

OTOMOTİV SEKTÖRÜ ENDÜSTRİ 4.0'A HAZIRLANMALI

Türkiye ekonomisinin hem ihracatında hem de meydana getirdiği katma değerinde lokomotifleri arasında yer alan otomotiv sektörü, dünyada büyük bir değişim sürecine girdi. Önümüzdeki dönemde bulut teknolojileriyle donatılmış nesnelerin interneti ile ağa bağlanmış araçlar küresel ticarete hakim olacak. Endüstri 4.0 ile başlayan bu gelişime Türkiye'deki ana sanayi firmaları adapte oldu. Yerli yan sanayi üreticileri ile sektöre yönelik parça üreten KOBİ'lerin ise kat etmesi gereken daha çok yol var.



Hazırlayanlar: **Mehmet Hanifi GÜLEL - Erkan ÇAKAN**

250
MİLYAR DOLAR

NESNELERİN
İNTERNETİNİN 2020'DE
ULAŞMASI BEKLENEN
PAZAR DEĞERİ

250
MİLYON ADET

2020 YILINDA
NESNELERİN
İNTERNETİNİN BİR
PARÇASI OLMASI
ÖNGÖRÜLEN OTOMOBİL
ADEDİ

84
ADET

SEKTÖRDEKİ
AR-GE MERKEZİ

%370
ORAN

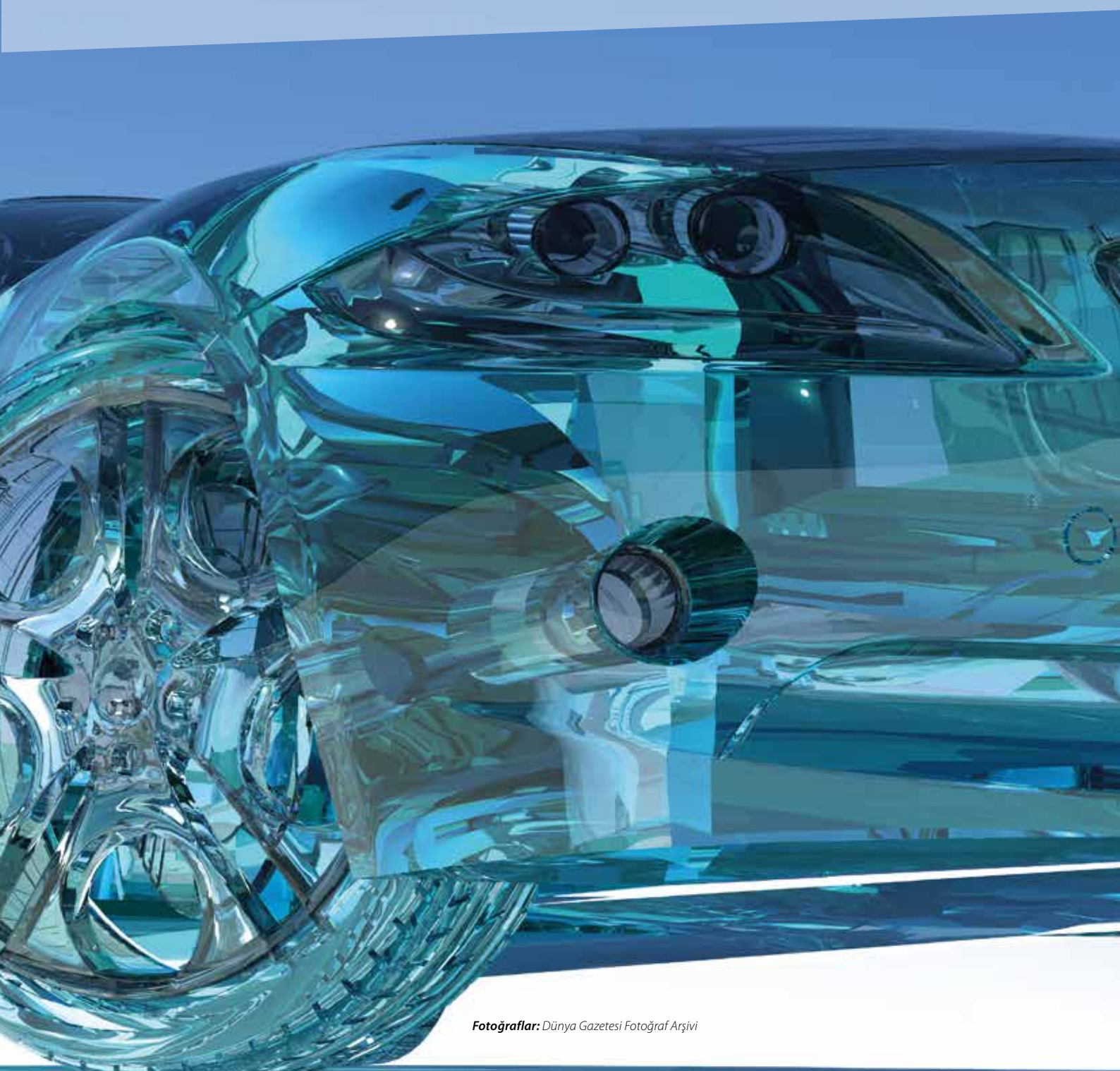
2010-2015
DÖNEMİNDE
PATENT
BAŞVURULARINDA
MEYDANA GELEN
ARTIŞ

20
MİLYON

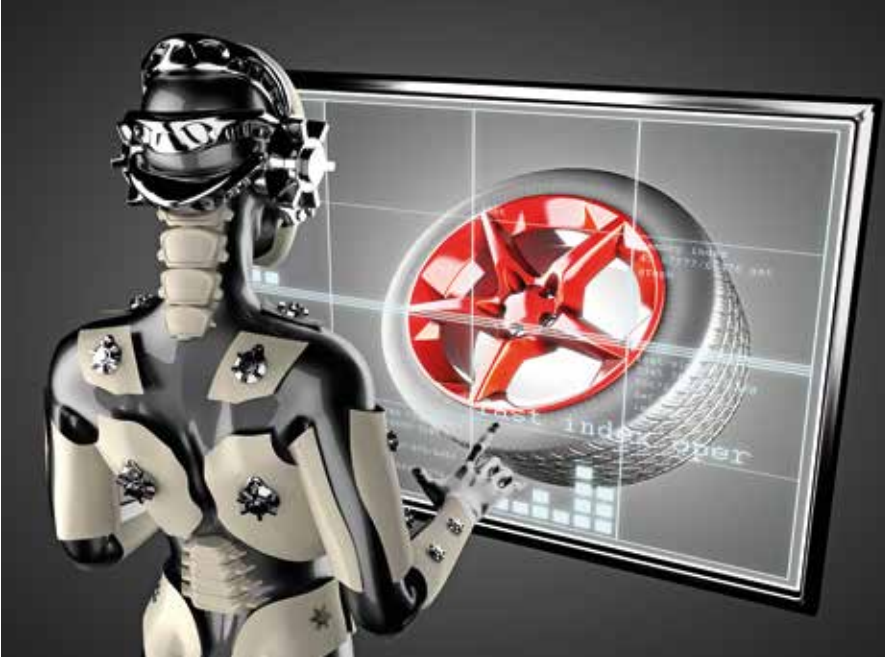
2025 YILINDA
ÜRETİLMESİ
HESAPLANAN
HİBRİT VE
ELEKTRİKLİ ARAÇ
ADEDİ

%25
ORAN

2020 YILINDAN
İTİBAREN AĞA
BAĞLI MOBİLİTE
PAZARINDA HER
YIL ÖNGÖRÜLEN
BÜYÜME



Fotoğraflar: Dünya Gazetesi Fotoğraf Arşivi



endüstrisi, kilogram başına ihracat fiyatı ve dış ticaret fazlasıyla da Türkiye'nin teknoloji anlamındaki dönüşümüne kayda değer katkı veriyor.

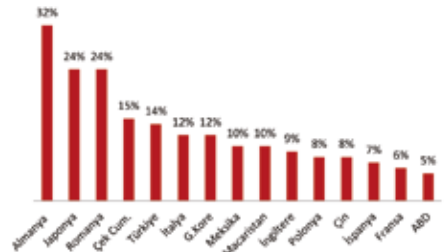
OİB'den edinilen bilgilere göre, sektörün 2006-2016 döneminde 17 milyar dolarlık dış ticaret fazlası verdiği görülüyor. Sadece 2016 yılında 2 milyar dolarlık dış ticaret fazlası veren sektörün ihracatında ise gelişmiş ülkeler öne çıkıyor. Bu durum, yüksek standartları gerektirdiği için otomotiv endüstrisinde, nispeten katma değeri yüksek ürünlerin ihracatından söz etmek mümkün. 2016 yılı verilerine göre kilogram başına ihracat fiyatı ana sanayide 8.4 doları bulan sektörde, yan sanayi üreticileri ise kilogramda 4.9 dolarlık ihracat gerçekleştirdi. Bu yılın ilk çeyrek gerçekleştirmeleri itibarıyla sektörün yıl sonunda hem üretim hem de ihracatta tüm zamanların rekorlarını kıracağına işaret eden uzmanlar, yıl sonunda ihracatın 27 milyar dolara ulaşacağı tahminini yapıyor.

Dijitalleşmeye geçiş başladı

Otomotiv endüstrisinin son yıllarda küresel ölçekte kaydettiği teknolojik gelişmeler, Endüstri 4.0 sonucu üretilecek ürünlerde dijitalleşmeye geçişin temel taşlarından birini oluşturuyor. Artık üretim hatlarında kullanılan teknolojiyi yükselten firmalar, bunun sonucunu hatlardan çıkan ürünlerde de görmeye başlıyor. Bugün itibarıyla benzinli ve dizel motorlu araç üretimi ağırlıkta olsa da kısa vadede hibrit araçların, uzun vadede de tamamen elektrik motorlu araçların otomotiv endüstrisine yön vereceği vurgulanıyor.

Sektörün bulut tabanlı teknolojilerle entegre olmasını hedefleyen dijitalleşme adımlarının odağında ise taşıtlardan kay-

Seçilmiş Ülkelere Göre Toplam Ar-Ge Harcamaları İçinde Otomotiv Sektörünün Payı



Kaynak: OECD

Otomotiv endüstrisi, küresel ölçekte sürdürülebilirlik ve verimlilik konuları başta olmak üzere son yıllarda birbirini ardına gerçekleştirdiği çalışmalarla köklü bir değişimin eşiğinde. Bu değişimi 'yeni sanayi devriminin' önemli bir adımı olarak gören uzmanlar, 2025 yılı itibarıyla sektörde bulut teknolojileriyle donatılmış, nesnelerin interneti ile ağa bağlanmış, sürüş güvenliği ve emisyonları esas alan yüksek donanımlı ancak hafif araçların küresel ticarete hakim olacağını altını çiziyor.

Bu tespitlerin ilk adımı olarak görülen Endüstri 4.0 ve elektronikte yürütülen çalışmaların çıktıkları ise 2020 yılı itibarıyla pazardaki varlığını daha fazla hissettirecek.

Söz konusu gelişmeleri Türkiye pazarı açısından ele alan uzmanlara göre, otomotiv endüstrisinde faaliyet gösteren ana sanayi firmaları küresel ölçekteki tüm operasyonlarında değişim için gereken çalışmaları belirli bir program dahilinde yapıyor. Aynı şekilde sektöre küresel ölçekte hizmet veren yan sanayi devlerinde de benzer çalışmaları görmek mümkün. Fakat Türkiye otomotiv endüstrisindeki yerli yan sanayi oyuncularının önemli bir kısmı için aynı tespiti yapmak şimdilik mümkün görünmüyor. Bu alana yönelik parça üreten birçok KOBİ'nin Endüstri 4.0 süreci ve dijitalleşme adımlarının çok

uzağında üretim yaptığı yönünde tespitte bulunan uzmanlar, 'şimdi ne var, sonra ne olmayacak?' sorusuna cevap verebilen ve bu cevap ekseninde üretim hatlarında teknolojik dönüşüme ağırlık veren firmaların yeni nesil araçlara üretim yapabileceği görüşünde birleşiyor.

Türkiye, ucuz iş gücü avantajını kaybediyor

Türkiye'nin yan sanayideki avantajlarından biri düşük maliyetle üretim yapılabilmesi. Türkiye ucuz iş gücünün de etkisiyle Avrupa'dan yaklaşık yüzde 30 daha ucuz üretim yapıyor. Fakat Avrupalı üreticilerin Endüstri 4.0'a geçmesiyle Türkiye'nin bu avantajını kaybetmeye başladığının altı çiziliyor. Sektör temsilcilerine göre, Türkiye'nin rekabet avantajına sırtını dayadığı güç ortadan kalkıyor ve bu durum üreticiler için bir tehdit oluşturuyor. Yeni teknolojilerle üretimde kâr marjının yükseleceğini dile getiren uzmanlar, dolayısıyla yan sanayiye yönelik üretim yapan firmaların şimdiden fabrikasını, Ar-Ge ekibini ve yan tedarikçilerini buna göre şekillendirmesi gerektiğini vurguluyor.

Otomotiv endüstrisi, bugün itibarıyla Türkiye'nin hem ihracatında hem de meydana getirdiği katma değerde ekonominin lokomotif sektörleri arasında yer alıyor. Son 11 yıldır ihracatta şampiyon olan otomotiv

nakli karbon emisyonlarının düşürülmesi ve güvenli sürüş çalışmaları bulunuyor. Otomobil üretiminde zirvede bulunan ülkeler ve otomobil üreticileri, bunun altyapısını oluşturmuş durumda. Avrupa ülkelerinde şimdiden 2025 yılı sonrasında benzinli ve dizel motorlu araçların üretim ve satışının durdurulması gündemde. Ayrıca, yollarda güvenliği artırmak için de otonom sürüş teknolojilerine yatırım yapılıyor. Küresel ölçekli bazı markaların bu konuda kayda değer yol aldığını vurgulayan uzmanlar, yakın gelecekte yollarda sürücüsüz araçların görüleceği öngörüsünde bulunuyor.

Dönüşümü gerçekleştirmeyen firmalar yok olacak

Otomobil teknolojisindeki gelişim süreci elektronik donanımda dijitalleşmeyi, bulut teknolojilerini ve nesnelerin internetini kapsıyor. Öte yandan, yeni nesil otomobillerin daha da hafifleyeceği belirtiliyor. Üretimi yapılan birçok parçanın bu teknolojik dönüşümle ortadan kalkacağını belirten uzmanlar, bugün itibarıyla yaklaşık 4 bin parçadan üretilen bir aracın 500 ila

600 parçayla üretilmesinin mümkün hale geleceğine ve üretiminin de kolaylaşacağına dikkat çekiyor.

Araçlardaki dönüşüm süreci, otomotiv üretiminde küresel ölçekte 14'üncü sırada bulunan Türkiye'yi de yakından ilgilendiriyor. Türkiye'nin, Endüstri 4.0'a geçiş sürecini ve otomobillerdeki dijital dönüşümü kaçırma lüksünün bulunmadığını vurgulayan sektör temsilcileri, otomotiv ana sanayiindeki gelişmelere yan sanayinin de uyum sağlamak zorunda olduğunu belirtiyor. Uzmanlar, yan sanayide ağırlığı oluşturan KOBİ'lerin bugün için üretilen otomobillerin parçalarını imal edebilecek yeterlilikte olsa da gerekli Ar-Ge adımları atılmazsa, firmaların uzun vadede pazarını kaybedeceği uyarısında bulunuyor.

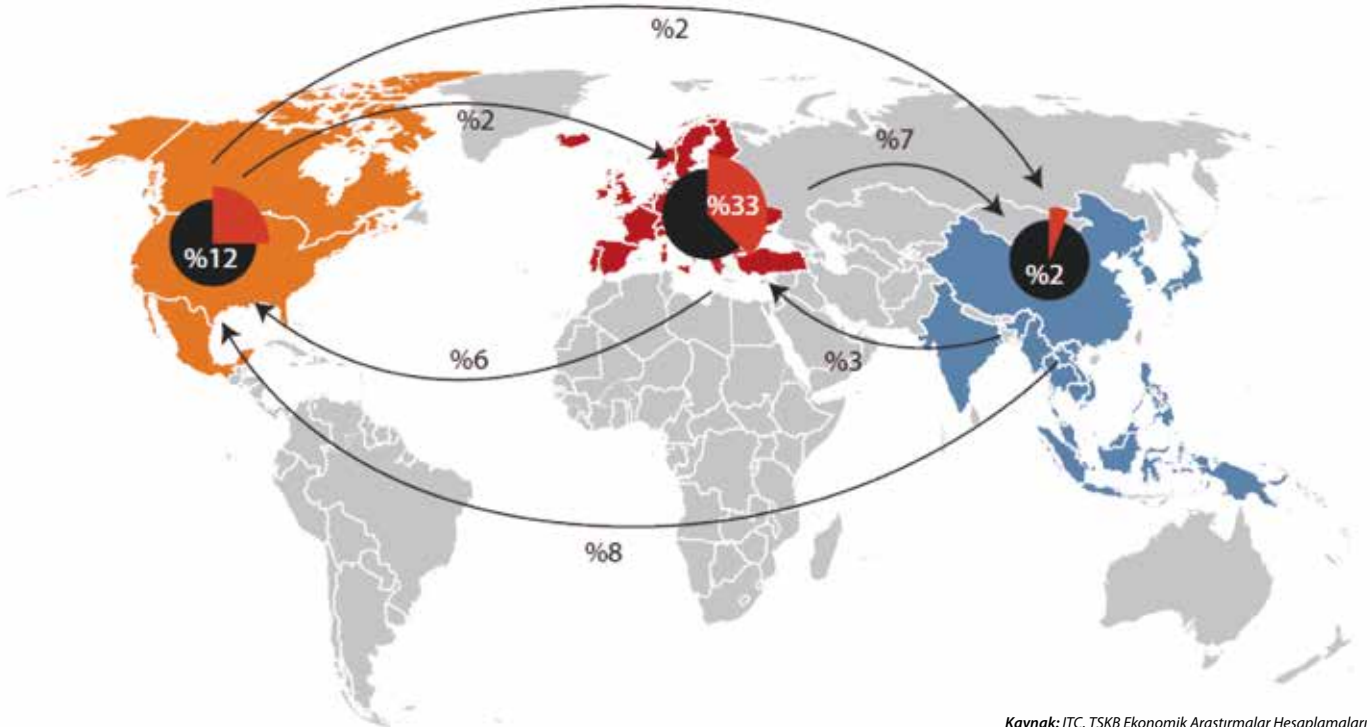
Altyapı değişikliğine ihtiyaç duyulacak

Sektör temsilcileri, bununla birlikte otomobillerdeki teknoloji gelişiminin durağan bir seyir izlemediğini, dinamik bir yapısı bulunduğunu vurguluyor. Uzun vadede elektrikli ve sürücüsüz araçların yaygınlaşmasıyla, Türkiye'de de altyapı

değişikliğine ihtiyaç duyulacağı belirtiliyor. Elektrikli araç teknolojisinin etkin kullanılabilmesi için şebeke dönüşümüne ihtiyaç duyulacak. Bu da elektrik enerjisi dağıtım firmalarının atması gereken bir adım olarak değerlendiriliyor. Makinelerin birbiriyle iletişim kurmasını sağlayan nesnelerin interneti uygulamalarının, otomobillere uyarlanmasıyla da sürücüsüz araç teknolojisinin gelişeceği dile getiriliyor. Dolayısıyla, bilişim altyapısının, sözkonusu teknolojiyi destekleyecek konuma gelmesi gerekiyor. Bu tablo, otomotiv endüstrisindeki gelişmelerin, birçok sektörde teknolojiyi geliştirdiği tespitini de doğrular nitelikte.

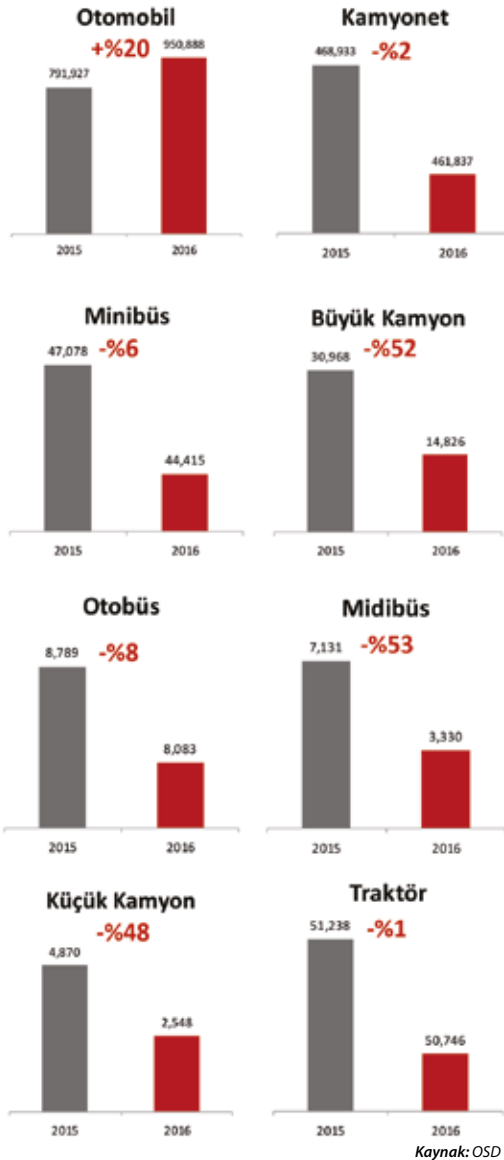
Türkiye'nin kilogram başına ihracat gelirinin yaklaşık 1.5 dolar bandında seyrettiği bilgisini veren uzmanlar, otomotiv endüstrisinin 2016 yılında kilogram başına ihracatının 6.6 dolara ulaştığını, son altı yılın ortalamasının ise 7.2 doları bulunduğunu kaydediyor. Yine ana sanayi firmalarının kilogram başına ihracat fiyatının 2016 yılında 8.4 doları bulunduğunu kaydeden uzmanlar, son altı yılın ortalamasında ise kilogramda 9.2 dolara ulaştığını kaydediyor. Yıllık bazdaki düşüşleri euro-dolar paritesindeki farka

Bölgeler Arası ve Bölge İçi Otomotiv Ana Sanayii Ticareti

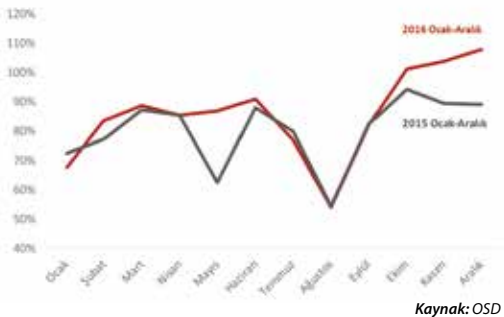


Kaynak: ITC, TSKB Ekonomik Araştırmalar Hesaplamaları

Segment Bazında Araç Üretimi Yıllık Değişimleri



Otomotiv Ana Sanayii (Traktör Hariç) Kapasite Kullanım Oranları



başlayan uzmanlar, yeni nesil araçlarla birlikte söz konusu rakamın daha da artabileceğine işaret ediyor. Öte yandan sektörün yan sanayi gerçekleştirmelerine bakıldığında ise 2016 yılında yapılan 23.9 milyar dolarlık otomotiv ihracatından yan sanayiciler yüzde 38'lik pay ile yaklaşık 9 milyar dolarlık pay aldı. Söz konusu dönemde yan sanayi ürünlerinin kilogram başına ihracat fiyatı ise 4.9 doları buldu. Bununla birlikte TÜİK'in 87 faslındaki otomotiv ürünleri ithalatı ise 2016 yılı itibarıyla 17.8 milyar dolardı. Söz konusu dönemde, 9.8 milyar dolarla binek otomobiller başlıca ithalat kalemini oluşturdu. Ayrıca yüksek teknoloji gerektiren yan sanayi ürünleri için de ödenen 5.2 milyar dolarlık ithalat bu alandaki ikinci büyük kalemi oluşturdu.

Yan sanayide uzun vadeli master plana ihtiyaç var

Sektörün sürdürülebilir geleceği için Türkiye'nin dönüşüme planlı bir şekilde hareket ederek hazırlanması gerektiğini belirten uzmanlar, bu konuda devletin, otomotiv yan sanayinin gelecek 10 yılını çizecek bir master planın çıkartılması ve inovasyonun teşvik edilmesi gerektiğini ifade ediyor. Türk otomotiv tedarik sanayinin en çok üretim yaptığı ürünlerin motor ve şanzımanın oluşturduğunu belirten uzmanlar, ileride bunların üretimin ortadan kalkmasıyla bu yönde üretim yapan firmaların olumsuz etkileneceğini belirtiyor. Türkiye'deki üreticilerin bu teknolojik dönüşümden etkilenmeden ve sektörün uzun vadedeki sürdürülebilirliği için özellikle otomotiv sanayindeki küresel gelişmelere dikkat çeken uzmanlar, bu dijital devrim sürecinde yaşanan dönüşüme Türkiye'nin Turquality programı benzeri bir destekle şimdiden hazırlanması gerektiği fikrinde birleşiyor.

Öte yandan, 2016 yılında açıklanan ve yasalara Ar-Ge Reform Paketi, sektörün Ar-Ge çalışmalarını hızlandıracak bir gelişme olarak değerlendiriliyor. Söz konusu paket ile teşviklerin arttığını belirten sektör temsilcileri, yasal düzenlemeyle, halihazırda yüzde 1 olan Türkiye'nin Ar-Ge harcamalarının, yüzde 3'e çıkacağını öngörüyor.

Patent başvuru sayısı yüzde 370 arttı

Avrupa'nın önde gelen ticari araç üretim üssü konumunda bulunan Türkiye, yeni binek otomobil projeleriyle birlikte otomotiv üretim merkezi haline geldi. 2016 yılında üretim kapasitesi yaklaşık 1.8 milyon adede yükseldi. Ayrıca verilen teşvikler ile birlikte Ar-Ge çalışmalarının ivme kazandığına dikkat çeken uzmanlar, bunun da sektörün rekabetçiliğine, istihdamına pozitif katkı sağladığını aktarıyor. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) verilerine göre Türkiye'nin toplam Ar-Ge harcamalarında otomotivin payı yüzde 14'e ulaştı. 2010 ila 2015 yılları arasında Ar-Ge istihdamı yüzde 96, patent başvuru sayısı yüzde 370 arttı.

Türkiye otomotiv yan sanayinin sürdürülebilir gelişimi açısından, Endüstri 4.0'a hızlı girmek, planlı bir altyapı oluşturmak, dönüşümün fırsata çevrilmesi için önem taşıyor. Yan sanayinin önemli bir sürecin arifesinde olduğuna dikkat çeken uzmanlar, bu dönüşüme ayak uyduramayan ülkelerin ve firmaların, bugün itibarıyla güçlü bir konumda bulunsalar da bunu sürdüremeyeceklerini vurguluyor. İhracat yapan yan sanayi firmalarına yurtdışındaki üreticilerden yeni teknolojilerle üretilen araçlar için talep geldiği bilgisini veren sektör temsilcileri, Türkiye'den Tesla Motors'a ürün gönderen firmaların bulunduğunu belirtiyor. Uzmanlar, ayrıca hem orta teknoloji olan mevcut motor ve araç tiplerine hem de yeni teknoloji motor ve araç tiplerine yönelik eş zamanlı üretimin önem taşıdığını vurguluyor.

Otomotiv endüstrisi, bugün itibarıyla Türkiye'nin net ihracatçı olduğu sektörlerden biri konumunda bulunuyor. Bu kapsamda 2017 yılında üretimin 1 milyon 650 bin adedi bulacağını tahmin ettiklerini dile getiren sektör temsilcileri, dış pazarda ise 1 milyon 350 bin adetlik satış ve 27 milyar dolar gelir hedeflediği bilgisini veriyor. En büyük pazar konumundaki AB ülkelerinde talep artışının, beklentileri yükselttiğini söyleyen sektör temsilcileri, yılın ilk dört ayında ihracatın, üretim artışında temel faktör olduğunu bildiriyor. Öte yandan sektör bu yılın ilk çeyreği itibarıyla 2.7 milyar dolar dış ticaret fazlası verdi.

Dünya Otomobil Üretimi

Ülke	2014	2015	Yıllık Değişim	1Y2015	1Y2016	İlk Yarı Değişim
Çin	19,928,505	21,079,427	6%	10,342,136	11,099,405	7%
Japonya	8,277,070	7,830,722	-5%	3,910,535	3,818,162	-2%
Almanya	5,604,026	5,707,938	2%	2,919,548	3,028,351	4%
ABD	4,253,098	4,163,679	-2%	2,167,094	2,047,937	-5%
G.Kore	4,124,116	4,135,108	0%	2,107,395	2,001,127	-5%
Hindistan	3,162,372	3,378,063	7%	1,683,047	1,752,403	4%
İspanya	1,898,342	2,218,980	17%	1,185,712	1,322,069	12%
Meksika	1,915,709	1,968,054	3%	1,028,488	968,267	-6%
Fransa	1,499,464	1,553,800	4%	892,000	962,000	8%
İngiltere	1,528,148	1,587,677	4%	793,642	897,157	13%
Brezilya	2,502,293	2,018,954	-19%	1,053,414	833,694	-21%
Çek Cum.	1,246,506	1,298,236	4%	643,296	719,495	12%
Slovakya	971,160	1,000,001	3%	537,804	570,000	6%
Rusya	1,682,921	1,214,849	-28%	659,165	538,536	-18%
İran	925,975	884,866	-4%	496,982	515,499	4%
Endonezya	1,013,172	824,445	-19%	426,147	481,355	13%
Türkiye	733,439	791,027	8%	391,977	441,366	13%
Kanada	913,533	888,565	-3%	467,008	425,119	-9%
İtalya	401,317	663,139	65%	343,430	372,869	9%
Polonya	472,600	534,700	13%	297,800	311,500	5%

Kaynak: OICA

AB pazarı bu yıl yüzde 3 büyüyecek

Bu yıl sonu için de 5 milyar doların üzerinde dış ticaret fazlası öngörülüyor. Bu da Türkiye'nin dış ticaret dengesi açısından pozitif bir durum oluşturuyor. Türkiye'nin otomotiv ihracatında Avrupa pazarının ise yüzde 75 payı bulunuyor.

Sektörün başlıca pazarı konumunda bulunan Avrupa'daki talep, üretimi de belirleyen temel unsur. Bu açıdan 2017 yılında da AB'ye yapılan ihracat, sektördeki üretim rakamları üzerinde etkili olacak. Uzmanlar; Avrupa Merkez Bankası'nın, makro ekonomik istikrar sağlanana kadar parasal genişlemeye devam edeceğini duyurması ve işsizlik oranlarının düşmesinin, tüketici güveninde de toparlanmayı beraberinde getirdiği yorumu yapıyor. Bu gelişmelerin 2017 yılında Avrupa'dan gelecek talebi daha da artıracığı öngörülüyor. Böylece AB pazarının 2017 yılında yüzde 3 büyüyeceği tahmin ediliyor. Bu yıl, dış pazarlarda 2016 yılına göre daha olumlu gelişmeler görülüyor. Böylece Türkiye'de üretim yapan ana sanayilerin üretime geçirdiği yeni modeller ile bu yıl ihracatta artış bekleniyor. Türkiye'nin ihracat yaptığı dış pazarlardaki toparlanma süreci ve üretilen yeni modeller göz önünde bulundurul-

duğunda, 2017 yılında ihracat miktarının yüzde 13 artacağı öngörülüyor.

ÖTV ve kur baskısı iç pazarı daraltıyor

İç pazarda ise 2016'da yapılan ÖTV zammı ve döviz kurundaki dalgalanmaların etkisi ile bu yıl daralma bekleniyor. Kasım 2016'da yürürlüğe giren ÖTV düzenlemesi, otomobil fiyatlarında yüzde 3 ile yüzde 10 arasında artışa neden oldu. Bununla birlikte euro veya dolar kuruyla ithal edilen, aynı motor hacmine sahip otomobiller arasında TL cinsinden vergi öncesi fiyatlarına göre farklı vergilendirme yapılması otomobil pazarındaki kur baskısını artırıyor. Bu nedenle 2017 yılında ÖTV ve döviz kuru faktörleri, otomotiv pazarını yurtiçinde daraltıyor. Son iki yıldır 1 milyon adedin üzerinde seyreden pazarın 2017 yılında 1 milyon adedin altında kalacağı öngörülüyor.

Sektör temsilcileri de otomotiv sanayinin uzun vadede globalde sürdürülebilir rekabet edebilmesi için özellikle iç pazarın büyümesi gerektiğine vurgu yapıyor. Uzmanlar, iç pazarın büyümesi içinde milli gelir dağılımının önem taşıdığına altını çiziyor. Alım gücünün düşüklüğü nedeniyle iç pazarda satışlar düşüyor. Yapılan

satışlar da ikinci el pazarı ağırlıklı. Sektör temsilcileri, yapılan ÖTV zammının da bu iç pazardaki sorunu daha da derinleştirdiği yorumunu yapıyor. Bu yılın ocak-nisan dönemi verileri de öngörülerini destekler nitelikte. İç pazar satışları, ilk dört ayda 2016'nın aynı dönemine göre yüzde 9 azaldı ve 238 bin adede düştü. Aynı dönemde otomobil satışları yüzde 10 düştü ve 173 bin 961 oldu. İthal edilen otomobil satışları yüzde 15 azalırken, yerli otomobil satışları yüzde 3 arttı. Söz konusu dönemde hafif ticari araç satışları yüzde 3 azaldı. Bu segmentte yerli araç satışları yüzde 6 düşerken, ithal araç satışları yüzde 1 arttı. Ağır ticari araç pazarı da yüzde 18 daraldı ve 5 bin 639 adede geriledi. Kamyon pazarındaki satışlar da yüzde 16 azalarak 4 bin 752 adede indi. Midibüs pazarındaki kayıp da yüzde 15'i buldu ve 573 adetlik satış yapıldı. Otobüs pazarında da düşüş sert oldu ve yüzde 35 küçülen pazarda 314 adet araç satıldı.

LPG'li otomobil sayısı 10 yılda 2.5 kat arttı

Trafiğe kayıtlı araç sayısına bakıldığında ise Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre, trafiğe kayıtlı araç sayısı mart ayı sonu itibarıyla 21 milyon 362 bin 512 oldu. Trafiğe kayıtlı taşıtların yüzde 53.8'ini otomobil, yüzde 16.4'ünü kamyonet, yüzde 14.1'ini motosiklet, yüzde 8.3'ünü traktör, yüzde 3.9'unu kamyon, yüzde 2.2'sini minibus, yüzde 1'ini otobüs, yüzde 0.3'ünü ise özel amaçlı taşıtlar oluşturdu. Öte yandan trafiğe kayıtlı otomobillerin yüzde 26.5'i benzinli, yüzde 34.1'i dizel, yüzde 39'u da LPG'li araçlardan oluştu.

Son yıllarda LPG'li ve dizel araç sayısı her geçen yıl artış gösteriyor. Buna göre son 10 yılda dizel otomobil sayısı beş katına çıkarken, 2007 yılında 763.9 bin olan söz konusu araç sayısı 2016 sonu itibarıyla 3.8 milyon adede çıktı. Bu yılın ocak-mart döneminde ise dizel araç sayısı 3.9 milyona ulaştı. LPG'li otomobil sayısı ise son 10 yılda yaklaşık 2.5 katına çıkarak, 1.8 milyondan 4.4 milyon adede ulaştı. Bu yılın ilk çeyreğinde ise söz konusu otomobil sayısı 4.5 milyona yaklaştı. LPG'li araç sayısı ilk kez 2011 yılında benzinli araç sayısını geçerek 3.2 milyona yükselmisti. Öte yandan benzinli araç talebi 10 yılda yüzde 18.4 geriledi ve mart sonu itibarıyla 3 milyon adede düştü.

DİJİTAL DÖNÜŞÜM SÜRECİ HIZLI İLERLİYOR DAHA FAZLA ÇABA SARF ETMELİYİZ



Kudret ÖNEN
Otomotiv Sanayii Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

Küresel otomotiv sanayii dijital dönüşüm sürecinde çok hızlı ilerliyor ve yeni yatırım çekebilmek adına rakiplerimiz çok çalışıyor. Hep birlikte daha fazla çaba sarf etmeliyiz. Sanayimizin önemli bir sürecin arifesinde olduğunu dikkate almamız gerekli.

Türkiye otomotiv sektörü; üretim, ihracat ve pazarda rekorlara imza atarak, globalde üretimdeki yerini geliştirmeye devam ediyor. Sektör globalde 2016 yılında toplam otomotiv üretiminde bir basamak yükselerek 14'ncü sıraya ulaştı. AB ülkeleri arasında ise toplam otomotiv üretiminde beşinci, ticari araç üretiminde ise ilk sıradaki yerini korudu. Kapasite ve yeni ürün yatırımlarının hızla devam etmesi sektörün 2016 yılında üretimdeki büyümesinde etkili oldu. Otomotiv sektörü, 2016 yılını 1 milyon 486 bin adetlik üretim ve 1 milyon 141 bin adetlik ihracatla tamamladı. Sektör 24.2 milyar dolarlık ihracat ile sektörel ihracat sıralamasında

ilk sıradaki yerini 11'inci yılında da korudu. Türkiye ihracatının yüzde 17'sini gerçekleştiren sektör bu büyümeyle 2015 yılında kaydettiği tarihi rekorun üzerinde bir üretim ve ihracat performansı gösterdi.

AB pazarlarındaki istikrarlı büyümenin devam etmesinin yanı sıra özellikle otomobil sınıfında üretimine başladığı yeni ürünlerin etkisiyle sektör 2017 yılı ilk çeyrekte ihracat odaklı üretim büyümesini sürdürdü. Yılın ilk çeyreğinde, geçen yılın aynı dönemine göre üretim yüzde 23, ihracat adet bazında yüzde 33, dolar bazında ise yüzde 25 artış gösterdi. Sektörün Türkiye toplam ihracatı içinde payı ise yüzde 19'a ulaştı. Sektör bu yıl üretimde 1 milyon 650 bin, ihracatta ise 1 milyon 350 bin adedi aşacağı ve 27 milyar dolar ihracat gerçekleştireceği öngörülmüyor.

Pazarın 1 milyon seviyesinde kapanması bekleniyor

Ihracat kaynaklı gerçekleşen üretim büyümesinin yanında, iç pazarda değişim negatif yönde oldu. 2016 yılının ilk üç ayına göre toplam pazar yüzde 8 oranında gerileme kaydetti. Otomobil pazarında daralma yüzde 9 iken hafif ticari araç pazarında yüzde 1, ağır ticari araç pazarında yüzde 20 seviyesinde gerçekleşti. Otomobil sınıfındaki daralmanın temelinde, geçtiğimiz Kasım ayında yürürlüğe giren ÖTV düzenlemesi ile fiyatlarda yaşanan artışlar olduğunu görüyoruz. Ticari araç grubundaki daralmanın nedeni ise Türkiye'de yavaşlayan ticari faaliyetler olduğunu değerlendiriyoruz. Yılın ilk aylarında başlayan iç pazardaki daralma bu şekilde devam ederse, üretimde negatif etkilenme devam edecek. Ancak alınacak önlemler ile sektör olarak 2017 yılında iç pazarın 1 milyon seviyesinde kapanması bekleniyor.

Otomotiv sektörü stratejik öneme sahip

Hükümetin sağladığı teşvikler ile birlikte Ar-Ge çalışmaları ciddi bir ivme kazandı ve rekabetçiliğimize, istihdamımıza ciddi pozitif katkı sağladı. Bugün itibarıyla toplam 426 adet Ar-Ge merkezinin 84'ü otomotiv sanayiinde yer alıyor. OECD ve-

rilerine göre Türkiye'nin toplam Ar-Ge harcamaları içinde otomotivin payı yüzde 14'e ulaştı. 2010 ila 2015 yılları arasında Ar-Ge istihdamı yüzde 96, patent başvuru sayısı yüzde 370 artış gösterdi.

Türkiye ekonomisi için stratejik öneme sahip olan otomotiv sanayii kaydettiği bu olumlu sonuçlar memnuniyet verirken bir yandan da ciddi bir sorumluluk oluşturuyor. Sektörün rekabetçiliğinin sürdürülmesi en önemli gündem maddemiz. Sanayimizin rekabetçiliğini sürdürülebilir kılmak için istikrarlı bir iç pazarın yanı sıra ekonomide yatırım ve satın alma kararlarının olumsuz etkilenmeyeceği bir seyrin devam etmesi gerekiyor.

İç pazarın istikrarlı büyümesi önemli

Öte yandan otomotiv sektörünün sürdürülebilir geleceği için tedbirler alınması gerekiyor. Bu kapsamda Türkiye otomotiv sanayiinin güçlü konumunu hem iç pazarda hem de globalde koruyabilmesi için hükümete kısa; orta ve uzun vadeli önerilerimiz oldu. Kısa vadede iç pazarın istikrarlı büyümesini sürdürmesinin önemli olduğu aşikar. Bu konuda özellikle ticari araç pazarında yaşanan ciddi daralma dikkate alınmalı. Ticari araç pazarının canlanmasıyla sağlanabilecek üretim artışı için kiralama sisteminin açılmasına yönelik düzenleme yapılması son derece önemli.

Ayrıca otomotiv pazarının canlandırılması için yaşlı araçların bir hurda teşviki çerçevesinde yenilenmesi de sektör için bir fırsat olacak. Sektörün uzun vadedeki sürdürülebilirliği için özellikle otomotiv sanayiindeki küresel teknolojik dönüşüme dikkat edilmeli. Küresel otomotiv sanayii dijital dönüşüm sürecinde çok hızlı ilerliyor ve yeni yatırım çekebilmek adına rakiplerimiz çok çalışıyor. Elbette Türkiye'de de Dijital Dönüşüm Platformu gibi oluşumlarla bu konuda atılan önemli adımlar var. Ancak bunların verimli çalışması konusunda hep birlikte daha fazla çaba sarf etmeliyiz. Sanayimizin önemli bir sürecin arifesinde olduğunu dikkate almamız gerekli.

AR-GE'YE VERİLEN TEŞVİKLER SEKTÖRDE KATMA DEĞERİ ARTIRACAK



Alper KANCA

Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

Otomotiv sanayisi, ekonomiye yüksek katma değer sağlayan teknolojideki gelişmeleri hızlandıran ve birçok kazancı da beraberinde getiren sektörlerden biri. Ar-Ge'ye verilen teşvikler yan sanayide katma değeri artıracak.

Türkiye otomotiv yan sanayiinde 2030 yılında üs haline gelme hedefine, 'tasarım, teknoloji ve tedarik' formülüyle ulaşabilir. Bu hedefe odaklanan TAYSAD'ın yurt genelindeki 375 üyesi, 150 bin kişiyi istihdam ediyor. Üyelerimiz, 2016 yılı itibarıyla 23 milyar dolar ciro ve 8 milyar dolar ihracata ulaştı. Üyelerimizin 79'unun akredite olmuş Ar-Ge merkezi var. Global pazarın genelinde yatırımları bulunan TAYSAD üyelerinden 60'ının ise 40 ülkede 160'tan fazla tesisi faaliyet halinde.

Türkiye otomotiv yan sanayi firmaları sürekli büyüyor ve ortaklarıyla birlikte yeni yatırımlar planlıyor. Yabancı yatırımcılar ve yurt dışındaki tüm paydaşlarımız Türkiye'nin potansiyelini, hızını, iş yapma bece-

risini değerlendirerek, fırsata dönüştürebilir. Yerli firmalar Avrupa'da yatırımlarına devam ediyor ve Avrupa ülkeleriyle ekonomik entegrasyonu güçlendirmek istiyor. Otomotiv ve yan sanayiinde Avrupa ülkeleri ile oluşturulan güvenin karşılıklı artırılması için AB'li iş ortaklarımızdan pozitif destek ve işbirliği bekliyoruz. Böylece her iki tarafın da ekonomik, siyasal ve sosyal anlamda karşılıklı kazanımlar elde edeceğini düşünüyoruz.

Rekabet yoğun yaşanıyor

Otomotiv sanayi, ekonomiye yüksek katma değer sağlayan, teknolojideki gelişmeleri hızlandıran ve birçok kazancı da beraberinde getiren sektörlerden biri. Sektör, yapısı itibarıyla ülkeler arası rekabetin de yoğun yaşandığı bir alan. Öngörülen tabloda; önümüzdeki dönemde gelişmekte olan ülkeler, pazar ve üretim dinamikleri açısından itici güç olmayı sürdürecektir. Dünya genelinde üretimde yeni coğrafyalara yönelme sürecinde Türkiye'ye gelen yabancı yatırımcı sayısında da artış öngörüyoruz. Geleceğe dair beklentilerin yanı sıra mevcut duruma dair veriler de beklentilerimizi haklı çıkarır nitelikte. Türkiye, otomotiv sanayiinde en verimli dönemlerinden birini yaşıyor. Birçok sektörde kayda değer daralmalar meydana gelirken, otomotiv sektörü ihracat ve ticari ortaklıklar noktasında önemli ivme kazanıyor. Türkiye otomotiv sanayiinin temsilcileri olarak, rekabetten vazgeçmeyi düşünmüyoruz. Her koşulda üretmeye ve büyümeye devam edeceğiz.

Her geçen yıl ihracat artıyor

2016 yılını ihracat şampiyonu olarak kapatan otomotiv sektörü, her geçen yıl ihracatını artırmaya devam ediyor. Bu durumun temel nedeni, tüm olumsuz koşullara rağmen üretimin artarak devam etmesi. Öte yandan Ar-Ge yatırımlarımızı ve çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Ar-Ge faaliyetlerinin yoğunlaştığı otomotiv sanayi, Türkiye'de ihracat uzmanlığına ulaşabilmiş başlıca sektörler arasında yer alıyor. Otomotiv üretiminde öne çıkan ülkelere bakıldığında, inovasyonda önemli yer tutan otomotiv

sektörünün, diğer sektörlerle kıyasla toplam Ar-Ge harcamalarında daha yüksek paya sahip olduğunu görüyoruz. 2016 yılında Ar-Ge Reform Paketi, TAYSAD'da yapılan bir toplantı ile açıklandı. Sektörün Ar-Ge çalışmalarını hızlandıracak bir gelişme olarak gördüğümüz bu paket ile teşvikler arttı. Uzmanlar bu yasal düzenlemeyle, halihazırda yüzde 1 seviyesinde olan Türkiye'nin Ar-Ge harcamalarının, yüzde 3'e çıkacağını öngörüyor. TAYSAD üyeleri ise hali hazırda cirolarının yüzde 2.5 ila yüzde 3'ünü Ar-Ge'ye ayırıyor. Yani Türkiye ortalamasının yaklaşık üç katı. Sağlanan teşvikler ile bu oranın daha da artacağı ve otomotiv yan sanayide daha fazla katma değer oluşturulacağını öngörüyoruz.

Türkiye'de Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı onaylı Ar-Ge merkezleri içinde en büyük pay, otomotiv sektörüne ait. Sektörde, 79'u TAYSAD üyelerine, 15'i ana sanayi firmalarına, 10'u TAYSAD üyesi olmayan firmalara ait 104 Ar-Ge merkezi bulunuyor. Bu rakam, Türkiye'deki tüm Ar-Ge merkezlerinin yüzde 28'inin otomotiv sanayiinde bulunduğunu gösteriyor. Rakamlardan da anlaşıldığı üzere ihracatta olduğu gibi, Ar-Ge tarafında da otomotiv sektörünün liderliği söz konusu.

3 milyar dolar ihracat

Yılın ilk dört ayına bakıldığında, son yıllarda sürekli görüldüğü üzere otomotiv sanayi, ihracata en yüksek katkısı sunan sektör konumunda. Bu dönemde Türkiye 11.8 milyar dolarlık ihracat yaptı. Bu ihracatın yüzde 19.4'ünü otomotiv sektörü yaptı. Otomotiv sektörü, Ekim 2016'dan bu yana üst üste yedi aydır 2 milyar doları geçen ihracat yapıyor. Nisan 2017'de bir önceki yıla göre yüzde 12.4'lük artış ile 2.3 milyar dolar ihracat rakamına ulaşan otomotiv sektörü, son dönemdeki performansını artırarak devam sürdürüyor. İhracatın artmasında, binek otomobilin payı büyük. İlk 4 aylık verileri incelediğimizde, 2016'nın aynı döneminde 7.5 milyar dolar olan ihracat, yüzde 23 artarak, 9.3 milyar dolara ulaştı. Bu rakamın içinde yan sanayiinin payı ise 3 milyar dolar oldu.

İSRAİL ANA, İRAN İSE OTOMOTİV YAN SANAYİNİN ALTERNATİF PAZARI OLDU



Orhan SABUNCU
Uludağ Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları
Birliği Yönetim Kurulu Başkanı

2017 yılının ilk dört ayı için dikkat çeken bir gelişme İsrail'e yüzde 64, İran'a ise yüzde 65 oranında artan ihracattı. Dolayısıyla İsrail ana sanayi, İran ise yan sanayi ihracatçılarımız için önemli alternatif pazarlar konumuna erişti.

Otomotiv endüstrisi açısından 2016, hedeflerin aşıldığı, başarılı bir yıl olarak geride kaldı. Söz konusu dönemde yurt geneli otomotiv endüstrisi ihracatı, 2015 yılına göre yüzde 13 artarak 23.9 milyar dolara ulaştı. Endüstri, 2016 yılını tarihinin en yüksek ikinci ihracat rakamına ulaşarak, üst üste 11'inci kez ihracat şampiyonu olarak tamamladı. Bu dönemde 1 milyon 486 bin adede çıkan üretim 1 milyon 141 bin adetlik kısmı ise ihraç edildi.

Bununla beraber otomotiv endüstrimizin ihracattaki başarısı 2017 yılında da devam ediyor. Yılın üçte biri geride kalır-

ken otomotiv ihracatı yüzde 23 artarak, 9.3 milyar dolara çıktı. Ocak-Nisan 2017 döneminde otomotiv ihracatı, Türkiye'nin ihracatından yüzde 19 pay aldı.

Özellikle binek otomobiller ihracatında yaşanan yüzde 82'lik artış, toplam otomotiv ihracatın sıçramasında belirleyici oldu. Buna ilave eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar ihracatı yüzde 8, yan sanayi ihracatı ise yüzde 1 azaldı. Ayrıca otobüs, minibüs ve midibüs ihracatı yüzde 7 arttı.

Tüm zamanların rekorunu kırmayı hedefliyoruz

Üretilen yeni modellerin pozitif etkisi, AB pazarındaki büyümenin devam etmesi ile otomotiv endüstrisinde ihracat artışının 2017 yılında da devam etmesini bekliyorduk. Dolayısıyla 2017 yılı ilk dört aydaki veriler beklediğimiz şekilde gerçekleşti. Yıl sonunda 27 milyar dolarlık ihracata ulaşıp, otomotiv ihracatında tüm zamanların rekorunu kırmayı hedefliyoruz. 2017 yılında otomotiv endüstrisinin üretim ve adet bazında ihracat verilerinin de artmaya devam etmesini bekliyoruz. Hem üretimde hem de adet bazında ihracatta yeni rekorlar öngörüyoruz. İç pazarda ise ÖTV artışı ve döviz kurlarındaki hareketliliğin etkisi ile bir miktar daralma yaşanması öngörüyoruz. Son iki yıldır 1 milyona yaklaşan pazardaki satış rakamlarının 2017 yılında benzer seviyede kalacağını tahmin ediyoruz.

Otomotivde ihracat pazarları yıldan yıla çok fazla değişmemekte. Bu nedenle bu yıl için de en önemli pazarımız AB pazarı. AB ülkelerinin otomotiv ihracatımızdaki payı neredeyse yüzde 80'e ulaşmış durumda. Bu nedenle otomotiv ihracatımızdaki temel belirleyici etken AB pazarının durumu oluyor. Başlıca alternatif pazarlarımız ise ABD, Rusya, İran ve Kuzey Afrika ülkeleri. 2017 Ocak-Nisan döneminde ABD'ye yönelik otomotiv ihracatımız yüzde 39 arttı. ABD son yıllarda hem ana hem de otomotiv yan sanayiinde önemli bir pazar konumuna ulaştı.

Rusya'ya ihracat yüzde 41 arttı

2017 yılının ilk dört ayı için dikkat çeken bir gelişmesi ise İsrail'e yüzde 64, İran'a yüzde 65 oranında artan ihracattı. Dolayısıyla İsrail ana sanayi, İran ise yan sanayi ihracatçılarımız için önemli alternatif pazarlar konumuna erişti. Ambargoların kaldırılması sonrasında hem İran pazarının canlanmasını hem de ülkemizin İran'a yönelik otomotiv ihracatının artmasını zaten bekliyorduk. Bugünkü ihracat rakamları beklentilerimiz doğrultusunda ilerliyor. Önümüzdeki yıllarda İran sadece yan sanayinde değil, ana sanayinde de önemli bir alternatif pazar haline gelebilir.

Rusya'ya yönelik otomotiv ihracatımız da bu dönemde yüzde 41 artış gösterdi. Rusya otomotiv endüstrimiz için önemli bir pazar konumunda yer alıyor. Rusya'ya yönelik ihracatımızda temel belirleyici etken Rusya ekonomisinin ve buna bağlı olarak Rusya iç pazarının izleyeceği seyir olacak. İki ülke arasındaki ticaret hacminin kısa süre içinde tekrar eski seviyelerine ulaşmasını bekleyemeyiz. Ancak 2017 ile birlikte Rusya'ya yönelik ihracat artışını geçmeyi, birkaç yıl içinde de 2014 öncesindeki rakamlara ulaşmayı hedefliyoruz. Rusya orta ve uzun vadede otomotiv ihracatçılarımız açısından en önemli alternatif pazarlardan birisi olmayı sürdürecektir.

Teşvik paketleri etkili oldu

Son birkaç yıl içinde otomotiv üretim kapasitemiz 1.5 milyon adet sınırından, 2 milyon adet sınırına dayandı. Bunda son yıllarda açıklanan teşvik paketlerinin kayda değer rolü bulunuyor. Daha da olumlu tarafı teşvik paketlerinin sektörden gelen talepler ve ihtiyaçlar doğrultusunda periyodik olarak revize edilip, güncellenmesi. Bugün itibarıyla Türkiye'de kurulu büyük ana sanayi firmaları sürekli yeni yatırımlar yapıyor, yeni modeller ve projeler ile üretim kapasitesini artırıyor. Bu durum yan sanayi üretimine ve ihracatına da olumlu yansıyor.

ARAÇ PARKINI GENÇLEŞTİRECEK KALICI POLİTİKALARA İHTİYAÇ VAR



Hayri ERCE
Otomotiv Distribütörleri Derneği
Genel Koordinatörü

Türkiye’de üretilen ve satılmakta olan otomobil ve ticari araçlar, Avrupa Birliği ülkeleri ile paralel düzenlemeler sayesinde her geçen gün çevreye duyarlı ve daha güvenli teknolojilerle donatılarak piyasaya sunuluyor.

Geride bıraktığımız 2016 yılı genelinde bakarsak sektör açısından daralma ile geçen ilk çeyreğin ardından ikinci çeyrekte bir toparlanma oldu ve ilk yarıda en yüksek satış temposuna Mayıs-Haziran aylarında ulaşıldı. Temmuz ayı itibarıyla ise Türkiye’de yaşanan sıkıntılı sürecin üçüncü çeyreğe olumsuz yansımaları görüldü. Son çeyrekte de ÖTV artışına dair tüketici beklentisi etkili oldu. Sonuç itibarıyla her şeye rağmen zor bir yıl olumlu sonuçlarla geride bıraktı.

Türkiye otomotiv pazarında 2016 yılında, 1 milyon adedin üzerinde araç satışı gerçekleşti. Sektörün üretim adedi ise yüzde 9 artarak, 1 milyon 486 bin, ihracatı ise

yüzde 15 artarak 1 milyon 141 bin 382 adet oldu. İhracat değerimiz de yüzde 12 oranında artarak, 23.9 milyar dolar seviyesine ulaştı. Bu sonuçlar tüketicinin tercihlerini ve alım kararlarını etkileyebilecek, son derece yoğun gündemi olan bir yılda yaşandı. 2017 yılının Ocak-Nisan döneminde ise Türkiye otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı, bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 8.4 azalarak 232 bin 78 adet olarak gerçekleşti. Otomobil satışları, aynı dönemde geçen yıla göre yüzde 10.12 azalarak, 173 bin 961 adet olurken, hafif ticari araç pazarı ise 2.87 azalarak 58 bin 117 adet oldu.

Öte yandan 2017 yılında ABD Merkez Bankası’nın (FED) para politikasındaki normalleşme süreci ve ekonomideki iyileşmeye paralel olarak politika faiz artırımını bekleniyor. AB ekonomisindeki gelişim ve Avrupa Merkez Bankası’nın (ECB) uygulayacağı para politikası, Brexit kararının AB ve diğer ülkelere olan etkisi, Çin ekonomisindeki yavaşlama, gelişmekte olan ülkelere etkisi ve jeopolitik gelişmeler önemli etkenler olarak gösteriliyor. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası’nın para politikaları ve enflasyonla mücadele kararlığı, cari işlemler açığındaki gelişim, yapısal reformlara ait atılacak adımlar, ekonominin gelişimi ve büyüme hızı etkili olması bekleniyor. Böylece 2017 yılı otomotiv sektörü iç pazarda yaklaşık 900 bin adetlik bir satışın gerçekleşmesi tahmin ediliyor.

Çevreye duyarlı araçlar piyasaya sunuluyor

Belirtmek isterim ki Türkiye’de üretilen ve satılmakta olan otomobil ve ticari araçlar, Avrupa Birliği ülkeleri ile paralel düzenlemeler sayesinde her geçen gün çevreye duyarlı ve daha güvenli teknolojilerle donatılarak piyasaya sunuluyor. Ancak esas problem, yaşlı araç parkıyla ilgili. Söz konusu araçların çevreye olumsuz yansımaları ne yazık ki Türkiye’de önemli bir sorun olmaya devam ediyor. Yaşlı araç parkının beraberinde getirdiği trafik kazaları, emisyon artışı gibi birtakım problemler mevcut.

Bu sorun, gerek çevreye yansımaları gerek yüksek bakım maliyetleri yönünden Türkiye açısından ele alınması gereken önemli bir noktaya gelindi. Türkiye otomobil ve ticari araç parkının, 2016 sonu itibarıyla 16 milyon 270 bin adede ulaşırken, parktaki araçların 11 milyon 318 bin adedi otomobil ve 4 milyon 952 bin adedi ise ticari araçlardan oluşuyor. Bu araç parkının yüzde 24’ü yani 3.9 milyon adedi 20 yaşın üstündeki araçlardan oluşuyor. 11 milyon 318 bin adet otomobilin 3 milyon adedi ve 4 milyon 952 bin adet ticari aracında yaklaşık 843 bini 20 yaş üstü araçlar yer alıyor.

Otomobilde de aynı uygulamaya gidilebilir

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından 2010 yılından başlayan, belli yaşın üstündeki ticari araçların kilogramına belli bir bedel ödeyerek piyasadan çekilmesine imkan veren teşvik uygulaması parktaki yaşlı ticari araçların daha fazla olmasının önüne geçildi. Bakanlığın vermiş olduğu teşvik sayesinde toplam 120 bin adet civarında yaşlı ticari araç parktan çekildi. Otomobiller için de buna benzer bir uygulama ile otomobilleri de kapsayacak belli yaşın üstündeki araç sahiplerine ÖTA (Ömrünü Tamamlamış Araçlar) merkezlerine teslim etmesi durumunda ekonomik değeri karşılığında bir bedel ödenerek bu araçlar bertaraf edilebilir.

Yaşlı araç parkının gençleştirilmesi amacıyla otomotiv sektörüne yönelik atılacak adımlar çevre koruma yönünden, yüksek akaryakıt ve bakım maliyetlerinin önüne geçerken, iç tüketim dinamiklerini de hayata geçirerek düşük büyüme sürecinde olan Türkiye’nin 2017 yılında büyümesine ve ekonomiye önemli katkıda bulunacak. Böylece araç parkımızı gençleştirecek sürdürülebilir politikaların hızla hayata geçirilmesi gerekiyor. Özellikle Avrupa ülkelerinde çevre bilinci ile sistematik ve sürekli bir şekilde araç parklarının gençleştirilmesine büyük önem veriliyor. Batı Avrupa ülkelerinde araç parkı yaş ortalamaları 8 ila 9 yaş civarında bulunuyor.