

## Piyasalardaki Dalgalanma Otomotiv Sektörüne Nasıl Yansıyor?

Pınar ELMAS

Otomotiv sektörü, ekonomide yarattığı katma değer, istihdama olan katkısı ve ilişkide bulunduğu diğer sektörlerdeki teknolojik gelişmenin sürükleyicisi olarak stratejik önemi bulunan bir sektördür.

Bugün Türkiye’de yük ve yolcu taşımacılığının yaklaşık % 90’ı kara yolu ile yapılmaktadır.

Bu da otomotiv sektöründe ülkemizin ne kadar önemli bir potansiyele sahip olduğunu gösteriyor.

Bununla birlikte otomotiv sektörü ekonomik istikrarsızlık ortamından ve küreselleşmenin getirdiği rekabet ortamından en çok etkilenen sektörlerden biri.

Nitekim Dolar ve Avro’daki ani artış, Haziran ayının girmesiyle otomobil fiyatlarına %3-10 oranında artışlarla yansıdı.

Piyasalardaki dalgalanmaya bağlı olarak fiyatlardaki artışın devam edeceği tahmini ile Mayıs sonu ve Haziran başında otomobil satışları önemli ölçüde artış gösterdi.

Araç üreticisi firmalar piyasalardaki dalgalanmayı mümkün olduğunca fiyatlara yansıtılmamaya çalışsalar da Ford yüzde 2-4, Renault yüzde 3, Fiat yüzde 4.5, Hyundai yüzde 5 oranında zam yaptı.

Bu oranın birkaç aya yayılarak yüzde 20'lere ulaşacağı tahmin ediliyor.



Fiyat artışlarının tek kalemde yapılmayacak olmasının tüketiciyi tetikleyeceği ve satışları daha da arttıracığı öngörülüyor.

Otomobil satışlarındaki bu artış, kısa sürede banka kredilerine olan talebi de yükseltti.

Çünkü, ülkemizde sıfır otomobil satışlarının yaklaşık %70’i banka kredileriyle yapılıyor.

Bu durumda otomobildeki talep artışı nedeniyle bankaların otomobil kredi faiz oranlarının ne olacağı da ayrı bir merak konusu.

Tablo 1. Bankaların YTL Cinsinden Sıfır Km.Taşıt Kredi Faizleri

Banka Adı	Vade Süresi (Ay)	Faiz Oranları
Akbank	48	1,45
Garanti	48	1,45
İş Bankası	48	1,40
Vakıflar Bankası	48	1,45
Yapı Kredi Bankası	60	1,45
FinansBank	48	1,50
Ziraat Bankası	48	1,25
Halk Bankası	48	1,34
Koçbank	48	1,42
HSBC	48	1,40
TEB	48	1,44
Oyak Bank	144	1,40

Kaynak: Otomotiv Sanayi Derneği

Dövizdeki yükselmenin hemen ardından sıfır otomobil fiyatlarına yapılan zam, uzun süredir durgun olan ikinci el piyasasının da canlanmasına neden oldu.

Bunda tatil aylarının başlamasıyla insanların tatile otomobille gitme düşüncesinin de payı büyük.



İkinci el araçlarda geçmişte tercih daha çok az yakıt harcayan araçlardan yana olurken, sıcaklarla birlikte talebin klimalı araçlara yöneldiği gözlemleniyor.

Sıfır otomobilde fiyatların daha da yükselmesiyle ikinci elde hareketli dönemin devam edeceği öngörülüyor.

Ayrıca ikinci el otomobilin bir avantajı da vergilerinin sıfır araçlara göre düşük olması.

Zira, 1301-1600 cc motor hacmine sahip sıfır bir otomobilin vergisi yıllık 487 bin YTL'yi bulurken, aynı motor hacminde 7-11 yaş arası bir aracın yıllık vergisi 213 bin YTL'ye iniyor.

Bu da 2. el araç tercihini tetikleyen bir diğer neden.

### 2005'in rekoru 2006'da kırılacak gibi görünüyor.



Ülkemizdeki otomotiv sektörü de son birkaç yıldır hep yükselen bir grafik çiziyor.

2006, daha ilk aylarından sektörün 2005 yılında ulaştığı rekoru kıracağına sinyallerini veriyor.

Rakamlar 2006'nın Ocak-Nisan döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre toplam üretim, pazar, ithalat ve ihracat rakamlarında %12-18'lik bir artış olduğunu gösteriyor.



## AR&GE BÜLTEN 2006 HAZİRAN – SEKTÖREL

Üretimin toplamda 2005'in Ocak-Nisan dönemine göre %12'lik artışla 308 bin 424'e, otomobilde %18'lik bir artışla 168 bin 49'a ulaştığı görülüyor.

Aynı dönemde toplam pazarda % 12'lik artışla 209 bin 488'e, otomobilde %11'lik artışla 118 bin 609'a ulaşıldı.

Bir önceki yılın Nisan ayı ile kıyaslandığında ise %16 artışla 28 bin 907 adet ticari araç satıldığını görüyoruz.

Ayrıca 2006 Nisan ayında 28 bin 835 hafif ticari araç, 2 bin 841 traktör, 4 bin 161 kamyon, 664 midibüs, 247 otobüs ve 5 bin 72 ağır ticari araç satışı yapıldı.

Toplam pazarda ithalat ve ihracat rakamlarına bakıldığında artış oranının ithalat lehine geliştiği görülüyor.

2006'nın Ocak-Nisan döneminde toplam ithalat %17,5 artarak 126 bin 480, toplam ihracat %12 artarak 209 bin 173 oldu.

Otomobilde ise ihracatın, ithalatın önüne geçtiği görülüyor.

Otomobilde aynı dönemde ithalat %16 oranında artarak 84 bin 712 olurken, ihracat 19,6 artarak 123 bin 462'ye ulaştı

Rakamlar, toplam pazarın %66'sını ithal araçların oluşturduğunu gösteriyor.

**Tablo 2. 2005/2006 Yılları İthal Araç Satışları**

TİPLER	NİSAN SATIŞLARI		4 AYLIK SATIŞLAR		SATIŞ DEĞİŞMELERİ	
	2005	2006	2005	2006	MART	3 AY
<b>OTOMOBİL</b>						
AB+EFTA/EU	17.796	20.967	56.710	65.506	18	16
DOĞU BLOKU	1.834	1.621	4.626	5.695	-12	23
UZAK DOĞU	3.846	4.712	11.760	13.511	23	15
<b>OTOMOBİL TOPLAMI</b>	<b>23.476</b>	<b>27.300</b>	<b>73.096</b>	<b>84.712</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
<b>HAFİF TİCARİ ARAÇLAR</b>						
AB+EFTA/EU	6.538	8.620	23.015	26.121	32	13
DOĞU BLOKU	35	184	184	834	426	353
UZAK DOĞU	2.955	3.510	9.158	10.647	19	16
<b>H.TİCARİ ARAÇLAR TOPLAMI</b>	<b>9.528</b>	<b>12.314</b>	<b>32.357</b>	<b>37.602</b>	<b>29</b>	<b>16</b>
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>33.004</b>	<b>39.614</b>	<b>105.453</b>	<b>122.314</b>	<b>20</b>	<b>16</b>

Kaynak: Otomotiv Sanayi Derneği

Rakamlar incelendiğinde motorlu araç ithalatının büyük bölümünün AB+EFTA ülkelerinden yapıldığını, bunu Uzak Doğu ülkelerinin izlediğini gösteriyor.

Rakamlar, 2006'nın ilk dört ayındaki toplam üretimin %66'sının ihraç edildiğini işaret ediyor.



**Tablo 3. 2005-2006 Taşıt Araçları İhracatı**

SEKTÖR	2005 4 Ay	2006 4 Ay	Değişim (%)
<b>OTOMOBİL</b>	<b>103.259</b>	<b>123.462</b>	<b>20</b>
<b>TİCARİ ARAÇLAR</b>	<b>83.618</b>	<b>85.711</b>	<b>3</b>
Kamyonet	77.583	82.356	6
Minibüs	2.072	694	-67
Kamyon	2.227	1.003	-55
Midibüs	55	489	-12
Otobüs	1.181	1.169	-1
<b>TAŞIT ARAÇLARI TOPLAM</b>	<b>186.877</b>	<b>209.173</b>	<b>12</b>
<b>TRAKTÖR</b>	<b>3.428</b>	<b>3.277</b>	<b>-4</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>190.3054</b>	<b>212.450</b>	<b>12</b>

Kaynak: Otomotiv Sanayi Derneği



Tabloyu incelediğimizde, otomobil ve kamyonet ihracatımızın arttığı, ancak minibüs, midibüs ve kamyon ihracatımızda önemli oranda düşüş kaydedildiği görülüyor.

Büyük oranda olmasa da geçen yılın ilk dört ayına göre otobüs ve traktör ihracatımızda da düşüş olduğu görülüyor.

Ancak yine de taşıt araçları ihracatımız 2006'nın ilk dört aylık döneminde %12 oranında arttığı görülüyor.

**Tablo 4. Otomotiv Ana ve Yan Sanayi İhracatı (ABD \$)**

SEKTÖR	2005 Ocak-Nisan	2006 Ocak-Nisan	Değişim (%)
<b>Toplam Ana Sanayi</b>	<b>2.805.648.060</b>	<b>2.863.764.173</b>	<b>2</b>
Otomobil	1.440.505.997	1.623.368.283	13
Otobüs	196.953.588	212.723.580	8
Diğerleri	1.168.188.476	1.027.672.309	-12
<b>Toplam Yan Sanayi</b>	<b>1.193.550.266</b>	<b>1.354.963.193</b>	<b>14</b>
Aksam ve Parça	964.230.528	1.114.584.096	16
İç ve Dış Lastik	211.377.989	208.403.520	-1
Akümülatör	4.293.602	11.719.473	173
Emniyet Camı	13.648.147	20.256.104	48
<b>Toplam</b>	<b>3.999.198.327</b>	<b>4.218.727.365</b>	<b>5</b>

Kaynak: Otomotiv Sanayi Derneği

2006'nın ilk üç aylık döneminde toplam ana sanayi ihracatımız bir önceki yılın aynı dönemine göre %2'lik çok küçük bir değişim göstermiştir.

Ayrıca akümülatör ihracatımızda %173, emniyet camı ihracatımızda %48 gibi önemli oranlarda artış kaydedildiği görülüyor.

Rakamlar genel olarak değerlendirildiğinde sektördeki yükseliş trendinin devam ettiği, ana ve yan sanayi ihracatımızın toplamda %5 oranında arttığı görülüyor.

Son yıllarda ilk kez bu yıl tüm sektörler içinde taşıt araçları ve yan sanayi ihracatı hazır giyim ve konfeksiyon ihracatının önüne geçerek ihracatta başı çeker hale geldi.



Günümüz koşullarında sadece iç pazara yönelen sektör firmalarının başarılı olma şansları düşük.

Artık ihracat, varlığını sürdürmek isteyen firmaların olmazsa olmazı durumunda.

Bu nedenle otomotiv sektöründeki firmalar başarıyı yakalayabilmek için, ihracata yöneliyor, ar-ge çalışmalarına ağırlık veriyor ve rekabet güçlerini arttırabilmek için çok uluslu hale geliyor.

Sektördeki ilerlemelere rağmen bir takım olumsuzluklar nedeniyle maalesef sektörün önü kesiliyor, iç ve dış pazar fırsatları yeterince değerlendirilemiyor.

Türk otomotiv sektörüne baktığımızda istikrarsız iç pazar koşullarının, strateji eksikliğinin, yatırım ve Ar-Ge teşviklerinin yetersizliğinin, yüksek vergilerin ve vizyonsuzluğun otomotiv sanayindeki gelişimin önündeki somut engeller olarak karşımıza çıktığı görülüyor.

Sektör temsilcileri, sektörde teknoloji yaratmaya ve marka olmaya önem verilmezse, yakın gelecekte Çin ve Hindistan ile rekabet etmemizin imkanı olmadığını söylüyorlar.

Ayrıca otomotiv, tümüyle kayıt altında olan bir sektör olarak ülkemizin kesin vergi kaynağı olarak görülüyor ve maalesef vergiler otomobilde %64, hafif ticari araçlarda %30 gibi oldukça yüksek oranlarda seyrediyor.

Bu oranın, Avrupa ülkelerinde %18 civarında olduğu düşünülürse, sektör vergilerinin yüksek oluşu rekabet şansımızı oldukça kısıtlıyor.

Sektörün yabancı rakipleriyle mücadele edebilmesi için en kısa sürede sektör temsilcilerinin bir araya gelerek otomotiv sanayimizin vizyonunu oluşturmaları gerekiyor.

Bu vizyon dahilinde, sektörün ihtiyaçlarına cevap veren kısa, orta, uzun dönemli, etkin; ticaret, yatırım, bölgesel gelişme ve teknoloji politikalarının oluşturulması ve uygulanması önem arz ediyor.

Ancak bu sayede sektör için orta vadeli hedefimiz olan **yıllık 2 milyon adetlik üretim, 25 milyar dolarlık ihracat ve 600 bin kişilik nitelikli insan gücü** istihdamını yakalamamız ve bu hedefe ulaşabilmek için ana ve yan sanayilerle birlikte en az **5 milyar dolarlık yatırımı** gerçekleştirmemiz mümkün olabilir.

#### Kaynaklar:

- 1) Otomotiv Sanayi Derneği (OSD) web sayfası
- 2) MİLLİYET GAZETESİ (05.06.2006)
- 3) Maksimum web sayfası (02.06.2006)
- 4) Net Haber web sayfası (02.06.2006)