

# OTOMOTİV SEKTÖRÜ

İLKER ŞAHİN  
Uzman

İKTİSADİ ARAŞTIRMALAR BÖLÜMÜ  
HAZİRAN 2015

## İÇİNDEKİLER

<b>I. YÖNETİCİ ÖZETİ .....</b>	<b>3</b>
<b>II. DÜNYADA OTOMOTİV SEKTÖRÜ.....</b>	<b>7</b>
A. ÜRETİM.....	9
B. TÜKETİM .....	13
<b>III. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ .....</b>	<b>17</b>
A. ÜRETİM.....	20
B. TÜKETİM .....	23
C. İHRACAT.....	29
D. ONUNCU KALKINMA PLANI HEDEFLERİ .....	32
E. GİRDİ MALİYET YAPISI.....	33
<b>IV. GENEL DEĞERLENDİRME ve BEKLENTİLER .....</b>	<b>34</b>

# I. YÖNETİCİ ÖZETİ

## YÖNETİCİ ÖZETİ

Otomotiv sektörü gerek üretim ve istihdam gerekse küresel ticaretten alınan pay açısından dünyanın önde gelen iktisadi faaliyet kollarından biri durumundadır.

Dünyada otomotiv sektörünün ilk yıllarında, tasarım aşamasından, otomotiv parçalarının üretimi ve montajına kadar üretim sürecinin tamamı tek ülke içinde gerçekleştirilirken, günümüzde söz konusu faaliyetlerin çok sayıda ülkeye dağıldığı gözlenmekte ve otomotiv üretiminde belirgin bir yoğunlaşmadan söz edilememektedir. Bununla birlikte, gelişmiş ülkelerin marka sahipliği, tasarım ve üretim aşamasında ağırlığı olduğu, buna karşın gelişmekte olan ülkelerin montaj süreçlerinde tercih edildiği izlenmektedir.

Dünya otomotiv sektörü önemli ölçüde küresel otomotiv şirketlerinin güdümünde faaliyet göstermektedir. Sektörde üretim 40 civarında ülkede yoğunlaşmış olup, üretimin tamamı yaklaşık 50 şirket tarafından gerçekleştirilmektedir.

Otomotiv sektöründe küresel rekabete ayak uydurabilen ve pazarda tutunabilen ülkelere bakıldığında ekseriyetle gelişmiş veya önde gelen gelişmekte olan ülkeler olduğu görülmektedir. Otomotiv firmaları üretim yapacakları ülkelere karar verirken pazarlara ulaşım, yatırım ortamının uygunluğu ve ara girdiye kolay erişim gibi kıstaslar başta olmak üzere pek çok farklı noktayı göz önünde

bulundurmaktadır. Son yıllarda küresel ekonomide ağırlığını belirgin biçimde hissettiren Asya ülkeleri benzer şekilde otomotiv üretiminde de söz sahibi hale gelmiştir.

Otomotiv sektörü diğer sektörlerle kurduğu girdi-çıkıtı ilişkisi açısından diğer pek çok sektörden daha geniş bir etki alanına sahiptir. Sektörün üretim aşamasındaki temel girdileri, motor ve aktarma organları, metal sac, plastik ve kauçuk ile elektronik devreler ve gömülü yazılımlar olarak sıralanmaktadır. Bunların yanı sıra AR-GE ve lojistik altyapı da üretimde önem arz eden unsurlardır. Söz konusu girdiler, otomotiv sektörü gelişmiş olan ülkelerde başta makine, elektronik, demir çelik, plastik ve kimya olmak üzere pek çok sektörün gelişimine doğrudan katkı sağlamaktadır.

Türkiye’de otomotiv sektörü bir sanayi kolu olarak 1960’larda ithal ikamesi prensibi çerçevesinde kurulmuştur. İlk etapta tarımsal amaçlı traktörlerin ve ticari araçların montaj yoluyla üretimi şeklinde yürütülen faaliyetlere, 1970’lerde otomobil aksam ve parçaları ile otomobil üretimi de eklenmiştir. 1980’lerle birlikte kapasite artırıcı yatırımlar ve modernizasyon çalışmaları yaygınlaşmış; ancak sektörde esas atılım 1990’larda ve devamındaki süreçte gerçekleşmiştir.

Yerli ortaklarıyla birlikte iç pazara giren küresel otomotiv firmalarının Türkiye’deki fabrikaları kendi küresel üretim ve ticaret zincirlerine

dahil etmesi, Gümrük Birliği'nin bu alanda sağladığı avantajlarla birlikte Türkiye'de sektörün gelişimini hızlandırmıştır. Bu çerçevede gerçekleştirilen yeni yatırımlar sonucunda sektörde üretim ve ihracat hızlı bir şekilde artmıştır.

2000'lerin ortasına kadar hızlı biçimde yükselen yurt içi otomotiv üretimi, 2000'lerin ortasından itibaren gerek küresel kriz gerekse krizin ardıl etkileri nedeniyle istikrar kazanamamış ve genel olarak yukarı yönlü ancak dalgalı bir seyir izlemiştir. 2014'te otomotiv sektörünün toplam üretimi bir önceki yıla göre %4 artarken, 733 bini otomobil, 437 bini ticari olmak üzere 1,17 milyon adet olarak gerçekleşmiştir.

2014 yılı verilerine göre Türkiye dünyada otomobil üretiminde 18., ticari araç üretiminde 10., toplam üretimde ise 17. sırada yer almaktadır. Avrupa ülkeleri içindeki sıralamaya bakıldığında ise hem toplam otomotiv hem de otomobil üretiminde 6. sırada yer alan Türkiye, ticari araç üretiminde İspanya'nın ardından 2. sırada yer almaktadır. Yıldan yıla sıralamalarda ufak değişiklikler yaşanmasına rağmen, Türkiye bölgesinde önemli bir üretim üssü niteliği kazanmış durumdadır.

Sektörde faaliyet gösteren firmaların toplam kapasitesi yılda 1,5 milyon adet civarında olup Türkiye'de motorlu kara taşıtları üretimi ağırlıklı olarak Doğu Marmara bölgesinde kümelenmiş durumdadır. Otomotiv üretimi Türkiye'de ancak yabancı firmalar ortaklığıyla

gerçekleştirilebilirken, sektöre yeni girişin oldukça maliyetli olduğu bilinmektedir.

Yurt içinde gerçekleştirilen otomotiv üretimi ağırlıklı olan montaj süreçleriyle sınırlıdır. Türkiye'de faaliyet gösteren otomotiv firmaları en önemli girdiler olan motor ve aktarım parçalarının temininde ithal ürün tercih etmektedir. Bu nedenlerle, siyasi teşviklere ve desteklere rağmen ilk yatırım tutarı neredeyse diğer tüm sektörlerden fazla olan otomotivde mevcut yurt içi teknoloji seviyesinin henüz gereken düzeyde olmaması nedeniyle yerli yatırım bulunmamaktadır.

Türkiye'de otomotiv satışları incelendiğinde adet bazında tüm segmentlerde yıllar itibarıyla dalgalanmalar söz konusu olabilmektedir. Ancak, yurt içinde otomobil satışlarının payının sürekli bir artış trendinde olduğu görülmektedir. 2000'lerin ortasında %50-60 bandında seyreden otomobilin toplam otomotiv satışları içindeki payı 2014 yılı itibarıyla %70'in üzerine çıkmıştır. Artan gelir düzeyi, genç nüfus, otomotiv firmalarının ürün gamlarını geliştirmeleri gibi pazarı destekleyen faktörler otomobil satışlarını destekleyen temel unsurlar olmuştur. Pazardaki ikinci önemli kalem hafif ticari araçlardır.

İhracat/üretim oranı yüksek olan motorlu kara taşıtları imalatı tutar bazında en fazla ihracat gerçekleştirdiğimiz sektörlerin başında gelmektedir. Yıllık 20 milyar USD'ye yaklaşan sektörel ihracatın, ana ihracat pazarı olan AB ülkelerinin ekonomik performansına bağlı olarak yakın dönemde bu düzeyi aşması beklenmektedir.

2005 yılında 550 bin adet düzeyinde olan taşıt araçları ihracatı, 2008 yılında 900 bin adedin üzerine çıkmış, krizin etkisiyle 2009 yılında 620 binlere gerilemesine rağmen tekrar artış kaydetmeye başlamıştır. 2012 yılında yaşanan dalgalanmaya karşın sektörün ihracatı 2014 yılına kadar yükselmeye devam etmiş ve 2014'te 885 bin adetin üzerinde gerçekleşmiştir. 2015 yılının ilk beş ayında ihracatta kaydedilen artış dikkate alındığında, TL'deki değer kaybına bağlı olarak kazanılan rekabet gücünün de desteğiyle, 2008 yılında yakalanan adet bazında ihracat rekorunun bu yıl kırılılabileceği düşünülmektedir.

Türkiye'de otomotiv ana sanayi gelişmiş olmasına rağmen, yerli yan sanayi ürünlerinin tercih edilirliliği düşük kalmaktadır. Özellikle otomotiv üretim süreçlerinde yan sanayiden olması gerektiği gibi faydalanılmadığı gözlenmektedir. Yüksek üretim değerine ve otomotiv ana sanayinin yarısı kadar ciro yaratabilme kapasitesine karşın kalite ve nitelik açısından ana sanayiinin beklentilerini karşılamadığı görülen otomotiv yan sanayiinde parçalı bir yapı söz konusudur. Temel olarak iki faaliyet kolunun bulunduğu yan sanayide, elektronik aksamların üretimini içine alan faaliyet kolunda daha kurumsal ve konsolide bir üretim yapısı söz konusu iken, diğer parça ve aksesuarların imalatını içine alan faaliyet kolunda oldukça dağınık ve kurumsal olmaktan uzak bir yapı bulunmaktadır.

Türkiye'de daha düşük teknolojik birikim ve yatırım gerektiren "diğer parça ve aksesuarların imalatı"nın işyeri sayısı, istihdam, ciro ve üretim

değeri açısından ağırlıkta olduğu görülmektedir. Otomotiv yan sanayinde faaliyet gösteren büyük firmaların varlığına rağmen sektör genelinde, ana sanayinin aksine küçük işletmelerin yaygın olduğu görülmektedir.

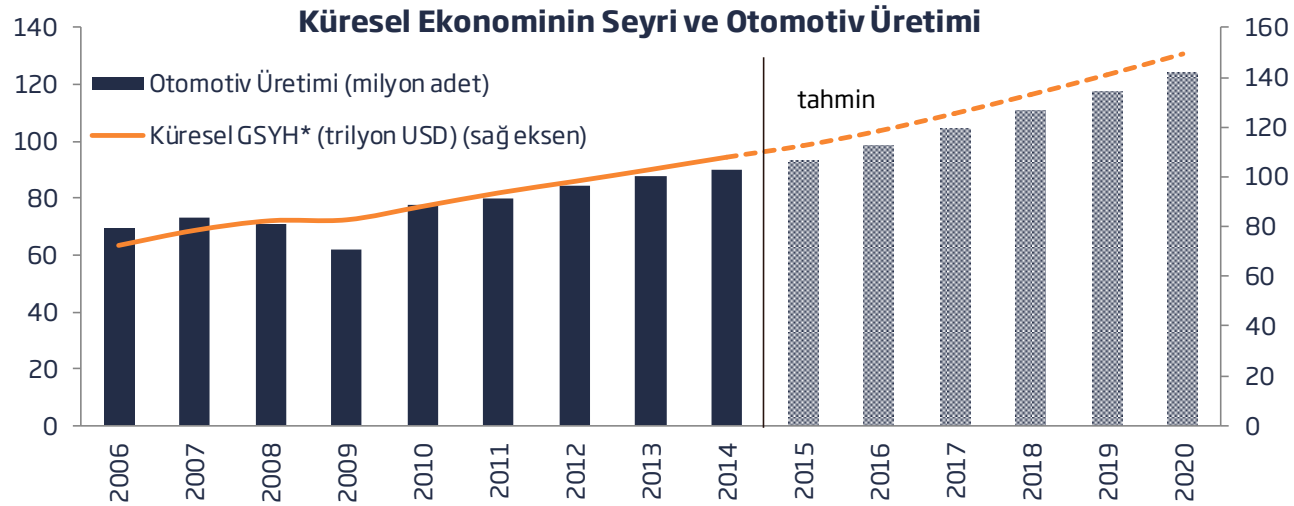
## II. DÜNYADA OTOMOTİV SEKTÖRÜ

## DÜNYA

- Yoğun sermaye ve teknoloji yatırımı gerektiren sektörlerin başında gelen otomotivde küresel ölçekte 50 civarında firma faaliyet göstermektedir. Söz konusu firmalar başta ABD, Japonya, Almanya, Fransa, İtalya ve İngiltere olmak üzere gelişmiş ülkelerde üretime başlamıştır. Yakın tarihe kadar otomotiv üretimi söz konusu ülkelerin ve bu ülke firmalarının güdümünde gerçekleştirilmiştir.
- Gelişmiş ülke menşeli otomotiv firmaları lojistik ve maliyet kaygılarıyla üretim süreçlerini dünyanın çeşitli ülkelerine dağıtmıştır. Bu politikaların sonucunda tasarım ve geliştirme süreçlerinin yanı sıra ileri teknoloji gerektiren çoğu süreç gelişmiş ülkelerde kalmaya devam ederken, gelişmekte olan ülkelere ucuz işgücü ve muhtemel pazar alternatiflerine olan yakınlıklarına bağlı olarak montaj süreçlerini taşımışlardır.
- Öte yandan, gelişmekte olan ülkelerdeki orta sınıfın ekonomik olarak kalkınmaya başlamasına bağlı olarak bu ülkelerde otomotiv talebinin artmaya başladığı gözlenmektedir. Bu çerçevede yakın dönemde Çin, Güney Kore, Hindistan gibi gelişmekte olan ülkelerin de kendi markalarıyla üretime geçtikleri görülmektedir. Asya ülkelerinin öncülüğünde gelişmekte olan ülkelerin de üretim rakamları önemli seviyelere gelmiştir.
- Araç sahipliği açısından dünyada gelişmiş ülkeler başı çekmektedir. Bu ülkelerdeki tüketiciler artık mevcut model ve teknolojilerin yerine başta enerji verimliliğini gözeten yeni teknolojiler talep etmeye başlamıştır. Firmalar bu doğrultuda, elektrikli ve hibrid model üretimine dönük yatırımlar gerçekleştirmektedir. Ancak, söz konusu teknolojilerin otomotivde henüz istenilen performansa ulaşamadığı ve bu nedenle tercih edilirlüklerinin düşük kaldığı görülmektedir. İlerleyen yıllarda yeni teknoloji ürünlerin pazar payının özellikle gelişmiş ülkelerde artacağı tahmin edilmektedir.



## DÜNYA / Üretim

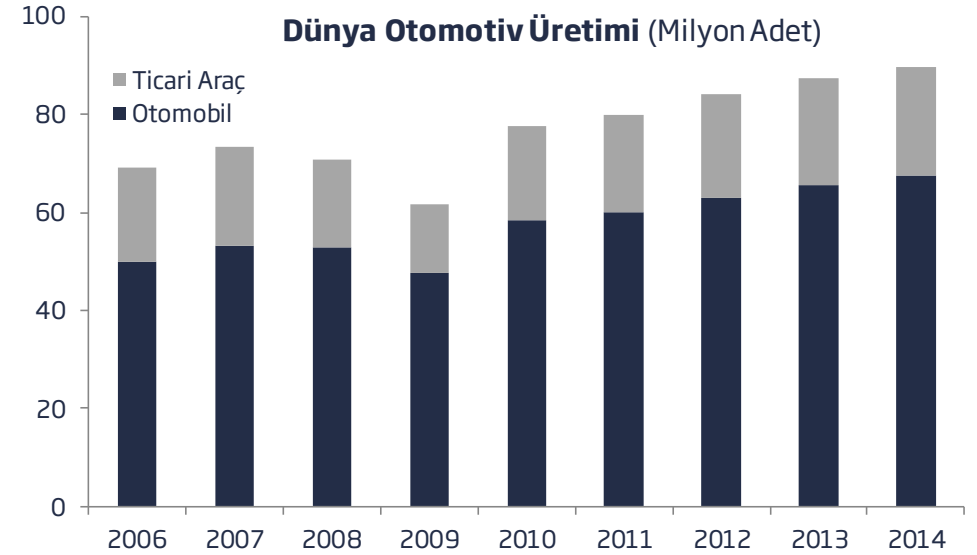
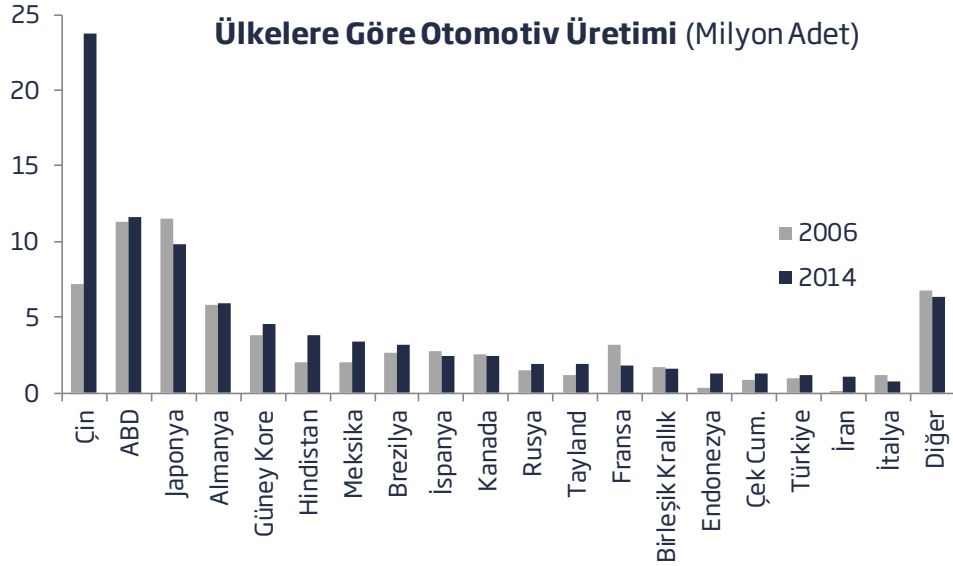


- Otomotiv sektörü yapısal olarak ekonomik gelişmelerden en hızlı etkilenen sektörlerin başında gelmektedir.
- Küresel krizin etkilerinin en yoğun hissedildiği dönem olan 2008 ve 2009 yıllarında düşen otomotiv üretimi, 2010 yılında hızlı bir yükseliş kaydetmiştir. İlerleyen dönemde de otomotiv üretiminin yeniden istikrarlı bir büyüme trendine girdiği gözlenmektedir. 2010 yılından sonra otomotiv üretimi yıllık ortalama %4 artarak 2014 yılını 89,7 milyon adet üzerinde tamamlamıştır.
- İlerleyen dönemde özellikle gelişmekte olan ülkelerin talebinde yaşanacak artışa bağlı olarak otomotiv üretiminin yukarı yönlü seyrine devam edeceği ve önümüzdeki birkaç yıllık süreçte 100 milyon adet sınırını aşacağı tahmin edilmektedir.

(\* Satın alma gücü paritesine göre)

Kaynak: IMF, Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), İktisadi Araştırmalar Bölümü

## DÜNYA / Üretim



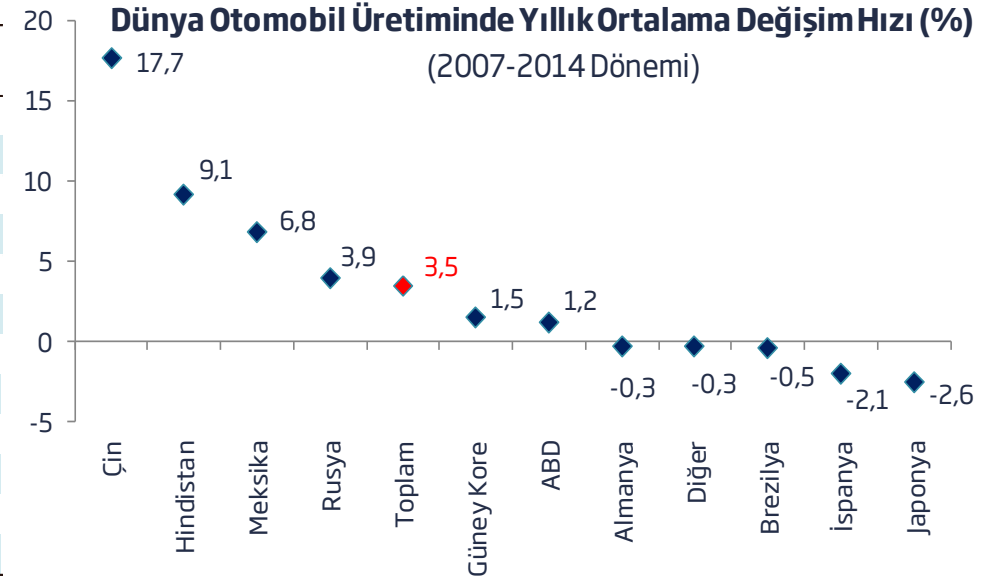
- Son yıllarda otomotiv üretiminde Asya ülkelerinin ağırlığı belirgin bir biçimde artmaktadır. Nitekim, 2006 yılında dünya otomotiv üretiminin %42,3'ü (26,8 milyon adet) Asya ülkeleri tarafından gerçekleştirilirken, bu oran 2014 yılında %51'i (46,2 milyon adet) aşmıştır.
- Ayrıca, talep koşullarına bağlı olarak gelişmekte olan ülkelerin payında da genel olarak artış eğilimi söz konusudur. Başlıca otomotiv üreticisi ülkeler kıyaslandığında, gelişmiş ülkelerin çoğunda otomotiv üretimi adet bazında gerilerken, Çin başta olmak üzere gelişmekte olan ülkelerin üretimleri belirgin biçimde artmıştır. Nitekim, 2006 yılında dünya otomotiv üretiminde 3. sırada yer alan Çin, 2014'te 24 milyon adetlik otomotiv üretimiyle ilk sırayı almaktadır. Buna karşın İtalya, Fransa ve İspanya başta olmak üzere gelişmiş ülkelerin üretimleri kayda değer oranda gerilemiş ve bu ülkeler dönemsel olarak atıl kapasite sorunlarıyla karşılaşmıştır.
- Küresel ölçekte otomotiv üretim kompozisyonunda otomobil ağırlıklı bir yapı söz konusudur. 2014 yılında gerçekleştirilen 89,7 milyon adetlik üretimin 67,5 milyonu otomobil (yaklaşık %75'i), 22,2 milyonu ise ticari araçtır.

Kaynak: OICA

## DÜNYA / Üretim

## Dünya Otomobil Üretimi (Bin Adet)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	%Pay (2007)	%Pay (2014)
Çin	6.381	6.738	10.384	13.897	14.485	15.524	18.084	19.920	12,0	29,5
Japonya	9.945	9.928	6.862	8.310	7.159	8.555	8.189	8.277	18,7	12,3
Almanya	5.709	5.532	4.965	5.552	5.872	5.388	5.440	5.604	10,7	8,3
ABD	3.924	3.777	2.196	2.731	2.977	4.109	4.369	4.253	7,4	6,3
Kore	3.723	3.450	3.158	3.866	4.222	4.167	4.123	4.124	7,0	6,1
Hindistan	1.713	1.846	2.175	2.832	3.040	3.296	3.156	3.158	3,2	4,7
Brezilya	2.391	2.546	2.575	2.585	2.519	2.589	2.723	2.315	4,5	3,4
Meksika	1.209	1.217	943	1.386	1.657	1.810	1.772	1.916	2,3	2,8
İspanya	2.196	1.943	1.813	1.914	1.839	1.540	1.755	1.898	4,1	2,8
Rusya	1.289	1.469	599	1.208	1.744	1.970	1.920	1.684	2,4	2,5
Diğer	14.720	14.394	12.103	13.958	14.383	14.133	14.109	14.377	27,7	21,3
<b>Toplam</b>	<b>53.201</b>	<b>52.841</b>	<b>47.773</b>	<b>58.239</b>	<b>59.897</b>	<b>63.081</b>	<b>65.638</b>	<b>67.525</b>	<b>100</b>	<b>100</b>



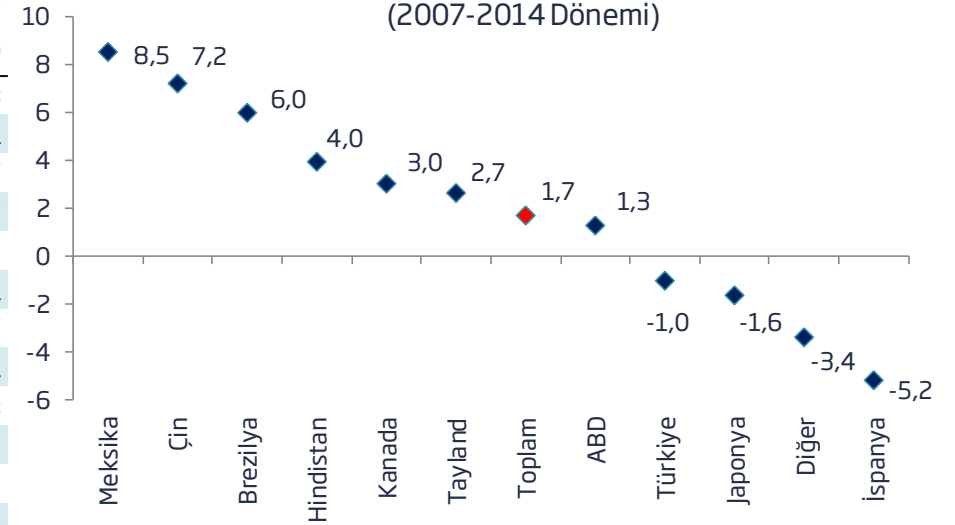
- 2014 yılında küresel otomobil üretiminden en yüksek payı, 19,9 milyon adet otomobil üretimiyle toplam üretiminin %30'unu gerçekleştiren Çin alırken, bu ülkeyi Japonya, Almanya, ABD ve Güney Kore izlemektedir.
- Gelişmiş ülkelerdeki otomobil üretimi halen kriz öncesi seviyelere ulaşamazken, gelişmekte olan ülkelerin hemen hepsinde istikrarlı bir büyüme kaydedilmektedir. Gelişmiş ülkelerin kendi markalarını başka ülkelerde üretme stratejilerinin devam edeceği varsayımının yanı sıra kendi otomotiv markalarını yaratma yolunda önemli aşama kaydeden gelişmekte olan ülkelerin üretim rakamlarının yukarı yönlü seyrine devam etmesi beklenmektedir.
- Gelişmekte olan ülkelerde orta sınıfın giderek zenginleşmesinin ve bu paralelde araç sahipliğinin artmasının da bu ülkelerdeki otomobil üretimini destekleyeceği öngörülmektedir. Özellikle kriz sonrası dönemde, Çin, Hindistan ve Meksika'nın yakaladığı hızlı büyüme performansı dikkat çekmektedir.

Kaynak: OICA

## DÜNYA / Üretim

## Dünya Ticari Araç Üretimi (Bin Adet)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	%Pay (2007)	% Pay (2014)
ABD	6.856	4.896	3.514	5.012	5.685	6.227	6.698	7.408	34,2	33,3
Çin	2.501	2.561	3.407	4.368	3.934	3.748	4.033	3.803	12,5	17,1
Japonya	1.652	1.648	1.072	1.319	1.240	1.389	1.441	1.497	8,2	6,7
Kanada	1.237	887	668	1.101	1.145	1.423	1.415	1.480	6,2	6,7
Meksika	886	950	618	956	1.024	1.192	1.283	1.450	4,4	6,5
Tayland	972	992	686	1.090	920	1.484	1.386	1.137	4,8	5,1
Brezilya	586	670	608	797	888	813	989	831	2,9	3,7
Hindistan	540	486	466	726	887	878	743	682	2,7	3,1
İspanya	694	599	357	474	534	439	409	505	3,5	2,3
Türkiye	465	526	359	491	549	500	492	437	2,3	2,0
Diğer	3.676	3.674	2.235	3.010	3.178	3.066	2.981	2.992	18,3	13,5
<b>Toplam</b>	<b>20.065</b>	<b>17.889</b>	<b>13.990</b>	<b>19.344</b>	<b>19.984</b>	<b>21.155</b>	<b>21.869</b>	<b>22.222</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

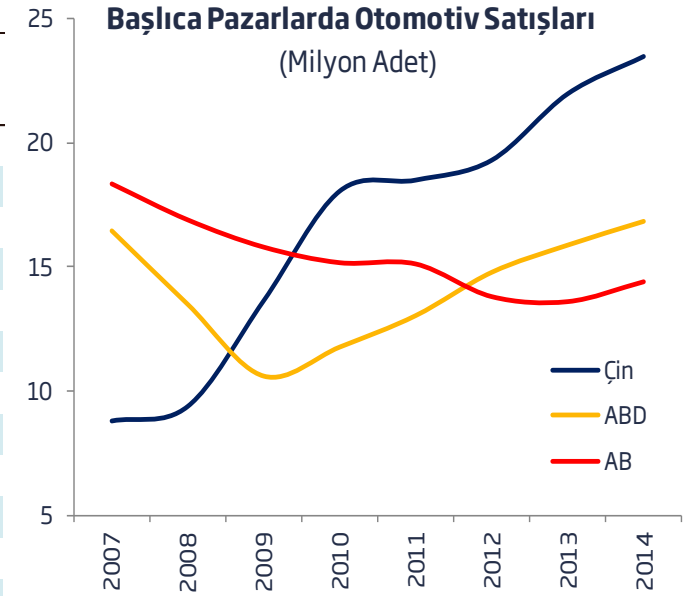
Dünya Ticari Araç Üretiminde Yıllık Ortalama Değişim Hızı (%)  
(2007-2014 Dönemi)

- Dünya ticari araç üretiminin 1/3'ü ABD'de gerçekleştirilmektedir. Çin de hesaba katıldığında bu iki ülkenin ticari araç segmentinde küresel üretimin yarıdan fazlasını gerçekleştirdiği görülmektedir. Japonya, Kanada, Meksika ve Tayland yıllık bir milyon adet üzerinde üretimleriyle öne çıkan diğer ülkelerdir. Türkiye küresel üretimden aldığı %2'lik pay ile İspanya'nın ardından en büyük onuncu ticari araç üreticisidir.
- Ticari araç üretimi otomobil üretimine kıyasla ekonomik aktiviteye daha duyarlıdır. Nitekim, ticari araç üretimi 2008'de %11, 2009'da %22 gerilemiş, 2010 yılında ise %38 artarak söz konusu düşüşü telafi etmiştir. 2008 ve 2009 yıllarında özellikle ABD ve Kanada'da ticari araç üretiminin belirgin şekilde daraldığı görülmektedir.
- 2007-2014 döneminde Meksika, Çin ve Brezilya gibi gelişmekte olan ülkelerde ticari araç üretiminin belirgin şekilde arttığı görülmektedir. Söz konusu dönemde Türkiye'nin ticari araç üretimi yılda ortalama %1 daralmıştır.

## DÜNYA / Tüketim

## Ülkelere Göre Otomotiv Satışları (Bin Adet)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	%Pay (2007)	% Pay (2014)	Yıllık Ort. % Değişim
Çin	8.792	9.381	13.645	18.062	18.505	19.306	21.984	23.492	12,3	26,6	15,1
ABD	16.460	13.493	10.601	11.772	13.041	14.786	15.883	16.842	23,0	19,1	0,3
Japonya	5.309	5.082	4.609	4.956	4.210	5.370	5.376	5.563	7,4	6,3	0,7
Brezilya	2.463	2.820	3.141	3.515	3.633	3.802	3.767	3.498	3,4	4,0	5,1
Almanya	3.482	3.425	4.049	3.198	3.508	3.394	3.258	3.357	4,9	3,8	-0,5
Hindistan	1.994	1.983	2.266	3.040	3.288	3.596	3.241	3.177	2,8	3,6	6,9
Birleşik Krallık	2.800	2.485	2.223	2.294	2.249	2.334	2.596	2.843	3,9	3,2	0,2
Rusya	2.898	3.222	1.597	2.107	2.902	3.142	2.999	2.546	4,0	2,9	-1,8
Fransa	2.629	2.615	2.719	2.709	2.687	2.332	2.207	2.211	3,7	2,5	-2,4
Kanada	1.690	1.674	1.482	1.583	1.620	1.716	1.781	1.889	2,4	2,1	1,6
Diğer	23.060	22.163	19.261	21.768	22.554	22.389	22.550	22.823	32,2	25,9	-0,1
<b>Toplam</b>	<b>71.577</b>	<b>68.343</b>	<b>65.594</b>	<b>75.005</b>	<b>78.198</b>	<b>82.166</b>	<b>85.642</b>	<b>88.240</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>3,0</b>



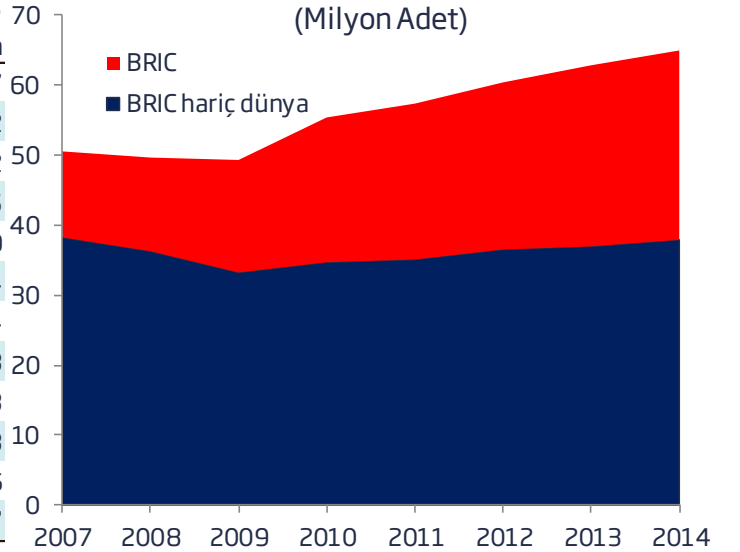
- Üretime benzer şekilde otomotiv talebinde de Çin ve ABD öne çıkmaktadır. Toplam otomotiv satışlarının %45'i bu iki ülkede gerçekleşmektedir. Nüfusu nedeniyle hâlihazırda oldukça önemli bir pazar potansiyeli barındıran Çin'de küresel krizin ardından otomotiv talebindeki artış belirgin biçimde ivme kazanmıştır. 2008 yılında 9,4 milyon adet olan otomotiv satışları, 2011 yılında yaklaşık iki katına ulaşarak 18,5 milyon adete yükselmiştir. İzleyen dönemde Çin'de otomotiv satışları ivme kaybetmiş olsa da artışını sürdürmüş ve 2014 itibarıyla küresel otomotiv satışların adet bazında %26,6'sı bu ülkede gerçekleştirilmiştir. Çin ekonomisinde gözlenen hızlı büyüme oranları da Çin otomotiv pazarının kayda değer biçimde büyümesine olanak sağlamıştır.
- Otomotiv satışlarının seyri açısından genel olarak gelişmekte olan ülkelerin gelişmiş ülkelere göre olumlu yönde ayrıştığı izlenmektedir. Gelişmiş ekonomilerin çoğunda krizden sonra kalıcı bir toparlanma kaydedilememiş olması bu ayrışmanın başlıca nedenidir.

Kaynak: OICA

## DÜNYA / Tüketim

## Ülkelere Göre Otomobil Satışları (Bin Adet)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	%Pay (2007)	% Pay (2014)	Yıllık Ort. % Değişim
Çin	6.298	6.756	10.331	13.758	14.472	15.495	17.928	19.701	12,5	30,3	17,7
ABD	7.562	6.769	5.401	5.635	6.089	7.242	7.585	7.688	15,0	11,8	0,2
Japonya	4.326	4.184	3.905	4.203	3.509	4.572	4.562	4.700	8,6	7,2	1,2
Almanya	3.148	3.090	3.807	2.916	3.174	3.083	2.952	3.037	6,2	4,7	-0,5
Hindistan	1.512	1.545	1.817	2.387	2.510	2.782	2.554	2.571	3,0	4,0	7,9
Brezilya	1.976	2.193	2.475	2.645	2.647	2.852	2.764	2.504	3,9	3,9	3,4
Birleşik Krallık	2.404	2.132	1.995	2.031	1.941	2.045	2.265	2.476	4,8	3,8	0,4
Rusya	2.515	2.897	1.466	1.913	2.654	2.755	2.649	2.287	5,0	3,5	-1,3
Fransa	2.110	2.091	2.302	2.252	2.204	1.899	1.790	1.796	4,2	2,8	-2,3
İtalya	2.494	2.161	2.159	1.962	1.750	1.403	1.305	1.360	4,9	2,1	-8,3
Diğer	16.208	15.849	13.663	15.702	16.425	16.280	16.503	16.857	32,1	25,9	0,6
<b>Toplam</b>	<b>50.552</b>	<b>49.669</b>	<b>49.322</b>	<b>55.403</b>	<b>57.376</b>	<b>60.407</b>	<b>62.858</b>	<b>64.976</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>3,7</b>

BRIC Ülkelerinde Otomobil Satışları  
(Milyon Adet)

- Küresel otomobil pazarından gelişmekte olan ülkelerin aldığı pay artmaktadır. Başta Çin olmak üzere BRIC ülkelerinde (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin) otomobil talebi küresel talebin önemli bir kısmını oluşturur hale gelmiştir. Öyle ki, 2007-2014 döneminde küresel otomobil satışları 14,4 milyon adet artarken, BRIC ülkelerinde otomobil satışlarındaki artış 14,8 milyon adet olmuştur. Söz konusu dönemde küresel satışlardaki artış oranı %29 iken, BRIC ülkelerinde %120 düzeyinde gerçekleşmiştir.
- Gelişmiş ülkelerde otomobil satışları kriz nedeniyle önemli ölçüde gerilemiş, sonrasında tedrici bir toparlanma eğilimi sergilemiştir. Önemli pazarlardan ABD, Japonya ve İngiltere'de otomobil satışları kriz öncesindeki seviyeleri yeniden yakalamıştır. Ancak, Almanya, İtalya ve Fransa başta olmak üzere Euro Alanı'nın önde gelen ekonomilerinde otomobil satışları 2014 itibarıyla istikrar kazanmaktan uzak bir görünüm sergilemektedir.

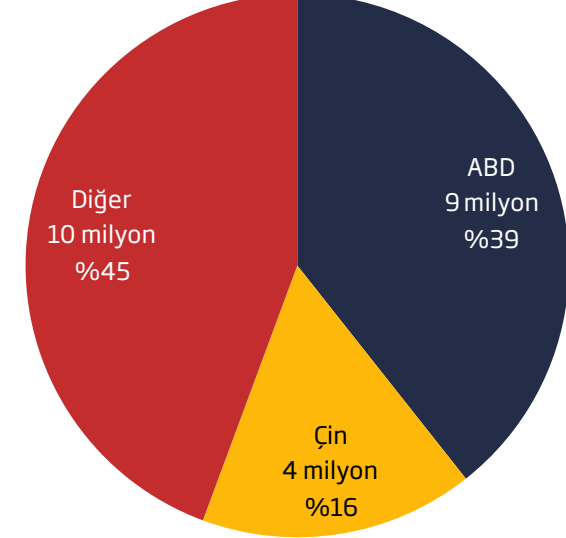
Kaynak: OICA

## DÜNYA / Tüketim

## Ülkelere Göre Ticari Araç Satışları (Bin Adet)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	%Pay (2007)	% Pay (2014)
ABD	8.898	6.724	5.200	6.137	6.951	7.544	8.298	9.154	42,3	39,3
Çin	2.494	2.625	3.313	4.304	4.033	3.811	4.056	3.791	11,9	16,3
Kanada	849	801	753	889	938	968	1.025	1.134	4,0	4,9
Brezilya	487	627	666	870	986	951	1.004	994	2,3	4,3
Japonya	984	898	704	753	701	797	813	863	4,7	3,7
Hindistan	482	438	449	653	777	814	687	606	2,3	2,6
Avustralya	413	415	397	443	449	535	570	582	2,0	2,5
Tayland	459	388	319	454	434	763	667	470	2,2	2,0
Meksika	509	485	337	345	345	375	402	431	2,4	1,9
Fransa	520	523	416	457	483	433	417	415	2,5	1,8
Diğer	4.930	4.750	3.717	4.296	4.724	4.768	4.844	4.823	23,5	20,7
<b>Toplam</b>	<b>21.025</b>	<b>18.674</b>	<b>16.272</b>	<b>19.602</b>	<b>20.821</b>	<b>21.760</b>	<b>22.784</b>	<b>23.264</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

## Ticari Araç Satışında Başlıca Ülkeler

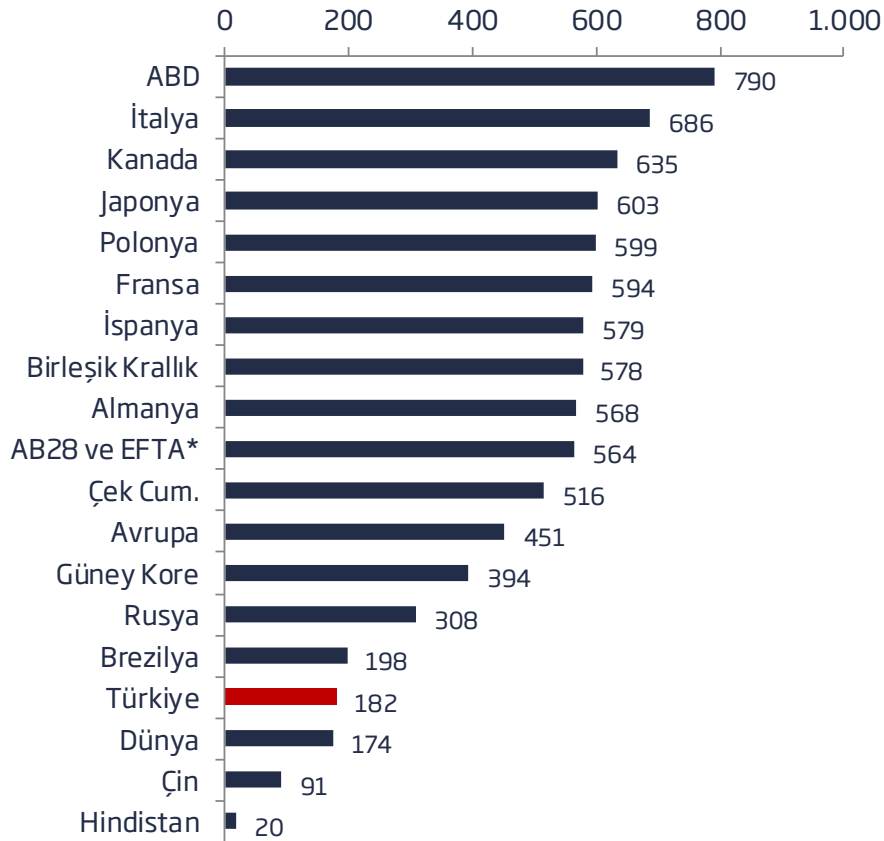


- Ticari araç satışlarında da ABD ve Çin'in hakimiyeti bulunmaktadır. ABD tek başına küresel ticari araç pazarının %39'unu oluştururken, Çin'le birlikte bu iki ülkenin payı %55'in üzerine çıkmaktadır. Ticari araç pazarında Kanada, Brezilya ve Japonya öne çıkan diğer ülkelerdir. Özellikle Brezilya'da 2006-2011 döneminde ticari araç segmentinde kaydedilen artış dikkat çekmektedir.
- Türkiye'nin otomotiv ihracatında başlıca pazarı konumundaki AB ülkelerinden yalnızca Fransa önemli satış rakamlarına sahiptir. Diğer AB ülkelerinin satış rakamları oldukça düşük seyretmektedir.

## DÜNYA / Tüketim

## Ülkelere Göre Araç Sahipliği (2013)

(Adet/Bin Kişi)



Kaynak: OICA

(\*) EFTA: Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi

- 2013 yılı rakamlarına göre dünyada bin kişiye düşen motorlu araç sayısı 174'tür. ABD'de bin kişiye 790 adet araç düşerken, Avrupa genelinde 451 adet araç düşmektedir. Avrupa'da araç sahipliği açısından ilk sırayı bin kişiye 686 motorlu aracın düştüğü İtalya alırken, İtalya'yı, Polonya, Fransa ve İspanya izlemektedir.
- Rusya araç sahipliği açısından diğer gelişmekte olan ülkelerden önce gelmekle birlikte gelişmiş ülkelerin gerisinde kalmaktadır. Rusya'da bin kişiye 308 araç düşerken Brezilya'da bin kişiye 198, Çin'de 91, Hindistan'da ise yalnızca 20 adet araç düşmektedir. Türkiye'de ise bin kişiye 2012 yılında 173 araç düşerken, bu rakam 2013'te 182'ye çıkmıştır.
- Araç sahipliğinin gelişmekte olan ülkelerde düşük seviyede seyretmesi otomotiv firmaları için önemli fırsatlar yaratmaktadır. Bu çerçevede, otomobil firmalarının Hindistan ve Çin başta olmak üzere gelişmekte olan ülkeleri yeni yatırımları için yoğunlukla tercih ettiği görülmektedir. Türkiye de genç nüfus yapısı ve düşük araç sahipliği ile önemli alternatiflerden biri olarak öne çıkmaktadır.



# III. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

## TÜRKİYE

-1960	1960 -1980	1980 - 2000	2001 -
Askeri amaçlı üretimler	İthal ikameci politikalar	Küreselleşme - Liberalleşme	Küresel rekabet
Ticari araç üretiminin başlaması	İlk önemli ortaklıklar	Yeni yatırımlar	Tüketici talebinin çeşitlenmesi
	Üretim ve montaj tesislerinin kurulmaya başlanması	Modernizasyon ve kapasite artırımı	Motor teknolojilerinde yaşanan gelişim
	Otomotiv yan sanayiinin gelişimi	Otomotiv ihracatının başlaması	

- Türkiye’de motorlu kara taşıtları imalatı II. Dünya Savaşı ertesinde askeri amaçlı araçların ve sonrasında ticari kamyonların üretimi ile başlamıştır. Söz konusu üretimler günümüze kıyasla düşük miktarlarda ve büyük ölçüde montaj süreci ile sınırlı kalmıştır. Sektör esas atılımı 1960’larda başlayan ithal ikamesi prensibi çerçevesinde yapmıştır. Yabancı otomotiv üreticileriyle yerli yatırımcıların gittiği ortaklıklarla otomotiv sektörü yurt içinde ilk ciddi yatırımlarına kavuşmuştur.
- 1980’den itibaren liberal politika uygulamaları, ucuz iş gücü ve konumu Türkiye’ye dönük yabancı yatırımları arttırmıştır. Yeni yatırımların yanı sıra mevcut işletmelerdeki modernizasyon ve kapasite artırımları ile küreselleşme otomotiv sektörünün ihracat yapabilmesine olanak sağlamıştır. 1990’ların ikinci yarısından itibaren otomotiv üretim tesisleri entegre yapıya kavuşmuş, Türkiye küresel ölçekte önemli üreticilerden biri haline gelmiştir.
- 2000’lerin ortasından itibaren küresel rekabette geline seviyelerin yanı sıra tüketici talebinde yaşanan çeşitlenme ile otomotiv firmaları özellikle otomobil segmentinde konforu artırıp yakıt tüketimini azaltıcı teknolojilere dönük AR-GE çalışmalarını hızlandırmışlardır. Günümüzde sektörde tasarım ve motor teknolojileri odaklı bir gelişim yaşanmaktadır. Nitekim, yurt içinde faaliyet gösteren 137 AR-GE merkezinden 50’si otomotiv firmaları tarafından kurulmuştur.

Kaynak: Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, OSD, Deloitte

## TÜRKİYE

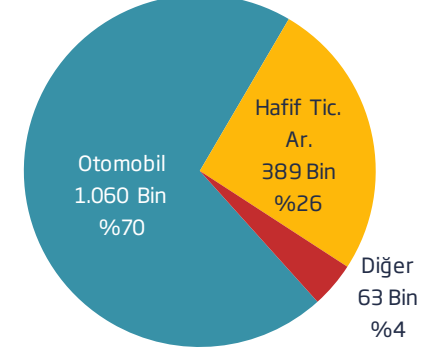
- Türkiye otomotiv sektöründe faaliyet gösteren firmalar Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) çatısı altında örgütlenmişlerdir. Halen OSD üyesi 14 firma bulunmakta olup bunlardan 12'si motorlu kara taşıtları üretimi ile iştigal etmekte; diğer iki firma olan Hattat Tarım ve Türk Traktör ise "Tarım ve Ormancılık Makinelerinin İmalatı" sektöründe faaliyet göstermektedir.
- TÜİK tarafından yayınlanan verilere göre sektörde yoğunlaşma oranı "çok yüksek" düzeyde hesaplanmıştır. Buna göre toplam cironun %75'ten fazlası ilk dört firmaya; %90'dan fazlası ise ilk sekiz firmaya aittir. Yoğunlaşma oranının yanı sıra ilk yatırım tutarlarının ve AR-GE gereksinimlerinin de yüksek olması, özellikle otomobil üretiminde sektöre yeni girişleri zorlaştırmaktadır. Ancak, büyük otomotiv firmalarının küresel üretim zincirlerindeki gelişmeler paralelinde ülkemizde üretime yönelik yatırım yapması mümkün gözükmektedir. Ayrıca, yatırımlar kamu tarafından da belli şartlar dahilinde teşvik edilmektedir.
- Türkiye'de motorlu kara taşıtları üretimi, birkaç istisna üretim tesisi haricinde ağırlıklı olarak Doğu Marmara bölgesinde kümelenmiş durumdadır. Bu bölge yurt içindeki en büyük pazar olan İstanbul'a yakın olmanın yanında en önemli ihracat pazarı konumundaki Avrupa'ya lojistik olarak en uygun bölge olarak ilk yatırımlardan itibaren sektör tarafından tercih edilegelmiştir.
- Sektörde faaliyet gösteren firmaların toplam üretim kapasitesi yılda yaklaşık 1,5 milyon araçtır.
- Türkiye'de motorlu kara taşıtları üretiminden sağlanan toplam istihdam yaklaşık 40 bin kişidir. Yan sanayinin yanı sıra pazarlama, satış ve dağıtım kanallarında istihdam edilenlerle birlikte sektördeki faaliyetin dolaylı olarak yaklaşık 400 bin kişilik istihdam sağladığı tahmin edilmektedir.

## TÜRKİYE / Üretim

## Türkiye'de Otomotiv Üretimi (Bin Adet)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Oca.-May. 2014 (I)	Oca.-May. 2015 (II)	II/I (% Değ.)
Otomobil	635	622	511	603	640	572	632	733	294	318	8
Ticari Araçlar	465	526	359	491	549	500	492	437	162	225	39
<i>Hafif Ticari Araçlar*</i>	414	471	342	459	502	460	448	395	145	204	41
<i>Diğer</i>	51	55	17	32	48	40	44	42	17	21	23
<b>Toplam</b>	<b>1.099</b>	<b>1.147</b>	<b>870</b>	<b>1.095</b>	<b>1.189</b>	<b>1.072</b>	<b>1.124</b>	<b>1.170</b>	<b>456</b>	<b>543</b>	<b>19</b>

## Yurt İçi Mevcut Üretim Kapasiteleri\*\* (2013)



- Gelişmekte olan ülkelerin genelinde otomotiv üretimi ivmeli biçimde artarken, Türkiye'de üretim dalgalı seyretmektedir. İç ve dış talep koşullarının istikrarlı bir seyir izlememesi sektörün üretim rakamları üzerinde belirgin bir baskı oluşturmaktadır.
- 2000-2007 arasından otomotiv sektörü önemli miktarda yabancı yatırım çekmiştir. Küresel krizin etkilerinin hissedilmeye başlaması sektöre dönük yatırımların gerilemesine neden olmuş ve bu yıldan itibaren yabancı yatırımlarda bir ivme kaybı söz konusu olmuştur. Ayrıca, krize rağmen BRIC ülkelerinin sergilediği performans ve otomotiv talebindeki artışla bu ülkelere yönelen yatırımlar Türkiye'nin üretim rakamlarını baskı altına almaktadır.
- Türkiye'de otomotiv üretiminde otomobil ağırlıklı bir yapı bulunmakla birlikte ticari araç üretiminin toplam üretimden aldığı pay dünya ortalamasının üzerindedir. Dünyada ticari araç üretiminin payı %25 civarında seyrederken, Türkiye'de bu oran son 10 yılda %45 civarında seyretmiştir. 2014 yılında ise otomotiv sektörü üretiminin %37,3'ü ticari araçlardan oluşmuştur.
- 2015 yılıyla birlikte yurt içi otomotiv pazarında kaydedilen canlılık otomotiv sektörünün üretim rakamlarını da görünür biçimde yukarı çekmektedir. Mayıs ayında büyük otomotiv üreticisi firmalarda yaşanan grevlerin üretim rakamlarını baskı altına almasına rağmen yılın ilk 5 ayında otomotiv sektörü üretimi %19 artarken, en hızlı yükseliş %41 ile hafif ticari araç segmentinde kaydedilmiştir. Bu dönemde otomobil üretimi %8 artarak 318 bine ulaşmıştır.

(\*) Kamyonet ve minibüs

(\*\*) Kapasite verilerinde ürünler arasında geçiş olabilmektedir.

Kaynak: OSD

## TÜRKİYE / Üretim

## İSO 500 Büyük Sanayi Kuruluşu Kapsamındaki Otomotiv Ana Sanayi Firmaları

2014 Sırası	Firma	Üretimden Satışlar (Milyon TL)	Satış Hasılatı (Milyon TL)	İstihdam (Kişi)
2	Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.	10.539	12.146	9.376
3	Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş.	8.777	8.778	5.789
9	TOFAŞ Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.	6.001	7.661	6.304
12	Mercedes-Benz Türk A.Ş.	4.772	8.227	6.455
13	Hyundai Assan Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.	4.627	5.493	-
15	Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye A.Ş.	4.194	4.236	2.822
88	Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş.	956	1.055	2.220
126	Temsa Global San. ve Tic. A.Ş.	720	968	1.557
150	Anadolu-Isuzu Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.	617	731	779
171	MAN Türkiye A.Ş.	561	562	1.599
199	Honda Türkiye A.Ş.	488	839	759

- Yurt içinde faaliyet gösteren otomotiv ana sanayi firmalarının tümü İSO tarafından açıklanan 2013 500 büyük sanayi kuruluşu listesinde yer alırken, 2014 yılı listesinde Karsan bulunmamaktadır. 2014 yılında listedeki tüm otomotiv ana sanayi firmalarının ilk 200 kuruluş arasında bulunduğu görülürken, Ford Otosan, Oyak-Renault ve Tofaş Türkiye'nin en büyük 10 sanayi kuruluşu içinde yer almaktadır.
- 2014 yılında Ford Otosan 12,15 milyar TL'lik satış hasılatı elde etmiştir. Bu firmayı 8,8 milyar TL ile Oyak-Renault, 8,2 milyar TL ile Mercedes-Benz ve 7,7 milyar TL ile Tofaş takip etmiştir. İstihdam açısından da ilk sırayı Ford Otosan alırken, Mercedes-Benz ikinci, Tofaş üçüncü, Oyak-Renault ise dördüncü sıradadır. Bu dört firma 2014 yılında 28 bin civarında kişiye istihdam olanağı yaratmıştır.
- 2014 yıl sonuna göre yurt içinde en fazla üretim kapasitesine 415 bin adet/yıl ile Ford sahiptir. Aynı dönemde Tofaş 400 bin adet/yıl ve Renault ise 360 bin adet /yıl ile diğer başlıca tesislere sahip firmalardır.

## TÜRKİYE / Üretim

Türkiye Otomotiv Üretiminin Firmalara Dağılımı (2014)

	Otomobil		Ticari Araç		Toplam	
	Adet	Pay (%)	Adet	Pay (%)	Adet	Pay (%)
Oyak Renault	318.246	43,4	-	-	318.246	27,2
Ford Otosan	9.790	1,3	234.892	53,8	244.682	20,9
TOFAŞ	59.109	8,1	163.698	37,5	222.807	19,0
Hyundai Assan	203.157	27,7	-	-	203.157	17,4
Toyota	131.504	17,9	-	-	131.504	11,2
Mercedes Benz Türk	-	-	22.205	5,1	22.205	1,9
Honda Türkiye	11.633	1,6	-	-	11.633	1,0
Anadolu Isuzu O.S.	-	-	7.680	1,8	7.680	0,7
Otokar	-	-	3.266	0,7	3.266	0,3
TEMSA Global	-	-	2.500	0,6	2.500	0,2
Karsan	-	-	1.714	0,4	1.714	0,1
MAN Türkiye	-	-	1.051	0,2	1.051	0,1
<b>Toplam</b>	<b>733.439</b>	<b>100,0</b>	<b>437.006</b>	<b>100,0</b>	<b>1.170.445</b>	<b>100</b>

Kaynak: OSD

- Yurt içi otomotiv üretiminde 12 adet firma faaliyet göstermektedir. Bu 12 firmanın 4 tanesi yalnızca otomobil, 6 tanesi sadece ticari araç üretmektedir. 2 firma ise hem otomobil hem ticari araç üretimi gerçekleştirmektedir.
- 2014 yılı rakamlarına göre otomobil üretiminde adet olarak ilk sırayı 318 bin adeti aşan üretimi ile yurt içi otomobil üretiminin %43'ünü gerçekleştiren OYAK Renault almaktadır. Üretim rakamına göre sırasıyla Hyundai Assan, Toyota, TOFAŞ, Honda Türkiye ve Ford Otosan diğer önde gelen otomobil üreticileridir. 2015 yılında yaşanan grevler söz konusu firmaların üretim rakamlarını aşağı çekmiş olsa da sıralama ilk 5 ay itibarıyla değişmemiştir.
- Ticari araç üretiminde ise Ford Otosan ve TOFAŞ kamyonet üretiminde gösterdikleri performans ile üretim rakamları açısından ticari segmentte belirgin bir üstünlüğe sahiptir. İki firma toplam yurt içi ticari araç üretiminin %91'ini gerçekleştirmektedir.

Kaynak: OSD

## TÜRKİYE / Tüketim

## Yurt İçi Motorlu Taşıt Sayısı (Bin Adet)

	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon <sup>(2)</sup>	Motosiklet	Özel amaçlı	Toplam
2006	6.141	358	176	1.696	710	1.823	34	10.937
2007	6.472	373	189	1.890	729	2.003	39	11.696
2008	6.797	384	200	2.066	744	2.181	35	12.407
2009	7.094	384	201	2.205	727	2.303	34	12.949
2010	7.545	387	209	2.399	726	2.389	35	13.691
2011	8.113	389	220	2.611	728	2.527	34	14.623
2012	8.649	396	236	2.795	752	2.658	33	15.518
2013	9.284	422	220	2.933	756	2.723	36	16.374
2014	9.858	427	211	3.062	774	2.828	41	17.202
2015 <sup>(1)</sup>	9.944	429	212	3.090	777	2.831	41	17.325

- İç pazarda yıllar itibarıyla ekonomik performanstaki değişikliklere paralel olarak yaşanan dalgalanmalar, otomotiv ürünlerinin talep ve gelir esnekliklerinin yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Gelir seviyesinin düşüklüğü hanehalkının otomotiv talebinin büyük ölçüde kredi kanalıyla finanse edilmesine neden olduğundan, bankacılık sektörünün ve tüketici finansman şirketlerinin kredi plasman iştahı otomotiv satışlarında önemli oranda belirleyici olabilmektedir. Bu çerçevede taşıt kredisi faiz oranlarının seyri ve tüketici finansman şirketleri tarafından uygulanan kampanyalar kredi kullanım miktarını ve otomotiv iç pazarını doğrudan etkilemektedir. Tüketicilerin Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) indirimleri ve zamlarına tepkilerinin pazara hızlı bir şekilde yansması da otomotivdeki yüksek fiyat esnekliğini teyit etmektedir.
- Yurt içi pazar henüz gelişmiş ülkelerdeki doyumluğa erişmemiştir. TÜİK tarafından yayınlanan verilere göre Ocak 2015 itibarıyla Türkiye'de trafiğe kayıtlı araç sayısı 17,3 milyon adet olup bunun 9,9 milyonu otomobillerden oluşmaktadır.

(1) Veriler Ocak 2015 itibarıyladır.

(2) Ağır tonajlı yük taşıtlarını da kapsar (çekici, damperli kamyon, tanker, çöp kamyonu vb.)

Kaynak: OSD

## TÜRKİYE / Tüketim

## Yurt İçi Otomotiv Satışları (Bin Adet)

Bin adet	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Oca.-May. 2014 (I)	Oca.-May. 2015 (II)	II/I (% Değ.)
Otomobil	373	357	306	370	510	594	556	665	587	178	260	46
Ticari Araçlar	296	277	221	206	283	317	261	228	220	63	105	67
<i>Hafif Ticari Araçlar*</i>	<i>245</i>	<i>237</i>	<i>188</i>	<i>187</i>	<i>251</i>	<i>271</i>	<i>221</i>	<i>189</i>	<i>180</i>	<i>48</i>	<i>86</i>	<i>79</i>
<i>Diğer</i>	<i>52</i>	<i>39</i>	<i>33</i>	<i>19</i>	<i>32</i>	<i>46</i>	<i>40</i>	<i>40</i>	<i>40</i>	<i>14</i>	<i>19</i>	<i>28</i>
<b>Toplam</b>	<b>670</b>	<b>634</b>	<b>527</b>	<b>576</b>	<b>793</b>	<b>911</b>	<b>818</b>	<b>893</b>	<b>807</b>	<b>241</b>	<b>365</b>	<b>51</b>

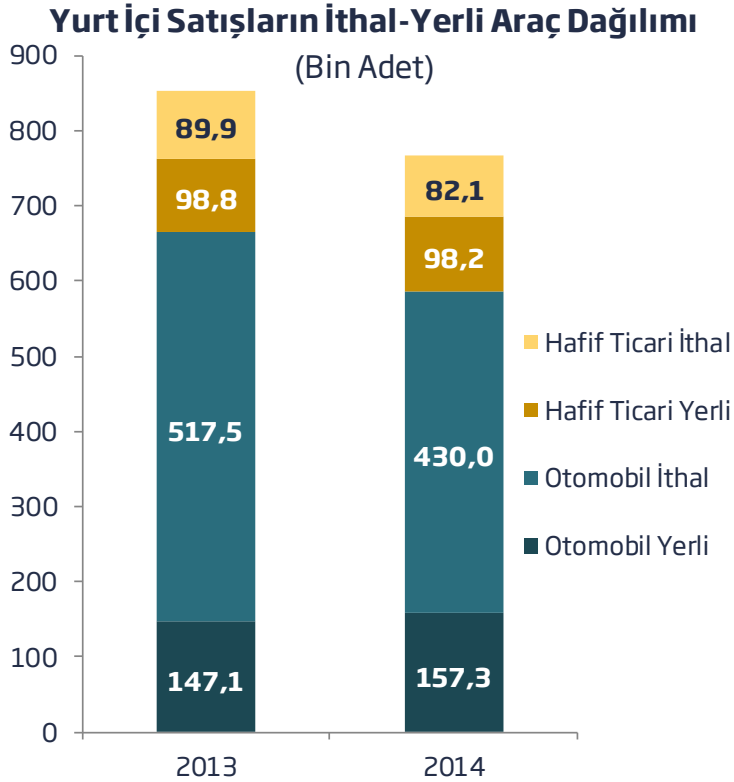
- Türkiye’de motorlu kara taşıtları pazarının alt segmentlere göre dağılımına bakıldığında, 10 yıllık süreçte toplam pazarın yaklaşık %65’ini otomobil satışlarının, %35’ini ticari araç satışlarının oluşturduğu görülmektedir. Ticari araç satışlarının dağılımında ise hafif ticari araç satışlarının belirgin bir ağırlığı söz konusudur. Toplam ticari araç pazarının %85’ini hafif ticari araç segmenti oluştururken, diğer ticari araç satışı ticari araç pazarından %15 pay almaktadır.
- Türkiye’de otomotiv pazarının yıllar itibarıyla seyri incelendiğinde, pazar kayıplarının genel ekonomik kriz ve yavaşlama dönemleriyle eş zamanlı gerçekleştiği, büyüme dönemlerinde ise yurt içi otomotiv talebinin de hızlı bir şekilde artabildiği görülmektedir.
- 2013 yılında bir önceki yıla göre %9,2 büyüyerek 893 bin seviyesine ulaşan Türkiye otomotiv pazarı 2014 yılındaki ÖTV artışı, BDDK’nın kredi kullanımına yönelik kısıtlamaları ve TCMB’nin tüketici finansman şirketlerini zorunlu karşılık kapsamına almasına bağlı olarak bu şirketlerin maliyetlerindeki yükseliş ile iç talepte yaşanan yavaşlama nedeniyle 2014’ü %10 daralarak 807 bin adet seviyesinde kapatmıştır. Bu dönemde otomobil satışları %12, ticari araç satışları %4 daralmıştır.
- 2015 yılının Ocak-Mayıs döneminde ise toplam otomotiv pazarı adet bazında %51, otomobil pazarı %46 oranında genişlemiştir. 2015 genelinde bu eğilimin sürmesi halinde sektörün yılsonunda tarihi yüksek satış rakamlarına ulaşması beklenmektedir.

(\*) Kamyonet ve minibüs

Kaynak: OSD



## TÜRKİYE / Tüketim



- Türkiye otomotiv pazarının dikkat çeken özelliklerinden birisi yurt içi üretim rakamının iç talebi karşılayabilecek seviyede olmasına karşın, iç pazarda ithal araç satışının yüksek olmasıdır.
- 2000'li yılların başından itibaren yurt içinde ithal araçların pazar payı dalgalı ancak yukarı yönlü bir seyir izlemiştir. Toplam otomotiv pazarında 2001'de %48 olan ithal araçların payı, 2013'te %69'a yükselmiştir. 2014 yılında vergi oranlarında yaşanan yükselişin yanı sıra yurt içi siyasi gerginliğin etkisiyle kurların sert biçimde yükselmesi ithal araç satışları üzerinde etkisini göstermiş ve ithal otomotiv satışının toplam satışlar içindeki payı %65'e gerilemiştir.
- 2014 yılında ithal araç satışında yaşanan 92 bin adetlik düşüşün 88 bin adeti ithal otomobil satışındaki gerilemeden kaynaklanmıştır. Aynı yıl, toplam otomobil satışı 77 bin adet gerileyerek yerli otomobil pazar payının yükselmesini sağlamıştır. Bu düşüşe rağmen otomobil alt segmentinde ithal ürünlerin pazar payı %70-75 civarında seyretmektedir. Ticari segmentte %40 civarında olan ithal ürünlerin payı, hafif ticari segmentte %45'e yakın seyretmektedir.

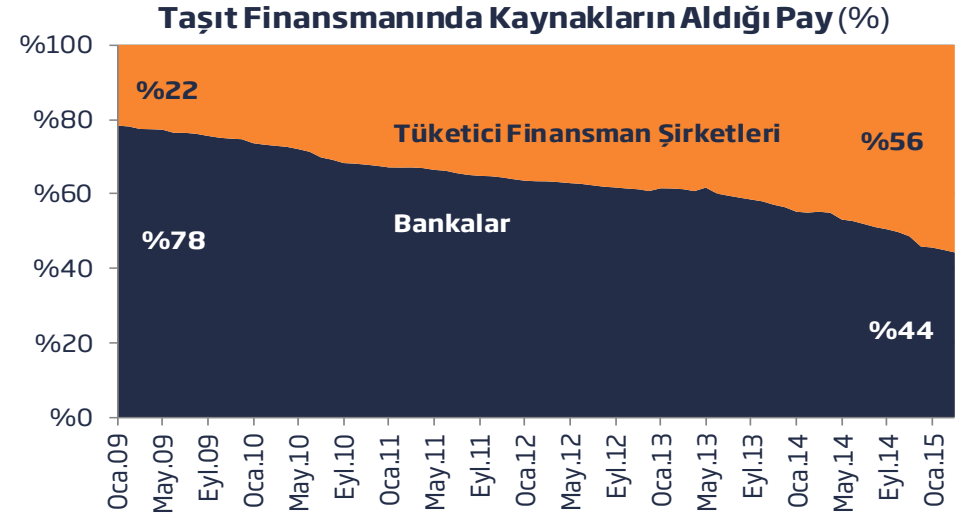
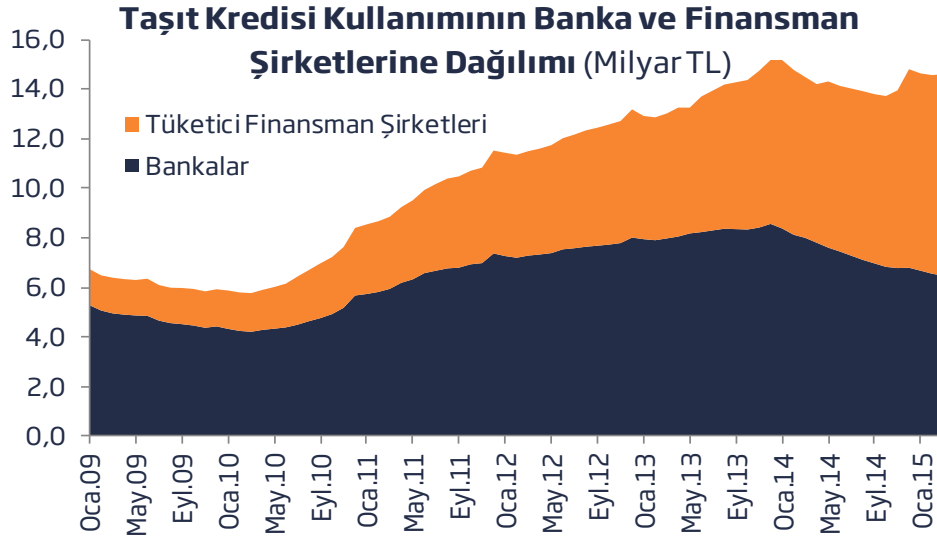
## TÜRKİYE / Tüketim

## Yurt İçi Otomotiv Satışlarının Markalara Dağılımı (2014) (Adet)

Marka	Otomobil			Hafif Ticari			Toplam		
	Yerli	İthal	Toplam	Yerli	İthal	Toplam	Yerli	İthal	Toplam
Volkswagen	0	84.646	84.646	0	24.001	24.001	0	108.647	108.647
Renault	64.455	25.572	90.027	0	8.716	8.716	64.455	34.288	98.743
Fiat	33.363	6.179	39.542	41.922	7.664	49.586	75.285	13.843	89.128
Ford	1.610	35.682	37.292	49.208	333	49.541	50.818	36.015	86.833
Hyundai	23.225	21.685	44.910	0	1.565	1.565	23.225	23.250	46.475
Opel	0	39.255	39.255	0	0	0	0	39.255	39.255
Toyota	24.175	10.146	34.321	0	1.670	1.670	24.175	11.816	35.991
Dacia	0	27.897	27.897	0	6.572	6.572	0	34.469	34.469
Mercedes-Benz	0	23.100	23.100	0	8.028	8.028	0	31.128	31.128
BMW	0	26.174	26.174	0	0	0	0	26.174	26.174
Peugeot	0	17.026	17.026	1.264	5.832	7.096	1.264	22.858	24.122
Citroen	0	14.389	14.389	1.977	6.048	8.025	1.977	20.437	22.414
Nissan	0	19.422	19.422	0	275	275	0	19.697	19.697
Audi	0	17.809	17.809	0	0	0	0	17.809	17.809
Skoda	0	14.537	14.537	0	0	0	0	14.537	14.537
Diğer	10.521	46.463	56.984	3.853	11.422	15.275	14.374	57.885	72.259
<b>Toplam</b>	<b>157.349</b>	<b>429.982</b>	<b>587.331</b>	<b>98.224</b>	<b>82.126</b>	<b>180.350</b>	<b>255.573</b>	<b>512.108</b>	<b>767.681</b>

- 2014 yılında yurt içi otomotiv pazarında en çok Volkswagen marka araç satışı gerçekleştirilmiştir. İkinci sırada Renault yer alırken, Fiat ve Ford diğer önemli otomotiv markalardır. 2014 yılında pazarın %50'si söz konusu dört firmadan oluşmuştur.
- %14,2 ile yurt içi otomotiv pazarında en yüksek paya sahip olan Volkswagen, Türkiye'de üretim gerçekleştirilmekte ve satışa sunduğu bütün araçları ithal etmektedir. Aynı durumdaki firmalardan pazar payı açısından ilk on beş içinde yer alanlar sırasıyla Opel, Dacia, Mercedes-Benz, BMW, Nissan, Audi ve Skoda'dır.

## TÜRKİYE / Tüketim



- Türkiye’de otomotiv talebindeki doygunluk düzeyinin gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşmasının önünde engeller bulunmaktadır. Genel olarak gelir düzeyinin düşüklüğü ve dağılımı problemleri talep artışının önündeki en önemli iki sorun olarak dikkat çekmektedir. Gelir düzeyinin düşük oluşu hanehalkını borçlanma yoluyla araç sahibi olmaya sevk etmektedir.
- 2009 yılındaki krizin etkisiyle zayıflayan taleple birlikte 5,8 milyar TL’ye gerileyen taşıt kredisi toplam stoku, Ocak 2014’e kadar istikrarlı biçimde artarak 15,2 milyar TL’ye yükselmiştir. 2014 yılı başında uygulamaya konan BDDK’nın kredi kullanımına yönelik kısıtlamaları ve TCMB’nin tüketici finansman şirketlerini zorunlu karşılık kapsamına almasına bağlı olarak 2014’ün son aylarına dek aşağı yönlü bir seyir izleyen taşıt kredisi kullanımı Kasım ve Aralık aylarındaki yıl sonu kampanyaları nedeniyle özellikle tüketici finansman şirketlerinin sağladığı finansmandaki artış paralelinde yükselmiştir.
- Son yıllarda taşıt kredisi kullanımında tüketici finansman şirketlerinin rolü artmaktadır. Özellikle otomotiv distribütörlüğü yapan firmaları bünyesinde barındıran holdinglerin yanı sıra bilfiil bankaların tüketici finansman şirketleri kurduğu ve otomotiv distribütörlüğü yapan firmalarla anlaşma yaparak pazar paylarını artırdıkları görülmektedir.

Kaynak: ODD, BDDK

## TÜRKİYE / Yasal Düzenlemeler

- 2014 yılı başında cari açıktaki artışı kontrol altına almak ve daha istikrarlı büyüme oranlarına ulaşmak adına Şubat ayından itibaren geçerli olmak üzere Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu (BDDK) kullandırılan taşıt kredilerini yeniden düzenleme yoluna gitmiştir. Söz konusu düzenleme ile taşıt bedelinin kredi ile finanse edilen kısmında sınırlamaya gidilmesinin yanı sıra vade sayısı en fazla 48 ay olacak şekilde belirlenmiştir.
- Sektörü ilgilendiren bir diğer düzenleme de Bakanlar Kurulu'nun 31.12.2013 tarihli ve 2013/5761 sayılı kararı ile getirilmiş olup, Resmi Gazetede 1 Ocak 2014'te yayımlanmıştır. Buna göre motor silindir hacmi 1,6 litrenin altındaki araçlarda %40 seviyesindeki ÖTV oranının %45'e; motor silindir hacmi 1,6-2 litre arasındaki araçlarda %80 düzeyindeki ÖTV oranının %90'a; motor silindir hacmi 2 litrenin üzerindeki araçlarda %130 olan ÖTV oranının da %145'e çıkartılması karara bağlanmıştır.
- Yayımlı tarihinde yürürlüğe girmiş bulunan kararlar birlikte ÖTV artışından kaynaklanan fiyat artışları silindir hacmine bağlı olarak araç fiyatlarına da yansımıştır. Yüksek fiyat esnekliği olan otomotiv sektöründe her ne kadar üretici ve distribütör firmalar vergi artışı nedeniyle fiyatlarda yaşanan yükselişin bir kısmını kendi üzerlerine almış olsalar da nihai tüketiciye yansıyan fiyatlarda da belirgin biçimde artışlar yaşanmıştır.
- Bu çerçevede taşıt kredisi hacmi 2014 yılında gerileme eğilimi sergilemiştir.
- Türkiye'de otomotiv sektörünün canlanabilmesi ve yeni yatırım çekebilmesi için ön koşul olarak güçlü bir potansiyeli olan yurt içi talebin hareketlenmesi gerekmektedir. Bu durumun gerçekleşmesi ancak taşıt sahipliği üzerindeki vergi yükünün hafifletilmesi ile mümkün olabilecektir.

## TÜRKİYE / İhracat

Türkiye Otomotiv İhracatı (Bin Adet)

Bin adet	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Oca.-May. 2014 (I)	Oca.-May. 2015 (II)	II/I (% Değ.)
Otomobil	430	504	525	389	440	443	413	485	582	245	247	1
Ticari Araçlar	266	316	385	240	314	348	317	344	303	123	146	19
<i>Hafif Ticari Araçlar*</i>	<i>256</i>	<i>298</i>	<i>368</i>	<i>233</i>	<i>308</i>	<i>340</i>	<i>309</i>	<i>335</i>	<i>296</i>	<i>121</i>	<i>144</i>	<i>19</i>
<i>Diğer</i>	<i>10</i>	<i>18</i>	<i>17</i>	<i>7</i>	<i>7</i>	<i>9</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>7</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>13</i>
<b>Toplam</b>	<b>697</b>	<b>820</b>	<b>910</b>	<b>629</b>	<b>754</b>	<b>791</b>	<b>730</b>	<b>828</b>	<b>885</b>	<b>368</b>	<b>394</b>	<b>7</b>

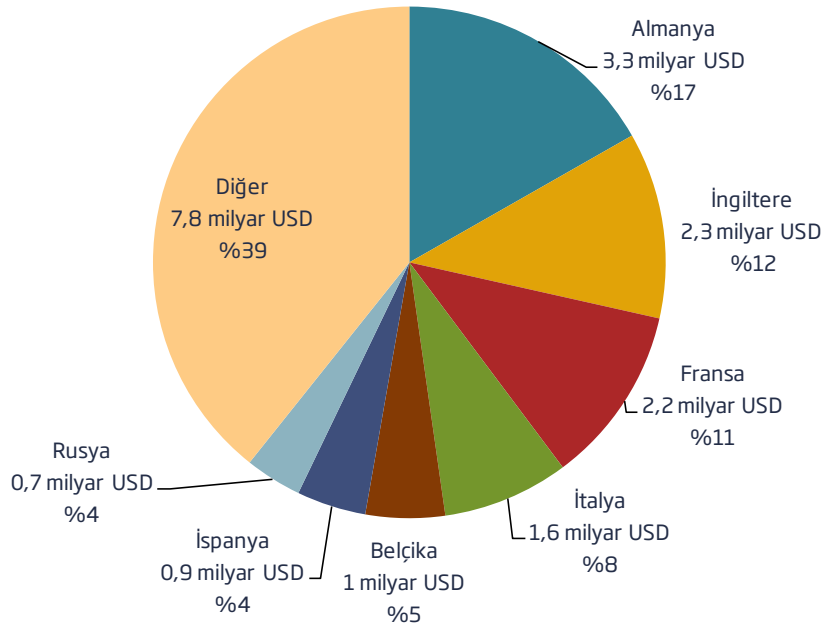
- 2000'li yıllarda küresel likidite bolluğunun etkisiyle Türkiye'nin otomotiv ihracatı yükselmiş ve 2008 yılında 900 bin adedin üzerine çıkmıştır. Küresel ekonomik krizin etkisiyle 2009 yılında 629 bine gerileyen taşıt araçları ihracatı tekrar artış kaydetmeye başlamış ve 2014'te 885 bin adedin üzerinde gerçekleşmiştir.
- Türkiye otomotiv sektörü için %70'in üzerinde seyreden ihracat/üretim oranı iç talebin canlı olduğu yıllarda gerileme eğilimi göstermektedir.
- Otomotiv sektörü en fazla ihracatı otomobil segmentinde yapmaktadır. 2008 yılında yapılan 525 bin adet otomobil ihracatına karşın, 2009'da ancak 389 bin adet otomobil yurt dışına satılabilmektedir. İzleyen dönemde yukarı yönlü bir seyir söz konusu olmakla birlikte 2014 yılına kadar kriz öncesindeki seviyeleri yakalamak mümkün olmamıştır. Sektör 2014 yılında 582 bin adet otomobil ihracatı gerçekleştirmiştir. Ticari araç segmentinde ise kriz öncesi seviyeler henüz yakalanamamıştır. Ana ihrac pazarlarının otomotiv talebinin istikrar kazanamaması söz konusu segmentte ihracat rakamını baskı altında tutmaktadır.
- 2015 yılının ilk beş ayında toplam otomotiv ihracatında adet bazında bir önceki yılın aynı dönemine göre %7'lik bir artış söz konusudur. Ancak söz konusu dönemde TL'nin dolar karşısında izlediği zayıf seyre bağlı olarak sektörün ihracatı değer bazında %12 düşüş kaydetmiştir.

(\*) Kamyonet ve minibüs

Kaynak: OSD

## TÜRKİYE / İhracat

Otomotiv İhracatının Ülkelere Göre Dağılımı  
(2014)



- İhracat/üretim oranının yüksekliği nedeniyle ihracat pazarlarındaki gelişmeler sektör açısından önem arz etmektedir. Sektörün ihracatında en önemli pazar AB ülkeleridir. 2014 yılına ait verilerden ihracatın adet bazında ülkelere göre dağılımı incelendiğinde, toplam otomotiv ihracatının %70'den fazlasının AB ülkelerine gerçekleştirildiği görülmektedir. Almanya, İngiltere, Fransa ve İtalya Türkiye'nin 2014 yılı otomotiv ihracatının yaklaşık yarısını oluşturmaktadır.
- Otomotiv ihracatında pazar yoğunlaşmasının yüksek olması sektör için bir risk unsurudur. Halihazırda yüksek araç sahipliği ile kısıtlı bir pazar imkanı sunan Euro Alanı'nın mevcut ekonomik konjonktürde istikrarlı bir toparlanma içine girememiş olması bu bölgeye dönük satışları kısıtlamaktadır.
- Ayrıca, son dönemde küresel otomotiv üretiminde değişen tablonun da etkisiyle Doğu Avrupa ülkeleri, Çin ve Hindistan'ın artan üretim rakamları ile Türk otomotiv üreticilerinin ihracatını olumsuz yönde etkilemeleri beklenmektedir.

## TÜRKİYE / İhracat

## Markalara Göre İhracat (Adet)

Adet	2012	2013	2014	Pay % (2014)
OYAK Renault	227.162	266.508	257.992	29,1
Ford Otosan	191.149	208.722	187.921	21,2
Hyundai Assan	67.453	85.500	179.793	20,3
TOFAŞ	154.068	160.309	142.234	16,1
Toyota	63.549	86.908	109.517	12,4
Mercedes Benz Türk	4.054	5.331	3.438	0,4
Honda Türkiye	7.959	2.121	1.560	0,2
MAN Türkiye	885	898	937	0,1
Anadolu Isuzu O.S.	943	770	748	0,1
OTOKAR	510	620	580	0,1
TEMSA Global	856	663	423	0,0
KARSAN	10.994	10.120	37	0,0
BMC	341	1	0	0,0
<b>Toplam</b>	<b>729.923</b>	<b>828.471</b>	<b>885.180</b>	<b>100,0</b>

- İhracat verileri ihracatçı firmalar bazında incelendiğinde, sektörde halihazırda yüksek ihracat gerçekleştiren otomotiv firmalarının küresel bazda faaliyet gösteren otomotiv devleri olduğu görülmektedir. Bu nedenle otomotiv ihracatında ve sektörün gelişiminde bu firmaların kendi üretim ve satış planlamaları yüksek oranda rol oynamaktadır. Zira adet bazında ihracat içinde ilk beş sırada bulunan Oyak Renault, Ford Otosan, Hyundai Assan, Tofaş ve Toyota'nın toplam payı 2014 yılı rakamlarına göre %99'un üzerinde bulunmaktadır.

## TÜRKİYE / Onuncu Kalkınma Planı Hedefleri

## Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) 2018 Sonu Otomotiv Sektörü Hedefleri (Bin Adet)

Senaryolar	Bin Adet	Yerli Satış	İhracat	Üretim	Yerli Payı (%)
GSYH %2,2	Otomobil	218	534	752	32
	Hafif Tic. Ar.	171	311	482	56
	Ağır Tic. Ar.	32	9	41	80
	<b>Toplam</b>	<b>421</b>	<b>854</b>	<b>1.275</b>	<b>40</b>
GSYH %5,5	Otomobil	368	534	902	35
	Hafif Tic. Ar.	246	311	557	60
	Ağır Tic. Ar.	33	9	42	82
	<b>Toplam</b>	<b>647</b>	<b>854</b>	<b>1.501</b>	<b>50</b>
GSYH %8,0	Otomobil	590	534	1124	40
	Hafif Tic. Ar.	341	311	652	65
	Ağır Tic. Ar.	34	9	43	84
	<b>Toplam</b>	<b>965</b>	<b>854</b>	<b>1.819</b>	<b>55</b>

- Kalkınma Bakanlığı'nın açıkladığı 2014-2018 yıllarını kapsayan Onuncu Kalkınma Planı dönemine ait 3 farklı senaryo bulunmaktadır. Bu senaryoların ilkinde yıllık GSYH büyüme oranı ortalama %2,2, bir diğerinde %5,5, sonuncusunda ise %8 olarak varsayılmıştır. Söz konusu senaryoların ilkinde yerli araç pazar payının %40 civarında kalacağı ve yıllık üretim rakamının 1,3 milyona yaklaşacağı tahmin edilmektedir. Yıllık ortalama büyüme oranının %5,5 olarak varsayıldığı ikinci senaryoda yerli araçların yurt içi tüketimden aldığı pay %50 olarak hesaplanmış ve 1,5 milyon adetlik üretim hedeflenmiştir. En iyimser senaryo olan yıllık ortalama büyüme varsayımının %8 olduğu senaryoda ise yerli otomotiv satışının yurt içi pazardan %55 pay alması ve sektörün toplam üretim rakamının 1,8 milyon adet üzerine çıkması planlanmaktadır.

- Söz konusu senaryolar içinde Türkiye'nin son dönemde kaydettiği büyüme performansına bakarak ilk senaryonun öne çıktığı görülmektedir.
- Son iki senaryonun gerçekleşebilmesi için mevcut kapasite kullanım oranlarıyla 200-300 bin adetlik üretim kapasitesine sahip en az iki yeni yatırıma ihtiyaç duyulmaktadır. Ancak, küresel ölçekte BRIC ülkelerinin yatırım cazibesi Türkiye'den fazladır. Bu çerçevede, 2018 yılına dek Türkiye'nin mevcut tesislerle üretime devam edeceği ve yeni yatırım gelmeyeceği öngörülmektedir.



## TÜRKİYE / Girdi-Maliyet Yapısı

- Motorlu kara taşıtları sanayiinin temel girdileri, motor ve aktarma organları, metal sac, plastik ve kauçuk ile elektronik devreler ve gömülü yazılımlar olarak sıralanmaktadır. Bunların yanı sıra AR-GE ve lojistik altyapı da üretimde önem arz eden unsurlardır. Araç maliyetine oranla değerlendirildiğinde motor ve aktarma organlarının payı %35-40, elektronik ve gömülü yazılımların payı ise %30-35 olarak hesaplanmaktadır. Elektronik ve yazılım, inovasyon çalışmalarından en yüksek payı almakta olup önümüzdeki yıllarda bu eğilimin sonucu olarak araç değerindeki payının da %50'nin üzerinde çıkması beklenmektedir.
- Türkiye'de kurulu otomotiv yan sanayi kuruluşlarının bir aracın %85'inin yerli malzemeyle üretilmesine olanak sağlayacak genişlikte bir ürün gamına sahip olduğu ifade edilmesine karşın, özellikle 2000'li yıllarla birlikte motorlu kara taşıtları üretiminde yerli parça kullanım oranının gerilediği ve 1990'lardaki %40'lar seviyesinden %20'lerin altına düştüğü bilinmektedir. Bu olgunun başta gelen sebebinin, sektörde kapasite ve üretim artışı ile yaşanan dönüşüm ve ortaya çıkan ihtiyaçlar olduğu düşünülmektedir.
- Ana girdilerdeki temel sorunların incelenmesi, yerli girdi kullanımındaki tablonun sebepleri hakkında da ipucu vermektedir. En büyük maliyet unsuru olan motor ve aktarma organları, aynı zamanda sektörde yerleşme oranı en düşük girdidir. Ekonomi Bakanlığı bünyesinde yürütülmekte olan Girdi Tedarik Stratejisi (GİTES) çalışması kapsamında, motor ve aktarma organları üretiminin ihtiyacı karşılayamamasının nedenleri olarak ölçek yetersizliği ile pik, sfero döküm ve dövme sanayiindeki eksiklikler vurgulanmıştır. AR-GE konusunda yeterli yetkinliğin ve teknoloji/patent üretiminin olmayışı ve bu bağlamda üniversite-sanayi işbirliğinin istenilen ölçüde sağlanamaması da gerekli kalite ve ölçekte motor üretimi yapılabilmesini geciktirmektedir. Benzeri sorunlar, elektronik aksam ve yazılım teknolojileri için de geçerlidir.
- Diğer temel girdilerde de yerli girdi kullanımının düşük kalmasına neden olan sorunlar bulunmaktadır. Metal ve sac alanında, vasıflı hammadde ve kalite sorunlarının yanı sıra zamanında, uygun fiyatla ve yeterli miktarda tedarikin sağlanabilmesinde sorunlar yaşanmaktadır. Kauçuk ve plastikte ithalata bağımlılık ve kalıp üretiminin yetersizliği ön plana çıkmaktadır. Bu faktörlere bağlı olarak motorlu kara taşıtları üretiminde temel girdilerde yaygın bir dışa bağımlılık söz konusudur. Yan sanayiinin gelişmesini de engelleyen nitelikteki bu sorunlar nedeniyle, üretim ve ihracatın artmasına paralel olarak otomotive yönelik ara malları ithalatı da artmakta ve bu durum sektörün dış ticaret dengesine olumsuz yansımaktadır.

# IV. GENEL DEĞERLENDİRME ve BEKLENTİLER

**GENEL DEĞERLENDİRME ve BEKLENTİLER / Dünya**

- Küresel ölçekte otomotiv sektöründe sınırlı sayıda firma faal durumdadır. Gelişmiş ülke menşeli söz konusu firmalar üretim politikalarını değişen trendler doğrultusunda şekillendirmekte ve bir süredir otomotiv üretiminin gelişmekte olan ülkelere kayma eğiliminde olduğu görülmektedir. Özellikle BRIC ülkeleri son yıllarda otomotiv üretiminde ön plana çıkmaktadır. Ayrıca, günümüzde Güney Kore, Çin ve Hindistan başta olmak üzere pek çok gelişmekte olan ülkenin kendi otomotiv markalarını yaratma konusunda başarılı olduğu görülmektedir.
- BRIC ülkeleri sergiledikleri ekonomik performansı otomotiv tüketim rakamlarına da yansıtmayı başarmış ve 2006-2014 döneminde küresel ölçekte hem üretim hem tüketim artışında başı çekmiştir. Önümüzdeki süreçte Çin'in sahip olduğu ağırlığı hem üretim hem de tüketim açısından korumaya devam etmesi beklenirken, Hindistan'ın küresel otomotiv sektöründe giderek daha fazla yer edinmeye başlayacağı tahmin edilmektedir.
- Önümüzdeki yıllarda, otomotiv sektöründe kriz sonrasında başlayan küresel dönüşümün devam etmesi beklenmektedir. Küresel otomotiv sektöründe konsolidasyonun yeni şirket birleşmeleri ve ortaklıklar ile devam edeceğini öngörmektedir. Buna karşılık mevcut katma değer ve kârlılık yapısının değişeceği tahmin edilmektedir. Halen ağırlıklı olarak üretimin montajı aşamasında yoğunlaşan katma değer, önümüzdeki dönemde giderek hammadde, temel girdi/bileşenler; ayrıca satış ve satış sonrası hizmetler ile bilgi teknolojileri faaliyetlerine kayması beklenmektedir. Artan çevre sorunları ve bu konudaki mevzuatın sıkılaşması ile birlikte düşük karbondioksit emisyonuna sahip motorların ve elektrikli araçların yaygınlaşması, bu alanda yatırımların yoğunlaşması öngörülmektedir. Bilgi teknolojilerindeki gelişmeyle birlikte gerek konfor gerekse sürüş ve trafik güvenliği açısından elektronik donanım ile araç tasarımı ve maliyetlerinde bilgi teknolojileri/elektronik bileşenlerin öneminin katlanarak artacağı tahmin edilmektedir.

**GENEL DEĞERLENDİRME ve BEKLENTİLER / Türkiye**

- Yurt içinde 2014 yılı başında gerçekleştirilen vergi düzenlemeleri ve taşıt kredisi kullanımına getirilen kısıtlamalarla otomotiv iç pazarı 2013'e göre %10 daralmış olup otomobilde %12, hafif ticari araçlarda %4 oranlarında küçülme kaydedilmiştir.
- 2015 yılının ilk aylarında ise otomotiv satışlarında hızlı bir artış söz konusudur. Ocak-Mayıs 2015 döneminde otomobil satışları %46 artarken, hafif ticari araç satışları geçen yılın aynı dönemine göre %79 yükselmiştir. 2015 yılının ilk beş ayında ihracatta kaydedilen artış dikkate alındığında, TL'deki değer kaybına bağlı olarak kazanılan rekabet gücünün de desteğiyle, 2008 yılında yakalanan adet bazında ihracat rekorunun bu yıl kırılacağı düşünülmektedir.
- Sektör açısından en önemli ihracat pazarı olan AB ülkelerinde ekonomik performansın henüz istikrar kazanmaması bu ülkelere yönelik ihracat artışını sınırlandırmaktadır. Ayrıca, otomotiv sektöründe AB dışı pazarlara açılma konusunda belirli bir hareketlenme görülmekte ve kısmen sonuçlar alınmakla birlikte, ağırlığı çok büyük olan Avrupa pazarının tam olarak ikame edilebilmesi mümkün görülmemektedir. Bununla birlikte, TL'deki değer kaybı ihracat artışındaki yavaşlamayı bir miktar telafi etmektedir.
- 2015'in ilk beş ayında otomotiv sektörü üretimindeki artışın tüm segmentlerde yurt içi talepteki artış oranlarının altında kaldığı görülmektedir.
- Otomotiv sektörünün önemli firmalarında Mayıs ayı ortasında başlayan ve sektör geneline yayılma eğilimi gösteren grevler sektörün Mayıs ve kısmen Haziran ayına ait üretim ve ihracat rakamlarını aşağı çekmiştir. Söz konusu grevler nedeniyle, Mayıs ayında ticari araç üretimi %6, otomobil üretimi ise %18 gerilemiştir. Grevlerin olumsuz etkisinin ihracat rakamlarına da yansıdığı görülmüştür. 12 aylık rakamlara bakıldığında %8 artan otomotiv ihracatı, Mayıs'ta bir önceki yılın aynı ayına göre %28 gerilemiştir. Sektörün otomobil ihracatı da Mayıs ayını yıllık bazda %30 gerilemeyle kapatmıştır.
- Sektördeki grevlerin sona ermiş olmasıyla Mayıs ayında yaşanan düşüşlerin izleyen dönemde tekrarlanmayacağı ve bu aya ait kayıpların sektör tarafından telafi edilebileceği değerlendirilmektedir.

## GENEL DEĞERLENDİRME ve BEKLENTİLER / Türkiye

- Seçim çalışmaları kapsamında hükümet kanadından ticari amaçlı kullanılan araçların 2016 yılsonuna dek yenilenmesi durumunda bu yeni alımlardan ÖTV tahsil edilmeyeceğine işaret eden açıklamalar gelmiştir. Söz konusu açıklamaların uygulamaya geçmesi halinde yurt içi pazarın olumlu yönde etkileneceği düşünülmektedir.
- Türkiye’de otomotiv sektörünün stratejisi, 2011 yılında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından yayımlanan Strateji Belgesi ve Eylem Planı ile ortaya konmuştur. Burada otomotiv sektörünün orta vadeli geleceği ile ilgili yapılan temel tespitler; ekonomik krizle birlikte ortaya çıkan tabloda küresel ölçekte alım gücünün düşeceği, buna bağlı olarak otomotive yönelik talebin bir süre daha kriz öncesine göre daha düşük seyredeceği, tüketicilerin konfor ve güvenlik taleplerini korumakla birlikte bu beklentilere cevap verebilen daha ucuz araçlara yöneleceği, çevreci araçlara talebin ve kamu desteğinin artacağı, üretim ve geliştirme çalışmalarının geleneksel merkezlerden az gelişmiş ülkelere kayacağı olarak özetlenebilir.
- Bu bağlamda Türkiye’de otomotiv sektörü için belirlenen vizyon, genel sanayi stratejisi ile eşgüdüm içerisinde, bölgesinde AR-GE ve üretim üssü olmak olarak belirlenmiştir. Bu vizyon çerçevesinde belirlenen hedefler, AR-GE altyapısının iyileştirilmesi, tasarım, üretim, markalaşma beceri ve kapasitesinin artırılması, iç ve dış pazarların geliştirilmesi, hukuki ve idari düzenlemelerin iyileştirilmesi ve fiziki altyapının geliştirilmesi olarak sıralanmaktadır.

## MAKROEKONOMİK BEKLENTİLER / Türkiye

## Türkiye Ekonomisi

	2014	2015 (T)
Reel Büyüme (%)	2,9	3,0
Cari Açık/GSYH (%)	5,7	5,1
DİBS Faizi (%)	8,8	9,0
TÜFE (% , yılsonu)	8,2	8,0

Kaynak : İktisadi Araştırmalar Bölümü  
(T) Tahmin

## Makroekonomik Değişkenlerin Sektör Üzerinde Beklenen Etkileri



İç  
Talep



Döviz Kuru  
Gelişmeleri

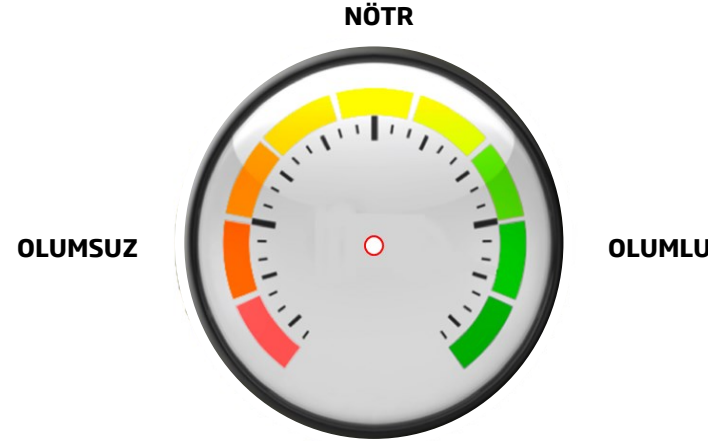


Petrol  
Fiyatları



AB  
Ekonomisi

## EK - I



Başlıca makroekonomik değişkenlerin demir çelik sektörü üzerinde önümüzdeki döneme ilişkin olarak beklenen olumlu veya olumsuz etkileri görsel olarak ifade edilmiştir.

Göstergelerin incelenmesinde, belirtilen beklentinin makroekonomik değişkenin kendisi ile değil, bu değişkenin sektöre muhtemel etkisiyle ilgili olduğu dikkate alınmalıdır. Buna ilave olarak, belirli bir makroekonomik değişkenin sektöre etkisinden bahsederken bu etkinin tek bir performans göstergesine özgülenmesinden çok, daha genel bir yaklaşım esas alınmıştır. Bu çerçevede olumlu veya olumsuz yöndeki etki kârlılıktaki, cirodaki, finansman giderleri ve diğer maliyetlerdeki, pazar gelişmelerindeki etkilere veya bunların bileşimlerine işaret edebilmektedir.

## YASAL UYARI



Bu rapor Bankamız uzmanları tarafından güvenilir olduğuna inanılan kamuya açık kaynaklardan elde edilen bilgiler kullanılmak suretiyle, sadece bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır ve hiçbir şekilde finansal enstrümanların alım veya satımı konusunda tavsiye veya finansal danışmanlık hizmeti sağlanması olarak yorumlanmamalıdır. Bu raporda yer verilen görüş ve değerlendirmeler, hiçbir şekilde Türkiye İş Bankası A.Ş.'nin kurumsal yaklaşımını yansıtmamakta olup, raporu kaleme alan uzmanların kişisel görüş ve değerlendirmeleridir. Türkiye İş Bankası A.Ş. bu raporda yer alan bilgi, görüş ve değerlendirmelerin doğru, değişmez ve eksiksiz olması konusunda herhangi bir şekilde garanti vermemektedir. Türkiye İş Bankası A.Ş. bu raporda yer alan bilgilerde herhangi bir bildirimde bulunmaksızın değişiklik yapma hakkına sahiptir. Bu rapor ve içindeki bilgilerin kullanılması nedeniyle doğrudan veya dolaylı olarak oluşacak zararlardan Türkiye İş Bankası A.Ş. hiçbir şekilde sorumluluk kabul etmemektedir.

İşbu rapor üzerinde Bankamızın telif hakkı olup, Bankamızın yazılı izni alınmaksızın herhangi bir kişi tarafından, herhangi bir amaçla, kısmen veya tamamen çoğaltılamaz, dağıtılamaz veya yayımlanamaz. Tüm haklarımız saklıdır.