



# OTOMOTİV SEKTÖRÜ

---

**Ekonomik Araştırmalar Departmanı**

*Nisan 2019*

---

**Ayşe Özden**

Müdür

[aozden@atbank.com.tr](mailto:aozden@atbank.com.tr)

**Dr. Ömer Ersan**

Uzman

[oersan@atbank.com.tr](mailto:oersan@atbank.com.tr)

**Otomotiv Sektörüne Bakış:**

1. Ekonomik Görünüm
2. Küresel Otomotiv Sektörü
3. Türkiye Otomotiv Sektörü
  - Üretim ve Üretim Kapasitesi
  - Kapasite Kullanım Oranı
  - İç Pazar
  - Satış Kanalları
  - Finansman Yapısı
  - Yatırımlar
4. Genel Değerlendirme ve Geleceğe Yönelik Beklentiler

## 1. Makroekonomik Görünüm

2018'in ilk yarısında ABD'nin alüminyum ve çelik ithalatına getirdiği vergi ile başlayan ticaret savaşları küresel ekonominin başlıca gündem maddesi haline gelmiş; Çin başta olmak üzere gelişmekte olan ekonomilerden yıl boyunca yabancı fon çıkışlarına neden olmuştur. ABD'nin İran'a yönelik ambargosu ve ticaret savaşları endişeleri ile petrol fiyatları üzerinde oluşan baskı da sürmektedir. 2019 yılında ise küresel ekonomiye ilişkin riskler hem Brexit hem de ABD-Çin ticaret anlaşmaları belirsizlikleri nedeniyle devam etmektedir.

Yılın son çeyreğinde %2,6 büyüme performansı gösteren ABD ekonomisi, 2018 yıl genelinde %2,9 büyümüştür. FED ise ekonomik yavaşlama işaretlerinin yükseldiği bu dönemde daha önceden 2019 yılı için 2 faiz artışı beklentisini faizin aynı kalacağı yönünde değiştirip bilanço küçültmeyi Eylül ayında durduracağını belirtmiştir. Seçimler ve siyasi gerginlikleri geride bırakan Avrupa ekonomisi ise 2018 yılında %1,8 büyüyerek 2014 yılından beri en zayıf performansı sergilemiştir. Çin'de ise 2018 yılında %6,6 ile son 28 yılın en zayıf büyümesini kaydetmiştir. FED 'in faiz artırım döngüsünü ve belirsizliğini bitirmesi gelişmekte olan ülkelere yönelik sermaye girişlerini arttırmada etkili olmaya devam etmektedir.

Dünya Ekonomik Görünüm raporunun Ocak ayı güncellemesinde 2019 ve 2020 yılı için küresel büyüme tahminlerini sırasıyla %3,5 ve %3,6'a indiren IMF, revizyona gerekçe olarak Almanya ve İtalya ekonomisinde artan riskleri ve Türkiye ekonomisindeki daralmanın beklentilerden daha hızlı olacağına yönelik öngörüsünü gösterdi.

Türkiye ekonomisi 2018 yılının son çeyreğinde beklentilerden daha hızlı %3 daralmıştır. 2018 yıl genelinde ise büyüme performansı %2,6 gerçekleşerek 2017'deki %7,4 büyümeye göre belirgin bir yavaşlama göstermiştir. 2019 yılının ilk yarısında ekonomik aktivitedeki daralmanın devam etmesini, yılın devamında ise düşük baz etkisinin de desteğiyle büyüme performansında toparlanma bekliyoruz. Türkiye ekonomisinin 2019 yıl genelinde tamamen dış talep desteğiyle %1 büyümesini bekliyoruz. Diğer taraftan, belirtmek isteriz ki ihracatımızın %50'sini oluşturan Avrupa ekonomisinin yavaşlaması dış talep katkısı üzerinde aşağı yönlü risklere de neden olmaktadır.

2018 yılını %20,3 seviyesinde tamamlayan enflasyonun ise 'Enflasyonla Topyekûn Mücadele' programının ve vergi teşviklerinin yılın ikinci çeyrek sonuna kadar uzatmasını göz önünde bulundurarak yılsonuna kadar TL'de hızlı bir değer kaybı yaşanmaması ön koşulu ile %15'li seviyelere geri çekilmesini bekliyoruz. Jeopolitik nedenlerle petrol fiyatlarında yükseliş yaşanması, gıda enflasyonunda oynaklığın devam etmesi önümüzdeki dönemde enflasyon üzerinde risk oluşturmaya devam etmektedir.

Hem iç talepte yavaşlamanın hızlanması hem de yılın ikinci yarısında enflasyonda kalıcı bir iyileşme beklentimizle Merkez Bankası'nın faizleri ikinci çeyrek sonunda indireceğini tahmin ediyoruz. 2019 yılının tamamı için toplam 600 baz puan faiz indirimi bekliyoruz.

2018 yılsonunda işsizlik oranı 2005 yılından beri en yüksek seviyesine ulaşarak %13,5 olmuştur.

12 aylık kümülatif verilere göre cari açık yılın ilk ayında 21,6 milyar dolar düzeyine gerilemiştir. Yavaşlayan ekonomik aktivite ve daralmaya devam eden dış ticaret açığı cari dengenin seyrinde belirleyici olmaya devam edeceğini ve cari açığın yılsonuna kadar 15 milyar doların altına ineceğini tahmin ediyoruz. Diğer taraftan ise

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

zayıflayan turizm gelirleri ve ihracata yönelik riskler ise cari işlemler açığında öngördüğümüz düşüşü olumsuz etkileyebilmektedir.

Bütçe tarafında ise Hükümetin 2019 yılında toplam 76 milyar TL'lik bütçe tasarrufu taahhüdüne rağmen ekonomik daralmayı da göz önünde bulundurarak yılsonu bütçe açığı/GSYİH oranının %2,5 civarına yaklaşabileceğini düşünüyoruz.

2019 yılının küresel ekonomide yavaşlama yılı olmasına rağmen küresel risk iştahında bir bozulma beklemediğimiz baz senaryomuzda TL'de yıl içinde dönem dönem dalgalanmalar yaşansa bile 2018 yılındaki gibi hızlı bir değer kayıpları yaşanmayacağını düşünüyor ve yılsonu kur beklentimizi 6,20 olarak koruyoruz.

### Makro Ekonomik Tahminler

|                                                | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019T |
|------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| GSYİH (TL milyar)                              | 1.570 | 1.810 | 2.044 | 2.338 | 2.591 | 3.107 | 3.701 | 4.290 |
| GSYİH (\$ milyar)                              | 858   | 950   | 935   | 862   | 857   | 851   | 784   | 727   |
| GSYİH Büyümesi (reel % yıllık)                 | 4,8   | 8,5   | 5,2   | 6,1   | 2,9   | 7,4   | 2,6   | 1,0   |
| TÜFE                                           | 6,2   | 7,4   | 8,2   | 8,8   | 8,5   | 11,9  | 20,3  | 15,8  |
| İşsizlik (%)                                   | 9,2   | 9,7   | 9,9   | 10,3  | 11,0  | 10,9  | 13,5  | 13,5  |
| Dış Ticaret Dengesi                            | -84,0 | -99,8 | -84,5 | -63,3 | -56,0 | -76,7 | -55,0 | -51,1 |
| İhracat (\$ milyar)                            | 152,5 | 151,8 | 157,7 | 143,9 | 142,6 | 157,1 | 168,0 | 176,4 |
| İthalat (\$ milyar)                            | 235,0 | 251,6 | 242,2 | 207,2 | 198,6 | 233,8 | 223,0 | 227,5 |
| Cari İşlemler Dengesi (\$ milyar)              | -48,8 | -65,0 | -43,6 | -32,2 | -32,6 | -47,1 | -27,6 | -15,6 |
| Cari İşlemler Dengesi (GSYİH'ye oranı)         | -5,7  | -6,8  | -4,7  | -3,7  | -3,8  | -5,5  | -3,5  | -2,1  |
| Konsolide Bütçe Dengesi (GSYİH'ye oranı)       | -1,9  | -1,0  | -1,1  | -1,0  | -1,1  | -1,5  | -2,0  | -2,5  |
| Kons. Bütçe Faiz Dışı Dengesi (GSYİH'ye oranı) | 1,2   | 1,7   | 1,3   | 1,3   | 1,0   | 0,3   | 0,2   | -0,5  |
| Merkez Bankası Politika Faizi (%)              | 5,5   | 6,8   | 8,3   | 7,5   | 8,0   | 8,0   | 24,0  | 18,0  |
| \$/TL (yılsonu)                                | 1,78  | 2,13  | 2,32  | 2,92  | 3,53  | 3,79  | 5,32  | 6,20  |
| €/TL (yılsonu)                                 | 2,35  | 2,94  | 2,82  | 3,17  | 3,71  | 4,55  | 6,05  | 7,30  |

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

### 2. Küresel Otomotiv Sektörü

Birden fazla sanayi koluyla doğrudan ve dolaylı ilişkisi olan otomotiv sektörü ülke ekonomilerine sağladığı katma değer açısından lokomotif sektörlerinden biridir. Demir-çelik, cam, plastik, elektronik, elektrik ve yazılım gibi sektörlerin üretimlerinden yararlanan otomotiv sektörü inşaat, turizm, ulaştırma ve tarım gibi sektörlerle de katkıda bulunmaktadır.

Toplam büyüklüğü yaklaşık 4,5 trilyon dolar ile küresel ekonominin yaklaşık %5'ini oluşturan otomotiv sektörü yaklaşık 80 milyon kişiye istihdam yaratmaktadır. Küresel ticaretten en fazla pay alan sektörler arasında bulunan otomotiv sektörü 2018 yılı toplam 19,48 trilyon dolar olan küresel ticaret hacminin 1,35 trilyon dolarını oluşturmaktadır. Rekabet sonucunda birim araç fiyatlarının yıllar itibarıyla geriliyor olması ve Çin ile Hindistan gibi pazarlarda üretilen ucuz otomobillerin payının artması nedeniyle sektörün toplam küresel ticaretten aldığı pay gerilemeye devam etmektedir.

Otomotiv Sektörünün Alıcısı olduğu Sektörler



Demir Çelik  
Petro Kimya  
Plastik  
Cam  
Tekstil  
Elektronik

Otomotiv Sektörünün Tedarik Sağladığı Sektörler



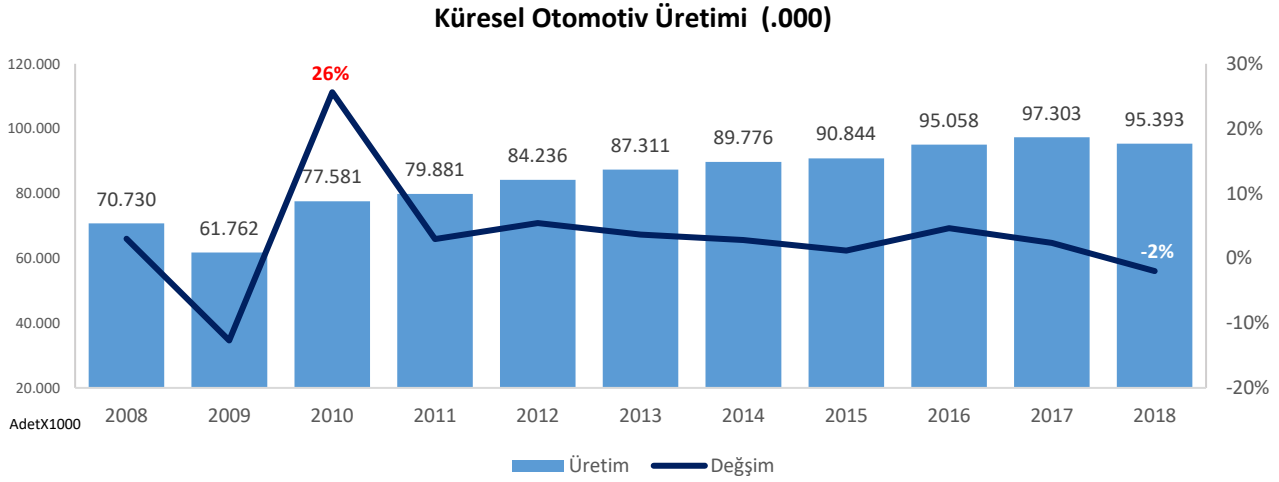
Ulaştırma  
Altyapı  
İnşaat  
Turizm  
Tarım  
Savunma

Küresel otomotiv üretimi, ABD’de başlayan ve tüm dünyaya yayılan konut kredileri kriziyle birlikte önce daralmış ardından 2010 yılında toparlanmış olup, bu dönemden beri teknolojik ilerleme, çevresel faktörler ve müşteri taleplerinde yaşanan değişim ile birlikte tek haneli olarak büyümesini sürdürmüştür. 2008 yılından beri ortalama olarak yılda 84,5 milyon üretim gerçekleşen sektör, son 15 yılda ortalama %3 büyüme göstermiştir.

2018 yılında yaklaşık 95,4 milyona ulaşan toplam üretimin 2020 yılına kadar 100 milyona yükselmesi beklenmektedir. Küresel bazda ticaret savaşlarının etkisi ve ekonomik büyümenin yavaşlamasının bir sonucu olarak küresel otomotiv üretimi 2018 yılında, Uluslararası Motorlu Araç İmalatçıları Örgütü (OICA) verilerine göre yıllık bazda %2 düşerek 95,4 milyon seviyesinde gerçekleşmiştir. 2018 yılında küresel bazda üretimin %54,8’lik kısmı Asya – Okyanusya kıtası gerçekleştirirken bu bölgeden en çok üretimi Çin gerçekleştirmektedir. Bölgenin 2017 yılında üretimden aldığı pay %55,3 olup 2018 yılında bir miktar pay kaybetmiştir.

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

Amerika kıtası üretimini %0,4 artırarak küresel üretimden aldığı payı %21,4'ten %21,7'ye yükseltmiştir. Bölgede en hızlı üretimi Amerika Birleşik Devletleri (ABD) sağlamıştır. ABD'de iktisadi göstergelerin iyileşmesi sonucunda 2018 yılında üretim yıllık bazda %1,1 artmış ve 11,3 milyon seviyesine ulaşmıştır.



Kaynak: OICA

Avrupa kıtasının üretimden aldığı pay ise %22,3 ile yıllık bazda değişmemiştir. Avrupa kıtasının üretim payının korumasının arkasında yatan temel sebep Çek Cumhuriyeti (%10), Macaristan (%3), Romanya (%31), Slovakya (%6), Slovenya (%10) gibi yeni Avrupa Birliği üyesi ülkelerin üretimlerini artırmayı başarmasıdır. Avrupa'da genel büyüme yönelik endişeler ve İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden ayrılma süreci çerçevesinde İngiltere'nin yıllık bazda üretimi %8,3 azalmış olup küresel üretimden aldığı pay %1,7 (2017: %1,8) olmuştur. İngiltere dışındaki dört ana büyük Avrupa Birliği ülkelerine bakıldığında, İtalya'da üretim %4,1 İspanya'da %1 ve Almanya'da %9,3 düşmesine rağmen, Fransa'da %2 artış göstermiştir.

Ayrıca Otomotiv sektörü toplam AR-GE harcamaları içinde oldukça önemli bir yere sahiptir. Avrupa'daki toplam 180 milyar dolarlık AR-GE harcamalarının 53 milyarlık kısmını tek başına gerçekleştiren sektör bu alanda Avrupa'da lider konumdadır. Dünya genelinde en fazla AR-GE harcaması yapan ilk yirmi şirketler listesinde beş adet otomotiv şirketi bulunmaktadır. (The 2017 Strategy and Digital Auto Report", PWC)

Küresel ekonomide istihdama en fazla etki eden öncü sektörlerden biri olan otomotiv sektörünün ABD'de 80 milyon ve Japonya'da ise 5 milyondan fazla çalışanı bulunmaktadır. Ayrıca otomotiv sektöründe istihdam kapasitesindeki 1 kişilik artış, diğer sektörlerde 5 kişilik istihdam artışına yol açmaktadır. Sektörün katma değer etkisi ele alındığında ise gelişmiş ülkelerde ortalama olarak sektördeki 1 dolarlık artışın toplam ekonomiye 3 dolarlık katma değer sağladığı hesaplanmaktadır.

Küresel olarak sektörün en hızlı büyüdüğü ülkeler ve üretimden aldıkları pay;

- Mısır üretimi 2018 yılında %95 artmış olup küresel üretimden aldığı pay %0,075'tir.
- Belarus üretimi 2018 yılında %73 artmış olup küresel üretimden aldığı pay %0,024'tür.

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

- Portekiz üretimi 2018 yılında %68 artmış olup küresel üretimden aldığı pay %0,309'tur.
- Kazakistan üretimi 2018 yılında %65 artmış olup küresel üretimden aldığı pay %0,033'tür.
- Özbekistan üretimi 2018 yılında %57 artmış olup küresel üretimden aldığı pay %0,231'dir.
- Romanya üretimi 2018 yılında %31 artmış olup küresel üretimden aldığı pay %0,5'tir.

Japonya, yılı toplamda 9,7 milyon araç üretimi ile neredeyse bir önceki yıl ile aynı miktarda üretmiştir. Son olarak, Güney Kore üretimi kötüleşen ekonomik koşullar ve ticari belirsizlikler nedeniyle % 2,1 azalmış olup toplam üretimi 4 milyon seviyesine düşmüştür.

| Avrupa Otomobil Satışları (Adet) |           |           |         |
|----------------------------------|-----------|-----------|---------|
| Marka                            | 2018      | 2017      | Değişim |
| VOLKSWAGEN                       | 1,752,162 | 1,706,431 | 2.68%   |
| RENAULT                          | 1,105,778 | 1,150,686 | -3.90%  |
| FORD                             | 994,397   | 1,018,436 | -2.36%  |
| PEUGEOT                          | 971,437   | 924,953   | 5.03%   |
| OPEL                             | 884,412   | 946,000   | -6.51%  |
| MERCEDES                         | 871,221   | 893,574   | -2.50%  |
| BMW                              | 815,179   | 827,755   | -1.52%  |
| SKODA                            | 729,224   | 705,232   | 3.40%   |
| AUDI                             | 724,168   | 826,394   | -12.37% |
| TOYOTA                           | 713,374   | 686,757   | 3.88%   |
| FIAT                             | 711,285   | 779,522   | -8.75%  |
| CITROEN                          | 598,254   | 569,822   | 4.99%   |
| HYUNDAI                          | 543,292   | 523,047   | 3.87%   |
| DACIA                            | 528,249   | 472,816   | 11.72%  |
| KIA                              | 494,304   | 472,125   | 4.70%   |
| NISSAN                           | 493,862   | 566,516   | -12.82% |
| SEAT                             | 452,372   | 401,028   | 12.80%  |
| VOLVO                            | 320,071   | 301,603   | 6.12%   |
| MINI                             | 218,042   | 215,462   | 1.20%   |
| JEEP                             | 168,674   | 108,431   | 55.56%  |

Kaynak: ACEA

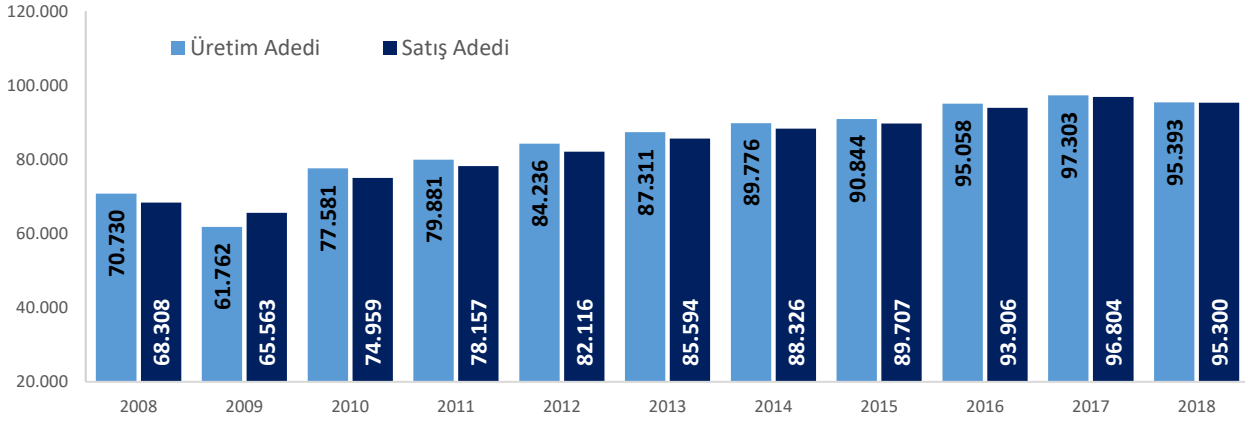
Volkswagen Grubu, 2018'de Avrupa'nın en büyük otomobil üretim grubu olarak faaliyetlerini sürdürmüştür. Toplam satışlar hemen hemen aynı olmasına rağmen, Grup pazar payını biraz artırmıştır. Renault Grubu'nun satışları, 2018'de Avrupa'da zayıf seyrederken, Dacia satışları çift haneli olarak %11 üzerinde artmıştır. Toyota Grubu, 2018'de Avrupa'daki satışlarını artırmıştır. Aynı kıtada yer alan Güney Koreli markalar Hyundai ve Kia'da satışlarını artırmıştır. Ancak Nissan'ın 2018 yılında yıllık bazda satışları % 12,8 düşmüştür. Böylelikle Hyundai ve Kia satış sıralamasında Nissan'ın önüne geçmiştir. Nissan gibi Audi'de 2018 yılını Pazar payı kaybetmiş olup satışları yıllık %12,37 düşmüştür.

ABD, AB ve Çin'nin dünyanın en büyük üç otomotiv pazarı olduğunu düşündüğümüzde geleceğin otomobillerinin akıllı ve otonom özellikleri ile ön plana çıkacağı ve üretimlerinin artacağını düşünüyoruz. PWC'nin yaptığı araştırmada otonom, paylaşımlı, bağlı ve yıllık olarak donanım ve yazılımı güncellenen

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

otomobillerin 2030'a kadar pazarda etkili olacağı anlaşılmaktadır. Bu araştırmaya göre 2030'da otomobillerin %55'inin elektrikli araçlardan oluşacağı tahmin edilmektedir.

**Küresel Otomotiv Üretim ve Satışları (.000)**



Dünyanın en büyük otomotiv sanayilerinden birine sahip olan Almanya, dünyanın en büyük dördüncü Avrupa'nın ise en büyük birinci otomotiv üreticisidir. Ülkede üretim maliyetleri oldukça yüksek olmasına rağmen liderliğini rakipsiz devam ettirmektedir.

Diğer taraftan küresel ticaret olarak ele aldığımız zaman, Almanya'nın sadece otomotiv ihracatı dünyadaki pek çok ülkenin toplam ihracatından kat kat fazladır. 2018 yılsonu ve 2019 öncü verilere göre Almanya'nın önde gelen sanayi sektörlerinden biri olan otomotiv sanayinde üretim azalmakta ve üretimi azaltan otomobil fabrikaları çalışma saatlerinde kısıntı yaşamaktadır. Almanya'nın üretiminin düşmesi önümüzdeki yıllarda dünya genelinde Alman markalarının satış adetlerinin düşmesine ve AB'nin emisyon değerlerini belirlememesi de iç pazarın zayıflamasına neden olabileceğini düşünüyoruz. Bu nedenle otomotiv sektöründe uzun süreli küçülme yaşanması ülkelerin inovasyon kapasitelerinin azalmasına ve dolaylı olarak uzun vadede ekonomik büyüme üzerinde riskler oluşturmaya başlamaktadır.

Avrupa Birliği'nin 2019 için toplam ekonomik büyüme tahmini 2018'e benzer şekilde %2 civarında olacağı ve en zayıf büyüme grafiğinin ise özellikle Almanya, Fransa ve İtalya gibi ülkelerde otomotiv alanında olacağını tahmin ediyoruz.

Genel olarak, küresel otomotiv endüstrisi, özellikle son ekonomik krizin ardından kârların ve satışların düzeldiği ABD'de nispeten iyi olmasına rağmen Çin'de, geçmiş yıllara göre daha zayıf durumdadır. Bu durum muhtemelen önümüzdeki yılda devam edecektir. 2019 yılında dünya otomotiv üretiminin 2018 yılına göre %1 artışla 96,3 milyon adet seviyesine ulaşacağı tahmin edilmektedir.

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

## 3. Türkiye Otomotiv Sektörü

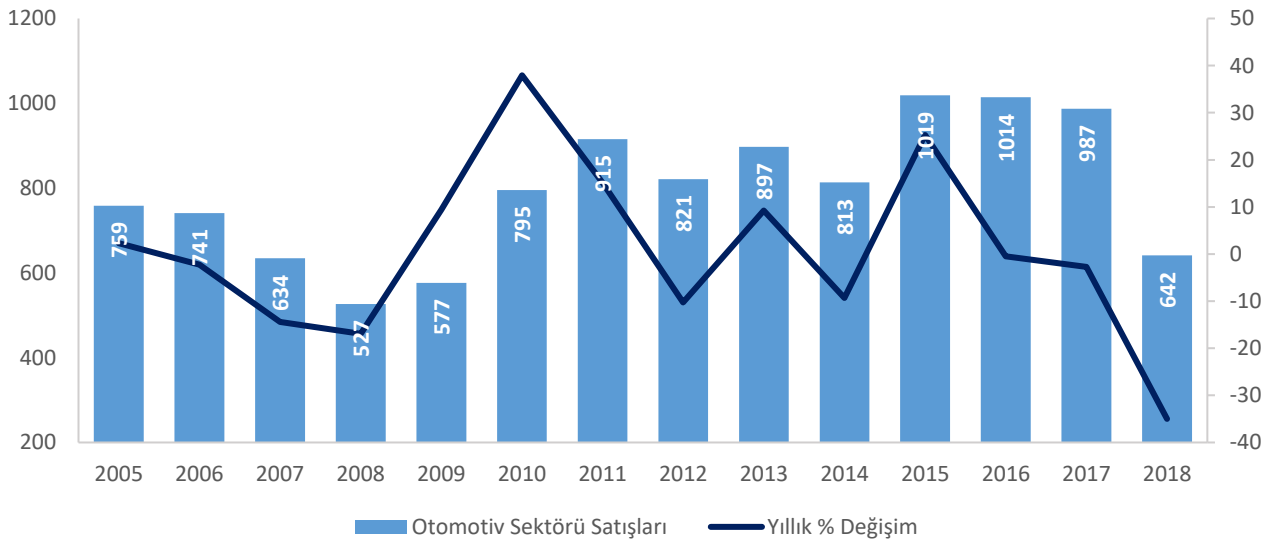
## ➤ Genel Bakış

Türkiye’de otomotiv sektörü iktisadi büyüme oranını yakından etkilemekte ve sektörün büyümesi hem ihracat hem de istihdama katkı sağlamaktadır. Otomotiv sektörü birçok yan sanayi ile doğrudan veya dolaylı olarak etkileşimde bulunmaktadır. Özetle milli gelir artış hızı ile otomotiv sektörünün büyümesi arasında doğrudan bir ilişki bulunmaktadır.

Türkiye’nin toplam otomobil üretimi 2000 yılındaki 431 bin adet seviyesinden 2018 yılında 1 milyon 26 bin adet seviyesine yükselmiş, söz konusu 18 yıllık dönemdeki ortalama üretim büyüme oranı %12,7 seviyesinde gerçekleşmiştir. 2018 yılında Türkiye otomotiv üretimi sıralamasında Avrupa’da 6., dünyada ise 14. sırada yer almaktadır. Bununla birlikte Türkiye Avrupa’nın en büyük ticari araç üreticisidir.

Sosyal Güvenlik Kurum’u verilerine göre 2018 sonu itibarıyla 416 bin kişinin doğrudan çalıştığı sektörde toplam kayıtlı istihdamın %3’ü bulunmaktadır. 2018 yılı döviz kurlarındaki dalgalanmalar ve düşen tüketici güven endeksi nedeniyle otomotiv sektörü yıllık bazda %35 seviyesinde daralmıştır.

Türkiye Otomotiv Pazarı 2005-2018 ( .000 adet)



Kaynak:ODD

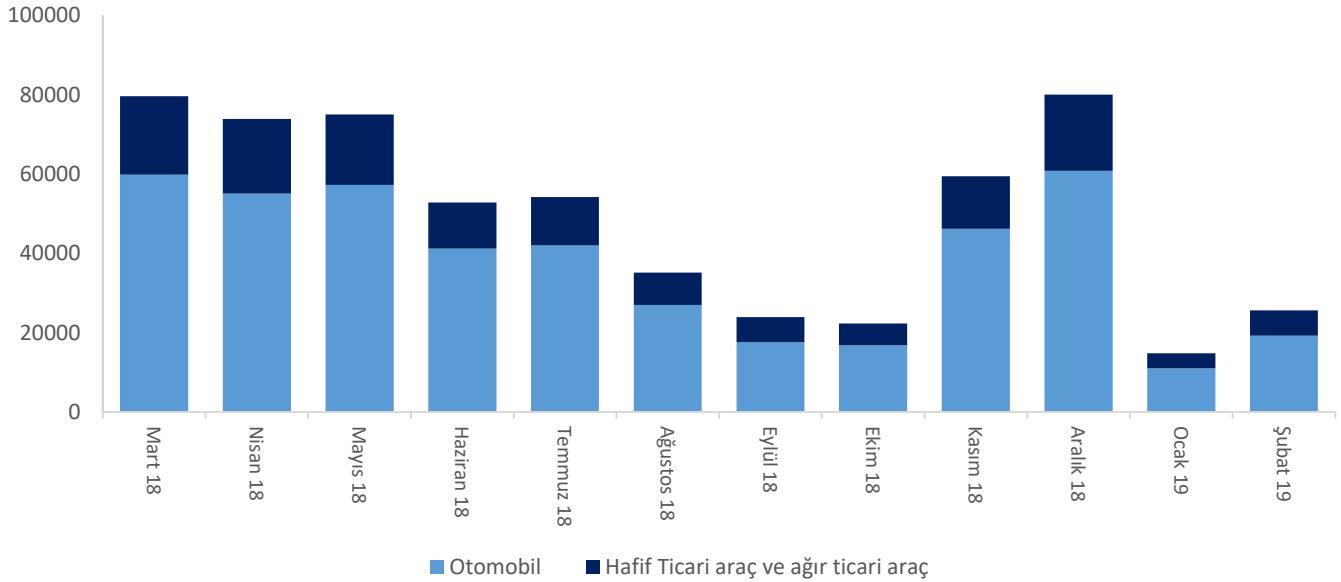
Türkiye otomotiv pazarı (otomobil, hafif ve ağır ticari araç) 2018 yılında sert daralmasına rağmen 2005 yılından beri ortalama 800 bin seviyesinde satış gerçekleştirmektedir. Pazar en parlak dönemini 2015 ve 2016 yıllarında yaşamış olup her iki yılda da kritik 1 milyon sınırının üzerinde satış gerçekleştirmiştir. Türkiye’nin hızlı ekonomik büyümeye sahip ülkeler arasında yer alması, artan nüfusuyla hızlanan konut ihtiyacı ve altyapı çalışmaları, demir yolu ağının yeterli şekilde gelişmemesinden yük ve yolcu taşımacılığının karayolları ile yapılıyor olması ve benzer sebeplerden dolayı ticari ve hafif ticari araçlara olan talep sürekli artmaktadır.

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

2018 yılını değerlendirdiğimizde ise otomobil satışı TL'deki değer kaybı, çift haneli enflasyon ve faiz oranlarındaki büyük artış ile bir önceki yıla göre %32,7 düşmüş ve 486 bin adet olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönem zarfında hafif ve ağır ticari araç satışları 155 bin seviyesinde gerçekleşmiştir.

Otomotiv alımlarında vergi teşvik bitim tarihinin Aralık 2018 sonundan Haziran 2019 sonuna kadar uzatılmasına rağmen yurtiçi otomotiv satışları 2019 Mart ayında %40 oranında daralarak 453 bin seviyesine gerilemiştir. Hafif ve ağır ticari araç segmentinde ise daralma yıllık bazda %45,52 olup toplam satışlar son 12 aylık dönem zarfından 142 bin seviyesinde gerçekleşmiştir. Özet ile 2018 yılında otomobil, hafif ticari araç ve ağır ticari araç olmak üzere tüm segmentlerde küçülme görülmüş olup 2017 yılının Ekim ayından beri yıllık bazda daralma devam etmektedir.

**Türkiye Otomotiv Pazarı (2018 Mart – 2019 Şubat)**



Kaynak:ODD

Türk otomotiv sanayisinde satışların daralmasıyla birlikte binek araçların toplam endüstrideki payı geçen yılın aynı dönemine göre 3 puan artarak %77 olmuştur. Hafif ticari araçların payı ise %13'ten %11'e gerilemiştir.

2019 yılının ilk çeyreğinde ise satışlar yıllık bazda %44,16 azalarak 88 bin adet olarak gerçekleşmiştir. Otomobil satışları, 2019 yılı ilk çeyreğinde yıllık bazda %43,74 oranında azalarak 68 bin adet olmuştur. Hafif ticari araç pazarında da aynı şekilde daralma devam etmiştir. 2019 yılı ilk çeyreğinde ise satışlar yıllık bazda %45,58 azalarak 19 bin adet olmuştur.

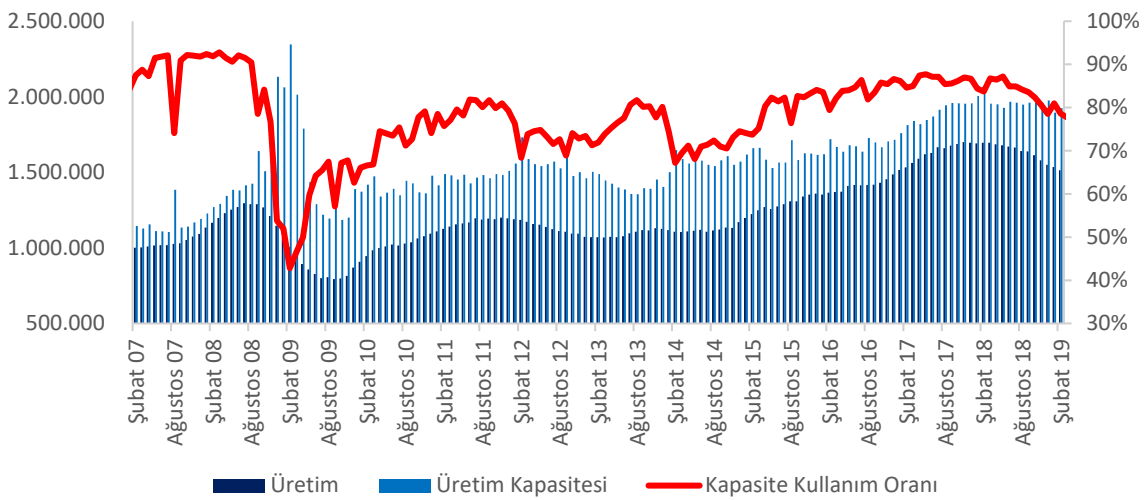
Otomotiv Sanayii Derneği'nden (OSD) yapılan açıklamaya göre, bu yılın Ocak-Mart döneminde toplam üretim geçen yılın aynı dönemine göre %15 azalarak 361,516 adet, otomobil üretimi ise %16 azalarak 238,822 adet olmuştur. Ticari araç grubunda toplam üretim, yılın ilk üç aylık döneminde, geçen yılın aynı dönemine göre %12 geriledi. Bu dönemde, hafif ticari araç üretimi %11, ağır ticari araç grubu üretimi ise %27 seviyesinde azaldı.

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

Aynı dönemde 209,884 adedi otomobil olmak üzere, toplam üretimin %89'unu oluşturan 320,213 adet taşıt ihrac edildi. Söz konusu dönemde gerçekleşen taşıt aracı ihracatı, 2018 yılı aynı dönemine göre %7 azaldı. Bu dönemde otomobil ihracatı bir önceki yılın aynı dönemine göre %11 azalırken, ticari araç ihracatı ise %1 oranında artış göstermiştir. Traktör ihracatı ise 2018 yılına göre %30 artarak 3,772 adet olarak gerçekleşti.

2019 yıl genelinde yurtiçi otomotiv sektörünün artan araç fiyatları, yüksek borçlanma maliyetleri, zayıf seyreden tüketici güveni ve filo satışlarındaki gerilemeyi de göz önünde bulundurarak yıllık bazda %40 daralmasını beklediğimiz sektörde satışların 380 bin civarına gerileyeceğini tahmin ediyoruz.

**Türkiye Otomotiv Üretim Kapasitesi – Üretim – Kapasite Kullanım Oranı**



Kaynak: ODD, TCMB

TCMB Eğilim Anketi'ne dayalı olarak hazırlanan motorlu kara taşıtı, treyler (römork) ve yarı treyler (yarı romork) imalatı otomotiv sektörünü en yakın temsil eden alt sektör olup 2019 yılının Mart ayı itibarıyla kapasite kullanım oranı %78 seviyesindedir. Sektörün üretim kapasitesi 1,9 milyon araç (otomobil, hafif, ağır ticari araç, traktör ve tüm kara taşıtları) seviyesinde olup son 15 yılda kurulu kapasite ürün yalpasının da genişletilmesiyle %80 oranında artarak 2018 yılı itibarıyla 1,5 milyon seviyesine ulaşmıştır. Otomotiv ana sanayinde kurulu kapasitenin düşük oranlarda kullanılması özellikle ekonomik kriz dönemlerinde üretim maliyetlerinin artışıdaki temel etkenlerden biridir.

Otomotiv sektörünün kapasite kullanım oranları Türkiye ortalamasında paralel olup uzun dönemli ortalaması %78,4 (2007-2009 arası) seviyesindedir. Ancak sektörde rekabet çok üst seviyededir. Bunun yanı sıra yeni üretim tesislerinin kurulması sonucu kapasite artmakta fakat iç pazarın yetersiz oluşu ve ithalatın artmasıyla kapasite kullanım oranlarını düşük olmaktadır. Bunun sonucunda da firmalar ölçek ekonomisinden yararlanamamaktadır.

2018 yılı ilk 9 ayında otomotiv sektöründe 190 adet yatırım projesi "teşvik belgesi" almıştır.

- 90 milyon TL üzeri toplam 12 proje mevcuttur.
- En fazla yatırım yapılacak iller Bursa (55 adet), Kocaeli (25 adet), Konya (23 adet), İzmir (18 adet) ve İstanbul'dur (14 adet).

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

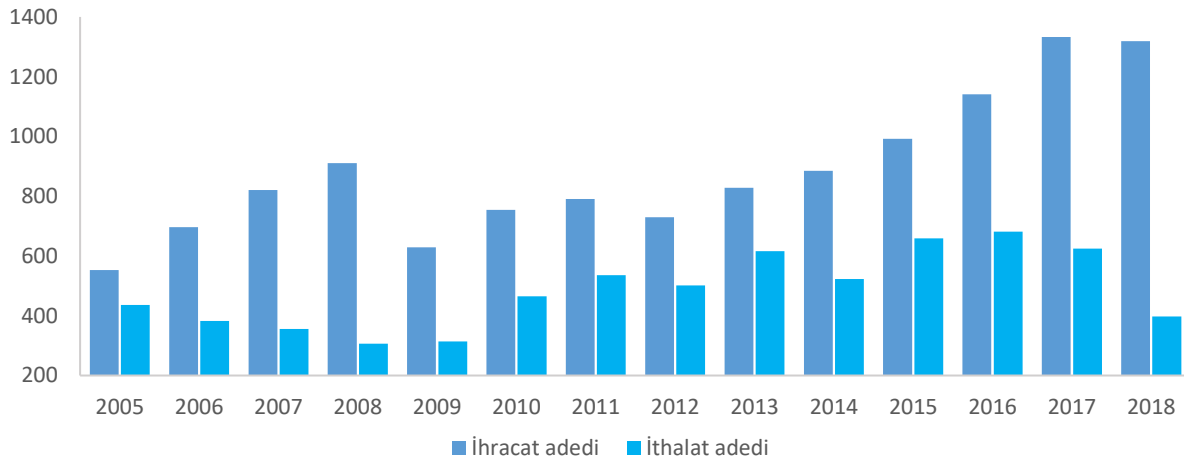
- 136 adet proje genişleme yatırımı, 38 adet komple yeni yatırım ve 16 adet modernizasyon yatırımı bulunmaktadır.
- Tüm projelerin toplam yatırım tutarı yaklaşık 8,2 milyar TL'dir ve bunun yaklaşık 5,5 milyar TL'si yabancı firmalar, 2,7 milyar TL'si yerli firmalar tarafından yapılacaktır.
- Toplam yapılacak 8,2 milyar TL'lik yatırımın yaklaşık 6,3 milyar TL'si genişleme amaçlı olup, 1,5 milyar TL'si modernizasyon ve yaklaşık 460 milyon TL'si komple yeni yatırım amaçlıdır.
- Tüm projeler sonunda istihdam taahhütü 5.069 kişidir. Bu istihdamın 3.705 kişilik bölümü yerli firmalar tarafından, 1.364 kişilik kısmı ise yabancı firmalar tarafından gerçekleştirilecektir.

2018 yılının ilk dokuz ayında otomotiv ana sanayiinde yatırımlar 1 milyar 690 milyon dolar tutarına yükselmiş oldu.

Sektör ihracata sağladığı katkı sonucunda dış ticaret hacmine ve ödemeler dengesine olumlu etkiler meydana getirmektedir. Ana ihracat pazarımız olan Avrupa ekonomisindeki yavaşlama sektörü olumsuz etkilemektedir. Diğer taraftan Çin ekonomisinin büyümesinin yavaşlaması, ABD ile Çin arasındaki devam eden ticaret anlaşmazlığı, Brexit ve İtalya'daki bütçe sorunları, Avrupa ekonomisinin yanı sıra küresel ekonomi ve ticaret hacmi için risk oluşturmaya devam etmektedir.

Türkiye 2018 yılında 1.3 milyon adedin üzerinde araç ihraç etmiştir. Aynı dönem zarfında ise 397 bin adet ithalat yapılmıştır. 2019 yılının ilk çeyreğinde ise aylık bazda 320 bin adet olan otomotiv ihracatı, son on iki ay birikimli olarak 1.3 milyon seviyesindedir. İthalat ise aynı dönemde 50 bin adet olup, son on iki ay birikimli olarak 347 bin seviyesindedir.

**Otomotiv sanayi ihracat ve ithalat Adedi**



Kaynak:ODD

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

Yukarıda bulunan tablodan da görüldüğü üzere 2015 yılından beri adet bazında ithalat azalmasına rağmen, ihracat artmaktadır. Bunun temel sebebi döviz kurundaki dalgalanmalar, faiz oranlarındaki değişimler gibi makroekonomide son yıllarda yaşanan istikrarsızlıklardır. Buna ek olarak sektörde vergi oranlarındaki değişiklikler yurt içi talebi belirleyen en önemli değişkendir.

| 2018 Yılı Türkiye'nin Otomotiv İhracatında İlk 20 Ülke |                   |        |
|--------------------------------------------------------|-------------------|--------|
| Ülke                                                   | Değer (Bin \$)    | Pay(%) |
| Almanya                                                | 3,311,470         | 14.8%  |
| İtalya                                                 | 3,056,882         | 13.7%  |
| Fransa                                                 | 2,943,623         | 13.2%  |
| Birleşik Krallık                                       | 2,686,460         | 12.0%  |
| İspanya                                                | 1,614,472         | 7.2%   |
| Belçika                                                | 1,277,315         | 5.7%   |
| ABD                                                    | 1,061,958         | 4.7%   |
| Slovenya                                               | 1,050,608         | 4.7%   |
| Polonya                                                | 986,814           | 4.4%   |
| Hollanda                                               | 754,218           | 3.4%   |
| Romanya                                                | 514,434           | 2.3%   |
| İsrail                                                 | 473,897           | 2.1%   |
| İsveç                                                  | 473,427           | 2.1%   |
| Macaristan                                             | 369,609           | 1.7%   |
| Portekiz                                               | 354,399           | 1.6%   |
| Fas                                                    | 350,174           | 1.6%   |
| Rusya                                                  | 335,693           | 1.5%   |
| Danimarka                                              | 261,001           | 1.2%   |
| Avusturya                                              | 259,758           | 1.2%   |
| Bulgaristan                                            | 221,230           | 1.0%   |
| <b>TOPLAM</b>                                          | <b>22,357,442</b> |        |

Kaynak: Trademap (87 GTİP kapsamındaki dış ticaret verileri baz alınarak hazırlanmıştır)

Otomotiv sektörü, ekonomideki makroekonomik gelişmelere oldukça duyarlı bir yapıdadır. Dolayısıyla dış talepteki değişimler ile küresel ekonomideki gelişmeler Türkiye'nin ihracat rakamlarını etkilemektedir. Ayrıca Türk Lirasının değerindeki değişimler ihracatı etkilemektedir. OSD verilerine göre 2018 yılında en çok ihracat yapılan sektörlerden biri olan otomotiv sektörü bir önceki seneye göre %10 artışla 32,2 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirerek toplam ihracattan %19,2 pay almıştır.

Trademap verilerine göre sektörün ihracat gerçekleştirdiği ilk 20 ülke toplam ihracatın %83,5'ini kapsamaktadır. Türkiye 2018 yılında, Almanya, İtalya, Fransa ve Birleşik Krallık ülkelerine %10'un üzerinde ihracat gerçekleştirmiştir. Ayrıca Avrupa diğer sektörlerde olduğu gibi otomotiv sektöründe de ön plandadır.

Trademap verilerine göre sektörün ithalat gerçekleştirdiği ilk 20 ülke toplam ithalatın %96'lık kısmını kapsamaktadır. Türkiye 2018 yılında otomotiv sektöründen en çok ithalatı %29'luk pay ile Almanya'dan gerçekleştirmiştir.

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

İkinci sırada bulunan İspanya'dan ise %9,6'lık ithalat gerçekleşmiş olup, üçüncü sırada bulunan Fransa'dan %7,5'luk ithalat gerçekleşmiştir. Bu çerçevede ilk üç sırada ihracatta olduğu gibi ithalat da Avrupa bölgesi bulunmaktadır. Dördüncü sırada ise %6,6'lık ithalat ile Japonya bulunmaktadır.

| 2018 Yılı Türkiye'nin Otomotiv İthalatında İlk 20 Ülke |                   |        |
|--------------------------------------------------------|-------------------|--------|
| Ülke                                                   | Değer (Bin \$)    | Pay(%) |
| Almanya                                                | 3,863,240         | 29.1%  |
| İspanya                                                | 1,277,301         | 9.6%   |
| Fransa                                                 | 990,695           | 7.5%   |
| Japonya                                                | 881,829           | 6.6%   |
| Çek Cumhuriyeti                                        | 789,034           | 5.9%   |
| İtalya                                                 | 764,149           | 5.8%   |
| Birleşik Krallık                                       | 735,332           | 5.5%   |
| Polonya                                                | 574,105           | 4.3%   |
| Kore Cumhuriyeti                                       | 571,586           | 4.3%   |
| Çin                                                    | 531,347           | 4.0%   |
| Romanya                                                | 394,945           | 3.0%   |
| Hindistan                                              | 377,403           | 2.8%   |
| ABD                                                    | 272,562           | 2.1%   |
| Tayland                                                | 269,502           | 2.0%   |
| Macaristan                                             | 225,273           | 1.7%   |
| Fas                                                    | 219,058           | 1.6%   |
| Belçika                                                | 152,766           | 1.2%   |
| Hollanda                                               | 151,639           | 1.1%   |
| Güney Afrika                                           | 133,611           | 1.0%   |
| Slovakya                                               | 103,753           | 0.8%   |
| <b>TOPLAM</b>                                          | <b>13,279,130</b> |        |

Kaynak: Trademap (87 GTİP kapsamındaki dış ticaret verileri baz alınarak hazırlanmıştır)

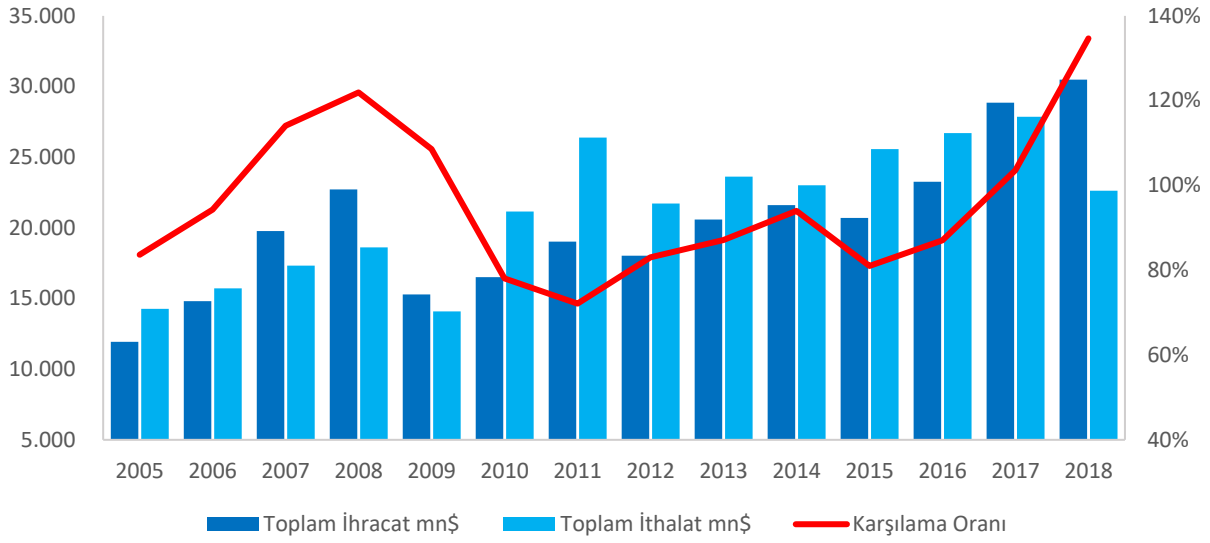
Otomotiv sektörü ihracatı, 1996 yılı dış ticaret verilerine göre 22 imalat sanayii sektörü arasında en fazla ihracat yapan 6. sektör iken yıllar itibarıyla büyük bir gelişim göstererek, son 10 yıldır, Türkiye'nin en fazla ihracat gerçekleştiren sektörü konumuna yükselmiştir.

Sonuç olarak otomotiv sanayi ihracata sağladığı katkı ve ithalatta meydana getirdiği azalmalar neticesinde dış ticaret dengesine olumlu etkiler meydana getirmektedir. Bu çerçevede son iki yıldır sektörün ihracatı, ithalatından fazladır. Türkiye otomotiv sanayinde ihracatın ithalatı karşılama oranı en son 2009 yılında %100'ün üzerine çıkmıştır. Ekonominin daraldığı dönemlerden sonraki yıllar ithalat artışının ihracattan fazla olduğu gözlenmiş olup, sonraki yıllarda ithalat performansı artarak ihracatın önüne geçtiği görülmektedir.

İstanbul Sanayi Odası tarafından açıklanan ilk 500 büyük sanayi kuruluşu arasında Ford Otosan, Toyota, Tofaş ve Oyak Renault ilk beşte yer almaktadır. Listede Hyundai, Mercedes-Benz Türk, Honda, Otokar ve Isuzu gibi oyuncular da bulunmaktadır.

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

### Otomotiv Sanayi Dış Ticaret

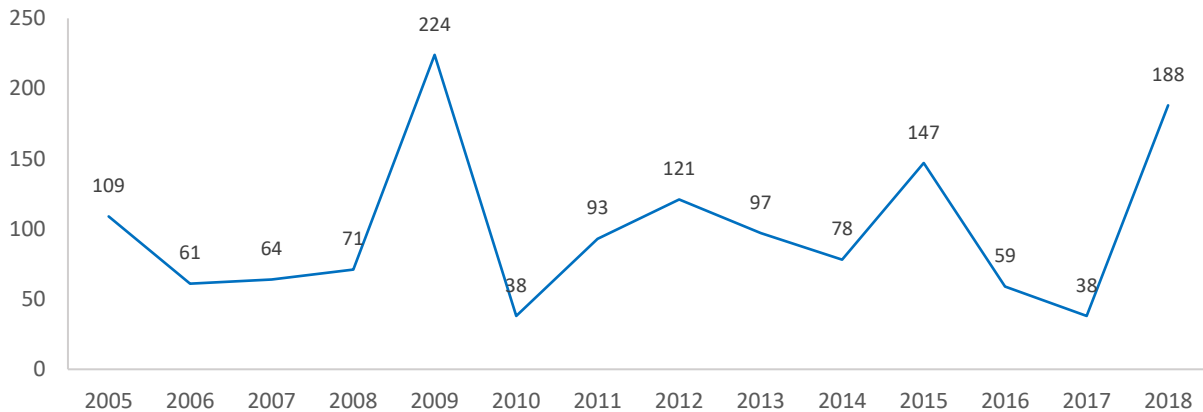


Kaynak: TÜİK

Son yıllarda otomotiv sektöründe gerçekleşen yatırımların büyük çoğunluğu araştırma geliştirme olup teknolojik ilerlemeye katkısı oldukça önemlidir. Uluslararası oyuncuların Türkiye’de yaptığı yatırımlar sayesinde teknolojinin yeterli olmasına rağmen, ilk yatırım maliyetinin yüksek olması nedeniyle yerli otomobil projesi uzun bir süre gerçekleşmemiştir.

Ancak TOBB ve Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı girişimiyle kurulan ‘Yerli Üretim Ortak Girişim Grubu’ yerli üretim çalışmalarını sürdürmektedir. Bu girişimde Anadolu Grubu, BMC, Kiraça Holding, Turkcell ve Zorlu Holding yer almakta olup, 2019’da prototipi oluşturması ve 2021’de de üretimin gerçekleşeceği öngörülmektedir.

### Otomotiv Sektöründe Yabancı Sermaye Yatırımları



Kaynak: TCMB

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

Küresel olarak olduğu gibi Türkiye’de de en büyük yatırımların yapıldığı sanayi dalı olan otomotiv sektörü geniş iş hacmi ve istihdam olanakları sunmaktadır. Sektörünün büyümesinde büyük önem teşkil eden bu yatırımlar ekonomik açıdan da oldukça önemlidir. Sektörün teknolojisi geliştikçe ihracat kapasitesi de artmaktadır. Türkiye’de otomotiv sektörüne son on dört yılda 1.4 milyar dolar yabancı yatırım yapılmış olup yıllık ortalama 100 milyon dolar seviyesinde yabancı yatırımcı sektöre yatırım yapmaktadır.

Sektörün yakından takip ettiği doğrudan yatırımların başında Volkswagen yatırımdır. Otomotiv sanayi temsilcileri, VW Grubu'nun gerçekleştireceği yeni fabrika yatırımı için en güçlü adayın Türkiye olduğunu düşünüyor. Bu yatırım için Türkiye’nin rakipleri ise Bulgaristan ya da Romanya olacağı belirtilmiştir.

İlk 500 sanayi sektörü içerisinde otomotiv sektöründe ilk sırada yer alan Ford 2019 yılında 160 – 180 milyon Euro seviyesinde bir maddi duran varlık yatırımı planlamaktadır. Üçüncü sırada yer alan Tofaş ise 2019 yılında 140 milyon Euro seviyesinde bir yatırım planlamaktadır. Güney Koreli, Hyundai ise Yenilenen i20'nin paleti üzerine geliştirilecek SUV (spor amaçlı taşıt) ve Sedan 2021'de satışa çıkacaktır.

İlk 500 sanayi sektörü içerisinde otomotiv sektöründe ikinci sırada yer alan Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye ise Yeni Corolla Sedan’ı Türkiye’de üretecektir. 230 milyon Euro yatırım bedeliyle hayata geçirilen bu proje iki farklı motor alternatifiyle üretilecek. Dördüncü sırada yer alan Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları ise Yeni Clio üretimi için teşvik kapsamında 600 milyon Euro seviyesinde bir yatırım planlamaktadır. Türk Traktör firması ise 200 – 250 milyon TL seviyesinde bir yatırım planlamakta olup traktör sektörünün pazar büyüklüğünün 33-38 bin seviyesinde olacağını öngörmüştür. İstanbul Sanayi Odası tarafından 2017’de açıklanan 500 büyük sanayi kuruluşu arasında on altı adet büyük otomotiv şirketi bulunmaktadır. Bu şirketler toplam 18 milyar dolar ihracat gerçekleştirmiştir. Bu şirketlerden Otokar, Temsa, Karsan ve Tümosan tamamen yerli sermaye ile faaliyetlerini sürdürmektedir. İstanbul Sanayi Odası tarafından hazırlanan 2017 yılsonu itibarıyla Türkiye'nin en büyük otomotiv şirketleri listesi aşağıdadır.

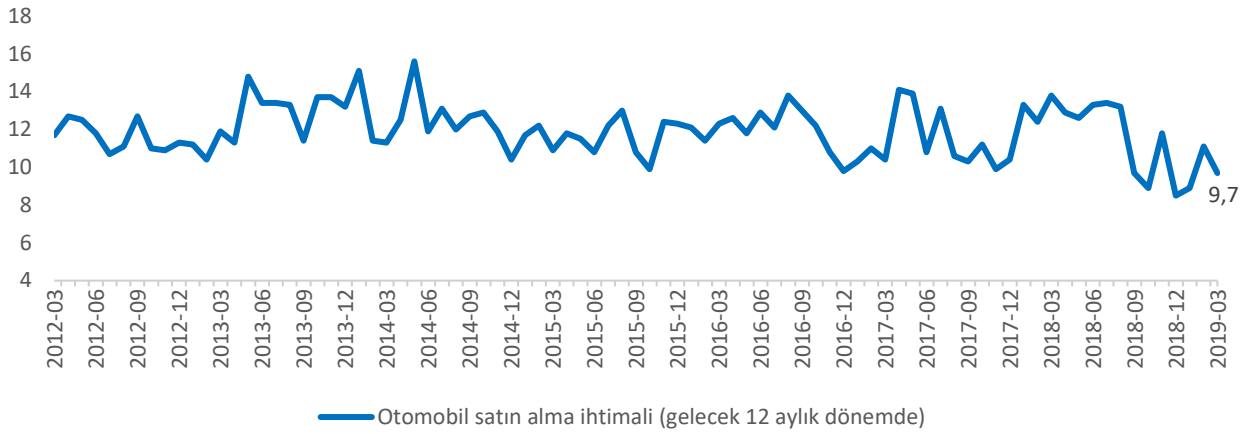
| İSO 500'e göre Türkiye'nin En Büyük Otomotiv Şirketleri |                               |                  |                   |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------|-------------------|
| Kuruluş                                                 | Üretimden Satışlar (Net) (TL) | İhracat (Bin \$) | Net Satışlar (TL) |
| Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.                               | 22,669,355,014                | 4.796.904        | 25.678.248.825    |
| Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye A.Ş.                     | 17,830,449,851                | 4.593.807        | 17.932.211.343    |
| TOFAŞ Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.                      | 15,911,044,439                | 3.269.554        | 18.365.276.708    |
| Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş.                  | 15,673,395,350                | 3.182.426        | 15.673.412.724    |
| Hyundai Assan Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.                | 8,361,235,000                 | 1.986.401        | 10.420.559.047    |
| Mercedes-Benz Türk A.Ş.                                 | 6,486,557,570                 | -                | 11.814.413.584    |
| Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş.                  | 3,488,988,451                 | -                | 4.305.395.972     |
| Honda Türkiye A.Ş.                                      | 1,909,651,497                 | -                | 2.919.250.126     |
| BMC Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.                          | 1,612,176,712                 | 44.320           | 1.649.425.829     |
| MAN Türkiye A.Ş.                                        | 1,538,334,565                 | 404.619          | 1.538.533.309     |
| Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş.                  | 1,482,404,406                 | 138.801          | 1.668.624.004     |
| Temsa Ulaşım Araçları San. ve Tic. A.Ş.                 | 1,064,931,510                 | 171.412          | 1.179.561.224     |
| Toyota Boshoku Türkiye Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.       | 917,513,595                   | 12.771           | 961.192.090       |
| Karsan Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.                       | 868,071,278                   | -                | 915.724.695       |
| Anadolu Isuzu Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.                | 862,017,871                   | 60.629           | 984.218.439       |
| Tümosan Motor ve Traktör Sanayi A.Ş.                    | 529,166,004                   | 3.462            | 579.451.768       |

Kaynak: ISO 500

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

### ➤ Tüketici Güven Endeksi

Tüketici güven endeksine göre gelecek 12 aylık dönemde tüketicilerin Otomobil satın alma ihtimali yıllık bazda %30 seviyesinde düşmüş ve 9,7 seviyesine gerilemiştir. Endeksin bu seviyede bulunması otomotiv sektörü için olumsuz olup, tüketicilerin harcama eğiliminde olmadıklarını göstermektedir. Önümüzdeki dönemde artan otomobil fiyatları ve yüksek borçlanma oranları nedeniyle tüketicilerin bir süre daha otomobil talebini erteleyecekleri öngörülmektedir.

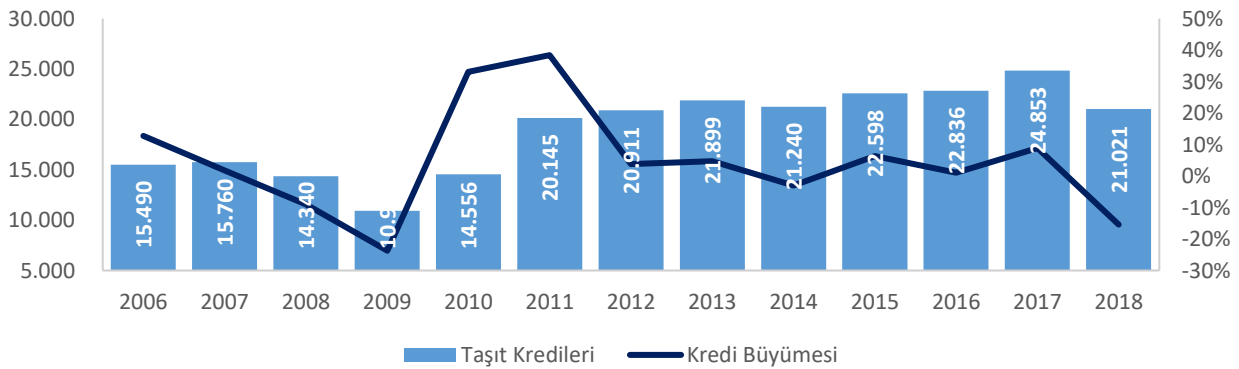


Kaynak: TÜİK

### ➤ Finansman Yapısı

Taşıt satışlarında kredili satışlar önemli bir paya sahiptir. Bu nedenle otomotiv pazarının gelişimi faiz oranlarındaki değişime karşı hassastır. Sektörde finansmanı hem tüketici finansman şirketleri hem de bankalar sağlamaktadır. Bankaların taşıt kredilerini fonlar iken kullandıkları faiz oranları nispeten daha yüksek olması ve operasyonel yükler nedeniyle tüketici finansman şirketleri bu sektörü aktif şekilde fonlamaktadır. Buna ek olarak bazı tüketici finansman şirketleri otomotiv dağıtıcılarıyla yapmış oldukları etkin iş birlikleri sayesinde faiz oranlarında oldukça rekabetçi oranlar sunabilmektedirler.

#### Otomotiv Sektörüne Yönelik Banka Krediler



Kaynak: BDDK

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

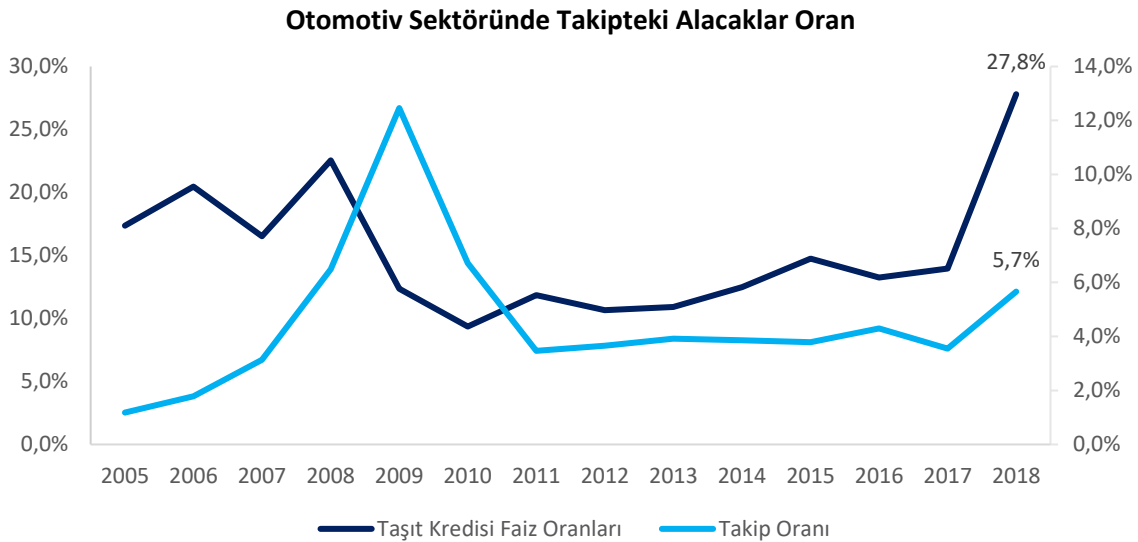
Türkiye Bankalar Birliği'nin verilene göre taşıt kredilerinde ortalama kullanım tutarı 2018 yılının üçüncü çeyreği itibariyle 53 bin TL olup, bu dönem zarfından yaklaşık 15 bin kişi taşıt kredisi kullanmıştır. Aynı dönem itibariyle 200 bin kişinin yaşayan taşıt kredisi bulunmaktadır. Sektörde tüketiciler tarafından orijinal vadeye göre 2018 3. Çeyrek itibariyle en çok tercih edilen vade 37 – 48 ay olup, bu vadeyi 25 – 36 ay vade takip etmektedir.

Sektörün taşıt kredilerine yönelik iştahı 2009 yılından beri nominal olarak yükselmektedir. 2009 yılında yıllık bazda %24 seviyesinde daralan sektör ardından sırasıyla %33 ve %38 büyümüştür. Sektördeki taşıt kredileri son on yıl içerisinde 2009-2014 ve 2018 yıllarında daralmıştır. Sektör bu süre zarfında ortalama %5,4 büyümeye göstermiştir.

2018 yıl sonu itibariyle bankacılık sektörünün vermiş olduğu taşıt kredileri (ticari dahil) toplam 21 milyar TL tutarında bulunmaktadır. Bankacılık sektöründe bulunan kredi miktarı otomotiv sektöründe yaşanan daralmaya paralel olarak 2019 Şubat itibariyle 18,4 milyar TL'ye gerilemiştir.

Bankacılık sektörünün taşıt sektörüne kredi verme iştahını belirleyen faktörlerin başında sektörde yaşanan takip oranlarındaki gelişmedir. Taşıt kredilerine uygulanan standartların sıkılaşması ya da gevşetilmesini belirleyen faktörler taşıt kredisi arzını belirlemektedir.

TCMB'nin yayınladığı Banka Kredileri Eğilim Anketi 2018 yılsonu verilerine göre taşıt kredilerine genel ekonomik faaliyetlere ilişkin beklentiler kredileri sıkılaştırıcı yönde etkileyen en önemli faktör olmuştur. Buna ek olarak taşıt kredilerinde bankaların kar marjının artırdığına dair bilgi sunulmuştur. Bunun yanı sıra faiz dışında alınan ücret ve komisyonlara ilişkin koşul ve kuralların da sıkılaştırılması sektörün kredi koşullarını sıkılaştırdığını göstermektedir.



Kaynak: BDDK, TCMB

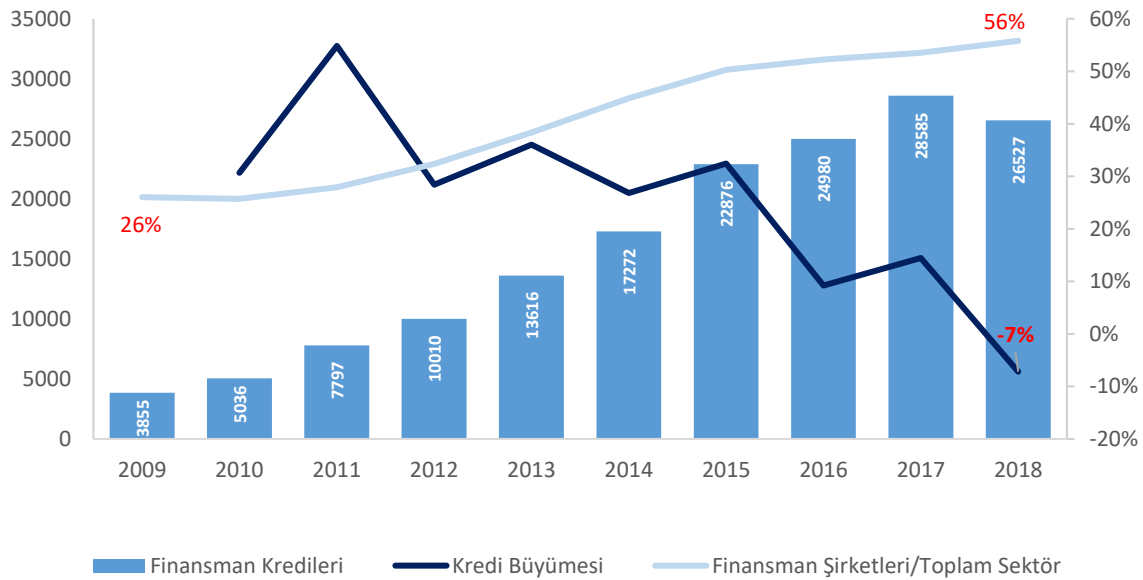
## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

Yukarıda bulunan tabloda taşıt kredisi faiz oranları ve tahsili gecikmiş alacakların toplam kredilere oranı yılsonları itibariyle bulunmaktadır. Bu kapsamda 2005 yılından beri en yüksek taşıt kredisi faiz oranını bulunduğu yıl 2018 olmuş olup, yılsonu itibariyle faiz oranları %27,8 seviyesindedir. Sektördeki faiz oranları en son 2008 yılında %22,5 ile %20'nin üzerine çıkmıştır.

2008 yılında yaşanan küresel krizin etkisiyle tahsili gecikmiş alacaklar %3,1 seviyesinden %6,5 seviyesine yükselmiştir. 2009 yılında ise bu orandaki artış devam etmiş ve %12,5 seviyesine çıkmıştır. Bu kapsamda ekonomik gelişmelere çok duyarlı olan taşıt sektöründe kredi fiyatlamalarında bu risk maliyeti göz önünde bulundurulmaktadır. 2010 yılında taşıt kredisi faiz oranları %9,4 ile tek haneye düşmesine rağmen, ilerleyen yıllarda hep artış eğiliminde olmuştur.

2010 – 2017 yılları arasında ortalama takip oranları %3,8 olan sektörde faiz oranları ise %12,2 seviyesinde seyir etmiştir. Ancak 2018 yılında ise faiz oranları %14 seviyesinden %27,8 seviyesine yükselmiştir. Takip oranları ise %3,5 seviyesinden %5,7 seviyesine yükselmiştir. Ancak sektördeki takip oranlarının artacağı beklenmektedir.

**Otomotiv Sektörüne Yönelik Tüketici Finansman Krediler**



Kaynak: BDDK, TCMB

Tüketici kredilerinde finansman şirketlerinin payı son on yıllık süre zarfında hızla büyümektedir. Finansman şirketlerinin, taşıt, konut ve dayanıklı tüketim mallarını finanse etmektedir. Ancak uygulamada taşıt, cep telefonu ve beyaz eşya gibi dayanıklı tüketim mallarının finansmanı daha ön plandadır. Tüketici finansman şirketlerinin 2009 yılsonu itibariyle 3,8 milyar TL seviyesinde bulunan taşıt kredisi miktarı 2018 yılsonu itibariyle 26,2 milyar TL seviyesine ulaşmıştır. Taşıt kredileri özelinde finansman sektörünün kredileri toplam krediler içindeki payı 2009 yılında %26 seviyesinde iken 2018 yılsonu itibariyle bu oran %56 seviyesine ulaşmıştır. Tüketici finansman şirketlerinin taşıt kredileri segmenti son on yıldır ilk defa daralmış olup bu süre zarfında ortalama %25 büyümüştür.

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

### 4. Genel Değerlendirme ve Geleceğe Yönelik Beklentiler

2018 yılında otomotiv sektörünün daralmasının ardından 2019 yılının ilk çeyreğinde daralması sektöre olan beklentilerinin kötüleşmesine neden olmuştur. Bunun üzerine 2018 yılı Kasım ayında yürürlüğe giren ve 31 Mart 2019 tarihinde sona erecek olan ÖTV ve KDV indiriminin süresi 30 Haziran 2019 tarihine kadar uzatılmıştır. Buradaki genel beklenti bu indirimlerinin yılsonuna kadar üçer aylık periyotlarla süreceği yönündedir.

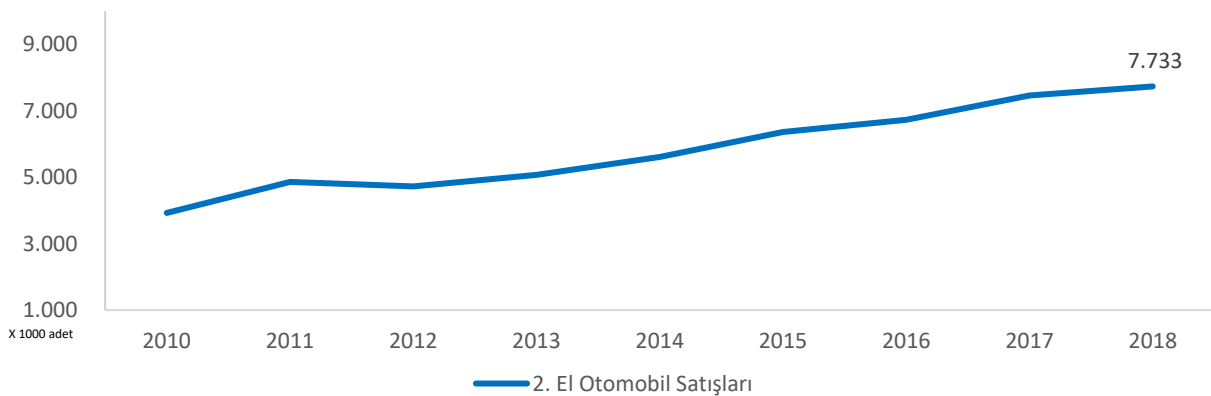
| Silindir Hacmi                  | Vergisiz Satış Tutarı | ÖTV Oranı |
|---------------------------------|-----------------------|-----------|
| 1600 cm <sup>3</sup> 'e kadar   | 70 bin TL'ye kadar    | 30%       |
| 1600 cm <sup>3</sup> 'e kadar   | 70 - 120 bin TL arası | 35%       |
| 1600 cm <sup>3</sup> 'e kadar   | 120 bin TL ve üzeri   | 60%       |
| 1600-2000 cm <sup>3</sup> arası | 170 bin TL'ye kadar   | 100%      |
| 1600-2000 cm <sup>3</sup> arası | 170 bin TL ve üzeri   | 110%      |
| 2000 cm <sup>3</sup> üzeri      | Tutar sınırı yok      | 160%      |

Sektör oyuncularını 2019 yılı için beklentilerini şimdilik 400 - 450 bin aralığında korumaktadırlar. Türkiye'deki bulunan otomobillerin yaşının göreceli olarak yüksek olması nedeniyle hurda teşviki sürecinin de gündeme gelebileceğini düşündürmektedir. Türkiye'de son 8 yıldır ortalama 5,5 milyon motorlu kara taşıtı noterler aracılığı ile bir veya daha fazla el değiştirmektedir. İkinci el satış olarak düşünülen bu satışlar birinci el araç satışının yaklaşık 6 katı bir hacme sahiptir.

Hazine ve Maliye Bakanlığı, ikinci el otomobil piyasasını hareketlendirmek için çalışmaları kapsamında yapılan KDV değişikliği 29 Mart itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Yapılan değişikliğe göre, ikinci el otomobil ticareti yapan mükellefler aldıkları KDV oranı üzerinden satış yapabilecekler.

% 1 KDV oranı uygulanarak satın alınan binek otomobillerinin tesliminde %1, %18 KDV oranı uygulanarak satın alınan binek otomobillerinin tesliminde %18 KDV oranı uygulanacak. KDV düzenlemesinin yürürlüğe girdiği tarih olan 22/03/2019 tarihinden önce satılmak için alınan ancak satılmayan araçlar için de KDV indirimi uygulanabilecek.

#### İkinci El Otomobil Satışları



Kaynak: TÜİK

## OTOMOTİV SEKTÖRÜ

---

Türkiye otomotiv sektörünün daha yavaş bir oranda olsa da 2020 yılından itibaren büyümesini sürdürmesini bekliyoruz. 2019 yılında tüketici güveni, döviz kurlarının ve siyasi gelişmelerin etkisiyle son yılların en düşük seviyelerine geriledi. 2019 yılında yaşanacak olan yıllık bazda düşüş ile birlikte 2020 yılının baz etkisiyle çift haneli bir büyüme normal olacaktır. Ancak kısa vadede 1 milyon araç satışı rakamlarına ulaşılması için Türk Lirasının değeri oldukça belirleyici olacaktır.

Uzun vadeli beklentilerde ise Türkiye’de kişi başına düşen düşük araç miktarı ve nispeten yaşlı olan araç parkı, Türkiye'deki otomotiv sektörü için iç talebi teşvik etmeye devam edecektir. Türk otomotiv üretim endüstrisi, ağırlıklı olarak ihracata yöneliktir ve uzun vadede büyümesinin büyük kısmının Avrupa'daki araçlara olan talebin artacağına inanıyoruz. Yani üretimde ise hem Avrupa hem de Orta Doğu pazarlarındaki olumlu ihracat performansı belirleyici olacaktır.

Yatırım cephesinde, elektrikli ve hibrid araç üretimi ile ilgili projeler gündemde olacak. Bu bağlamda, proje bazlı kamu teşvik sisteminin gözetimi altında hibrid ve dizel motor yatırımlarına yönelik teşviklerden devam edecektir. Devam eden bir diğer proje ise, yerli şirketlerin ortak girişimi tarafından üstlenilen yerli otomobil projesidir. Anadolu Grubu, BMC, Kıraca Holding, Turkcell ve Zorlu Holding ortaklığında devam eden projenin 2019’da prototipi oluşturması ve 2021’de de üretimin gerçekleşeceği öngörülmektedir.

2018 yılının Kasım ayında Toyota’nın yaptığı açıklamaya göre, yeni Corolla modelinin 2019’da prototipi oluşturulup ve 2021’de de Sakarya’da üretime geçirilmesi bekleniyor. Honda ise yayınladığı bültende 2021 yılı itibariyle Türkiye’deki üretimini durduracağını açıklamıştır. Gerekçe olarak otomotiv sanayisindeki elektrikli otomobil ile ilgili gelişmeler ve buna bağlı olarak üretim kapasitesi optimize etmek olduğunu bildirmiştir. Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği’nin yaptığı açıklamalara göre, 2030 yılında üretilen araçların %18’inin tam elektrikli, %41’inin ise hibrid olacağına dikkat çekerek, önümüzde dönemde üretim yöntemlerinde çok daha karmaşık hale geleceğini belirtmiştir.

Son olarak, Türk lirasındaki zayıflık nedeniyle, araç fiyatları üzerindeki yukarı yönlü baskının 2019 yılında güçlü kalacağına inanıyoruz. Türk lirası, Ağustos 2018 yılındaki dibinden aşağıya inmesine rağmen halen göreceli olarak değersizdir. Türk Lirası’nın dolar karşısında 2019 yılını 6,20 seviyesinde kapatacağını bekliyoruz. Türkiye'deki binek araç satışlarının yaklaşık% 67'sinin ithal modellerden oluştuğu dikkate alındığında, Türk Lirası’nın devam eden oynaklığı, yeni otomobil fiyatlarının yükselmesine neden olacaktır. Bunun bir sonucu olarak, tüketicilerin yeni otomobil alımlarını sürdürmelerini ciddi şekilde azaltmalarını bekliyoruz.

**HAZİNE VE EKONOMİK ARAŞTIRMALAR BÖLÜMÜ**

Fahriye Kayır  
Müdür  
Hazine Departmanı  
[fkayir@atbank.com.tr](mailto:fkayir@atbank.com.tr)

Aiman Bobaek A. Alsharif  
Birim Müdürü  
[asharif@atbank.com.tr](mailto:asharif@atbank.com.tr)

Ahmet Turan Özgül  
Kıdemli Yönetmen  
[aozgul@atbank.com.tr](mailto:aozgul@atbank.com.tr)

Cansu Burgu  
Uzman Yardımcısı  
[cburgu@atbank.com.tr](mailto:cburgu@atbank.com.tr)

Ayşe Özden  
Müdür  
Ekonomik Araştırmalar Departmanı  
[aozden@atbank.com.tr](mailto:aozden@atbank.com.tr)

Tuğçe Bacak  
Müdür Yardımcısı  
[tbacak@atbank.com.tr](mailto:tbacak@atbank.com.tr)

Ömer Ersan  
Uzman  
[oersan@atbank.com.tr](mailto:oersan@atbank.com.tr)

Bilyar Altınay  
Uzman Yardımcısı  
[baltinay@atbank.com.tr](mailto:baltinay@atbank.com.tr)

**AÇIKLAMA:**

Burada yer alan yatırım bilgi, yorum ve tavsiyeleri yatırım danışmanlığı kapsamında değildir. Yatırım danışmanlığı hizmeti; aracı kurumlar, portföy yönetim şirketleri, mevduat kabul etmeyen bankalar ile müşteri arasında imzalanacak yatırım danışmanlığı sözleşmesi çerçevesinde sunulmaktadır. Burada yer alan yorum ve tavsiyeler, yorum ve tavsiyede bulunanların kişisel görüşlerine dayanmaktadır. Bu görüşler mali durumunuz ile risk ve getiri tercihlerinize uygun olmayabilir. Bu nedenle, sadece burada yer alan bilgilere dayanarak yatırım kararı verilmesi beklentilerinize uygun sonuçlar doğurmayabilir.

Bu rapor, A&T Bank Ekonomik Araştırmalar tarafından sadece bilgi amaçlı olarak hazırlanmıştır. Sunulan bilgilerin yayım tarihi itibarıyla yanlış/yanıltıcı olmamasına özen gösterilmiş olmasına karşın, A&T Bank bilgilerin doğru ve tam olmasından sorumlu değildir. Bu raporda yer alan bilgiler herhangi bir uyarı yapılmadan değişebilir. A&T Bank ve kurum çalışanları bu raporda sunulan bilgilerin kullanılmasından kaynaklanabilecek herhangi bir doğrudan ve dolaylı zarardan ötürü hiçbir şekilde sorumluluk kabul etmemektedir. Telif hakkı saklıdır, herhangi bir amaçla A&T Bank'ın izni olmadan raporun tamamı veya bir kısmı başka bir yerde yeniden yayımlanamaz, dağıtımı yapılamaz. Tüm hakkı saklıdır.

**A&T Bank**

Valikonağı Cad. No: 10 Nişantaşı 34367 İstanbul - Türkiye  
T :212 - 373 62 00 (PRI) / (212) 225 05 00 (19 Hat)  
F :+90 (212) 225 05 26 / (212) 224 99 92  
E-mail: [erd@atbank.com.tr](mailto:erd@atbank.com.tr)