akıllı araç karşımıza çıkıyor. Yerli otomobilde üç boyutlu hologram teknolojisi, araçların birbiriyle kablosuz elektrik alışverişine imkan verecek yazılımlar gibi teknolojiler bulunacak. Fiyatının da satın alınabilir sınırlar içinde kalacağı belirtiliyor.

Hükümet, yerli otomobile yönelik teşviklerini de açıkladı. 15 yıl içinde 22 milyar TL'yi bulacak yatırımın sonunda yılda 175 bin araç üreten yeni bir otomobil fabrikası ortaya çıkacak.

BREXIT belirsizliği bitti, süreç belirsizliği başladı

Türkiye otomotiv ihracatı için önemli bir gelişme Birleşik Krallık'ta yaşandı. 2019 yılı sonunda netleştiği üzere artık Birleşik Krallık, AB'den kesinlikle ayrılacak. Bu ayrılma sürecinde Türkiye Birleşik Krallık ile özel bir STA (Serbest Ticaret Anlaşması) imzalamazsa ve AB ülkesi olmadığı için de AB ile yapılacak anlaşmanın dışında kalırsa, ek yüzde 10 gümrük vergisi gündeme gelecek. 31 Aralık 2020 tarihine kadar imzalanacak Birleşik Krallık-AB anlaşması belirleyici olacak. Anlaşma olmazsa yüzde 10 ek vergiler uygulanacak.

Volkswagen Türkiye yatırımı

2019 yılının heyecan yaratan bir diğer greenfield yatırımı ise Volkswagen Manisa fabrikası oldu. 2018 yılı sonlarında ilk kez yazılan Volkswagen Türkiye yatırımı 2019 yılı içinde ete kemiğe büründü. Resmi açıklama için sonbahardaki yönetim kurulu toplantısı bekleniyordu. Ağustos ayında artık Türkiye'de eleman bakmaya başlayan VW, eylül ayında Volkswagen Turkey Sanayi ve Tic. AŞ adıyla şirketini kurdu. Şirketin kuruluş ilanı Ticaret Sicil Gazetesi'nde yayınlandı. Türkiye'de Volkswagen Passat ve Skoda Süper modelleri üretecek fabrika için 1,4 milyar euro yatırım yapılacaktı. Gelişmeler resmi açıklamanın yapılması yönündeyken, Ekim ayında Türkiye'nin Suriye'ye girmesi Volkswagen'in kararını durdurdu. VW Grup CEO'su Dies, yaptığı açıklama ile yatırımı dondurduklarını ilan etti.

Politik gelişmeler nedeniyle açıklaması ertelenen Volkswagen Türkiye yatırımı kararı 2020 yılında netleşecek.

Hurdaya ayrılan araç sayısı 450 bin

2018 yılı Haziran ayından 31 Aralık 2019 tarihine kadar 18 aylık süreçte uygulanan 16 yaş ve üzeri araçlara yönelik hurda indirimi teşviki 450 bin eski aracı "terkin etti". Bu araçların 270 bin adetle önemli kısmı 2019 yılı içerisinde Hurda Belgesi düzenlenerek trafik kayıtlarından silindi. 2018 yılında trafikten kaydı silinen araç sayısı 203 bin olmuştu.



Pestle analizi

P (Politik Etkenler)

- Komşu ülkelerle gerilimli politik ilişkiler yeni ihrac pazarların açılmasında ve yeni yatırımların gelmesinde önleyici oluyor
- ABD-İran gerginliği
- ABD-Çin ticaret savaşları

E (Ekonomik Etkenler)

- Tüketim ağırlıklı büyüme trendi
- Tüketici davranışlarına direkt etki eden orta/uzun vadeli beklentiler
- Lojistik altyapıların geliştirilmesi

S (Sosyo-Kültürel Etkenler)

- İç pazardaki yüksek potansiyel
- Genç nüfus
- Tüketicilerin kafası hangi otomobil teknolojisine yönelecekleri konusunda karışık. Dizel araçlara eğilimli tüketiciler bir kaç yıl sonra piyasaya sürülen dizel araçlar ve parça tedariki konusunda sıkıntı yaşayabilir.
- Yüksek seyreden işsizlik seviyesi

T (Teknolojik Etkenler)

- Otomobillerde akıllı teknolojilere dönülmesinin getirdiği maliyetler
- Tarihi oyuncuların karşısına çıkacak yeni teknoloji şirketlerinin rekabeti
- Elektrikli araçlara geçiş sürecini yavaşlatan şarj istasyonu ağı gerekliliği
- Elektrikli araç pillerinin halen çok pahalı olması
- Yeni pil teknolojilerinin geliştirilememesi
- Rekabetçiliğin korunması
- Yıkıcı teknolojilerin tehdidi

L (Yasal Etkenler)

- Otomobil tüketicilerine yönelik yasal teşviklerde geçici ve süreli çözümler
- Otomobil üzerindeki yüksek vergilerin indirilmesi, otomotiv vergilerinin sadeleştirilmesi
- Yeni yatırımcılara yönelik teşviklerin stratejik olarak hazırlanması
- E-Call teknolojisi gibi yeni sistemlerin yasal altyapılarının hazırlanması
- Otonom araçlar için yasal altyapıların hazırlanması

E (Çevresel Etkenler)

- Yeni emisyon yasalarına uyumlu araçların arzı
- Ağır ticari araçlara yönelik 10 yılda yüzde 30 emisyon azaltama hedefi ve yeni yasal düzenlemeler
- AB'nin "Avrupa Yeşil Anlaşması" çalışması ile gelecek yeni ek kısıtlamalar

2020

Projeksiyonu

- OSD üyelerine göre 2020 yılı pazar tahminleri 580 bin adetler yönünde. Bu 2019 yılına göre yüzde 18 artışı anlamına geliyor. Hurda indirimi, ÖTV teşviği gibi yeni düzenlemeler gelirse pazar rakamı değişebilir.
- OSD 2020 yılı Türkiye otomotiv üremi için yapılan tahminleri 1 milyon 475 bin seviyelerinde açıkladı.
- Yine OSD öngörülerine göre ihracat için 1 milyon 256 bin adet seviyeleri açıklandı.
- ÖTV indirimi beklenmiyor. Hurda indirimi sona erdi. Kamu bankalarının yerli üretim araçlara yönelik düşük faizli kredi kampanyası 3 ay uzatıldı.
- Dünyada 2020 yılında otomotiv sektöründeki büyüme duracak. Hatta Çin ve ABD gibi çok büyük pazarlarda hafif küçülmeler bekleniyor. ABD ile Çin arasındaki ticaret savaşlarının seyri bu gidişatı etkileyecek.
- Tüketicilerin de kafası karışık. Firmalar dizel motorlu araç üretimini kısıyor, kaldırıyor. Elektrikli ve hibrit ürünler sunuyor. Tüketicilerin kafası karışık olduğu için arz ayağındaki gelişmelerin piyasaya yansımaları hemen gerçekleşemeyecek.
- Türkiye otomotivinin ana gücü Avrupa ülkelerine ihracat. Bu hem güç, hem de risk anlamına geliyor. Bunun değişmesi, komşu ülkelerle otomotiv ihracatının artması gerekiyor. Türkiye Meksika'ya araç satıyor ama Gürcistan'a, Irak'a satamıyor. Komşulara otomobil satmanın yollarına bakılması bekleniyor. Türkiye otomotiv sektörü Afrika, Ortadoğu ve Türkiye Cumhuriyetlere kapı açabilir.
- Volkswagen Türkiye yatırımında Türkiye teşvikler yönetimini iyi yönetti ve dış politik nedenler hariç şirketi ikna etti. Bu yatırımın büyük bir ihtimalle hala Türkiye'de gerçekleşmesi bekleniyor.

- Bu yatırımla birlikte Türkiye'ye yapılacak yan sanayi yatırımlarının da artması bekleniyor.
- Birleşik Krallık Türkiye için ticaret açısından çok önemli. Orada karar verildi ancak uygulama süreci karar verme kadar kolay olmayacak. Aslında Türkiye buna daha hazır. Otomotiv Sanayi Derneği ve Hükümet bu konuya kapsamlı bir şekilde çalıştı.
- ABD yaptırımlarının Türkiye otomotiv sanayisi üzerinde çok da etkisi olacağını düşünmüyoruz.
- Yerli otomobilin arkasında 60 yan sanayi firması mevcut. Bu şirketler TOGG'a parça vermeye çalışıyor. Bu noktada araç parçalarının ne kadar yerli olacak sorusu akla geliyor. Otomobiller artık dijitalleşiyor ve tedarik sanayisinin bu dönüşüme uyum sağlaması gerekiyor. Ama buradan bir fırsat çıkabilir. Türkiye'nin bu fırsatı iyi değerlendirmesi gerekiyor.
- Türkiye'de sorun yerli mala yönelik güvensizlik. Yöneticilerin, halkın Türkiye'de üretilen otomobillere güvenmesi gerekiyor. Türkiye'deki otomotiv üretim tesisleri kalite açısından dünyada en üst sıralarda. Türkiye'de üretilen otomobiller ve tedarik parça ürünleri de Avrupa'da üretilenlerden kaliteli. Türkiye otomotiv ve tedarik sanayi üretimi Japonlarla yarışıyor. Tüketicilerin de buna daha çok güven duyması gerekiyor.

İletişim:



Hakan Ölekli

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

Detaylı bilgi için:

KPMG Türkiye
Clients & Markets
tr-fmmarkets@kpmg.com

İstanbul

İş Kuleleri Kule 3 Kat 1-9
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.

© 2020 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.