

Büyümenin göstergesi araba satışları



Özcan KADIOĞLU ozcankadioglu@hotmail.com
Koç Üniversitesi-TÜSİAD Ekonomik Araştırma Forumu
(EAF) Üyesi, Dünya Gazetesi Yazan

Sağlıklı büyümenin sonucu kişi başına düşen gelir artıyor. Bunun doğal sonucu olarak insanlar da yeni araç satın almaya başlıyor. Kriz dönemi bitiminde yine araba satışları artıyor. Piyasalardaki düzelme otomotiv satışlarına yansıyor.

2018 yılı hepimiz için zor ve sıkıntılı bir yıl olarak geçti. Hala etkisi devam ediyor ve daha ne kadar süreceğini de bilmiyoruz. 31 Mart'ta yapılacak yerel seçimlerden sıkıntılı dönemin sonra biteceğini; bir başka görüş ise bunun aksini savunarak Hükümetin ekonomide ipin ucunu kaçırdığını ve seçim sonrasında yüksek fiyat artışlarının yaşanacağını iddia etmekte.

Her iki görüş için de haklılık payının olduğu kanaatindeyim.

Bu görüşler ışığında ekonomik büyümenin temel göstergelerinden biri olan araba satışlarını inceleyelim.

Sağlıklı büyümenin sonucu kişi başına düşen gelir artıyor. Bunun doğal sonucu olarak insanlar da yeni araç satın almaya

başlıyor. Kriz dönemi bitiminde yine araba satışları artıyor.

Piyasalardaki düzelme otomotiv satışlarına yansıyor. Ülkemizde araçlar üzerinde vergi yükü çok fazla, nerede ise dünyada araba üzerinden vergi almada lider ülkeyiz. Araba satışlarının artması kamunun vergi gelirlerinin artmasına sebep oluyor. Buradan kamu çok Özel Tüketim ve Katma Değer Vergisi adı altında çok ciddi anlamda vergi toplayıp gelir elde ediyor.

Ülkemizdeki araba satışları direkt olarak döviz kurlarındaki hareketlenmeden etkilenmekte. Ülkeler arasında araba üretiminde 15. sırada yer alıyoruz. Aynı zamanda ihracat yaptığımız sektörler içinde 2004 yılından itibaren birinci sırada yer almaktadır. Aynı zamanda araba ithalatında da ciddi bir döviz ödemesi yapmaktayız. Ürettiğimiz her 100 aracın 84'ünü ihraç ederken, satılan yeni her 100 aracın 64'i ithal araçlardan oluşmakta.

Otomotiv sanayi, ekonominin en önemli sektörlerinden biri olarak kabul edilmekte. Ekonomide yeni iş sahalarının açılmasına katkıda bulunarak istihdam olanakları yaratmakta. Otomotiv sanayinin ülkedeki pek çok sanayi ile kuvvetli bağları olması nedeniyle kamu maliyesi için de önemli gelir kaynağı olarak görülmektedir.

Gümrük Birliği kırıma noktası

Geçmişten bugüne otomotiv sanayimizin gelişimine baktığımızda 1996 yılında gerçekleşen Gümrük Birliği'nin çok önemli bir kırılma noktası olduğunu görüyoruz. Gümrük Birliği ile birlikte AB ile Türkiye arasındaki ticaret ve yatırım ortamı desteklendi, Türk Otomotiv Sanayii küresel bir otomotiv üretim merkezi haline dönüşmüş oldu. 1996-2017 yılları arasında toplam 16 milyar dolar otomotiv ana sanayi yatırımı gerçekleşirken, üretim kapasitesi üç, üretim ise altı katına çıktı. İhracat 39 bin adet seviyesinden 1 milyon 588 bin adet seviyesine ulaştı. 1996 yılında 1.9 milyar dolar dış ticaret açığı veren sektör, 2018 yılında 12.9 milyar dolar dış ticaret fazlası vererek tarihi rekor geldi.

Otomotiv Sanayisinde Ar-Ge merkezi sayısı 121'e ulaşırken, doğrudan ve dolaylı istihdam 500 bin adet seviyesine geldi. Bugün geldiği noktada küresel otomotiv sanayinin önemli bir oyuncusu ve ülkemiz ekonomisinin vazgeçilmez aktörü haline gelen otomotiv sanayimiz, 2018 yılında 1 milyon 587 bin adet araç üretti ve ürettiği her 100 aracın 84'ünü ihraç etti. Ana ve yan sanayi toplamında otomotiv ihracatımız 27 milyar dolar seviyesine ulaştı. Bu ihracat performansı ile Türkiye'nin toplam ihracatının yüzde 16'sını gerçekleştirerek 12 yıldır üst üste ihracatta lider sektör olma başarısını sürdürdü.

Son yıllarda dünyamızda yaşanan değişimin hızı her sektörü etkilemektedir. Dünya ekonomisi için en önemli sektörlerden biri olan otomotiv bu dönüşüm sürecinden en çok etkilenenlerden biri. Tesla'nın elektrikli ve Uber'in insansız araçlar ile önemli meydan okumaların söz konusu olduğu otomotiv sanayisinde; iklim değişikliği, hava kalitesi ve enerji verimliliği ile emisyonlar gibi çevresel etmenlerin yanı sıra bağlantılı araçlar, otonom araçlar, akıllı hareketlilik ve dijital dönüşüm iş ortamımızı değiştiren faktörler arasında yer alıyor. Tüm bunlara ilave olarak, yeni teknolojik gelişmelere adapte olabilmek adına bugüne kadar alışık olunmayan büyüklükte yatırım gereksinimi ekleniyor.

Neler ön plana çıkıyor?

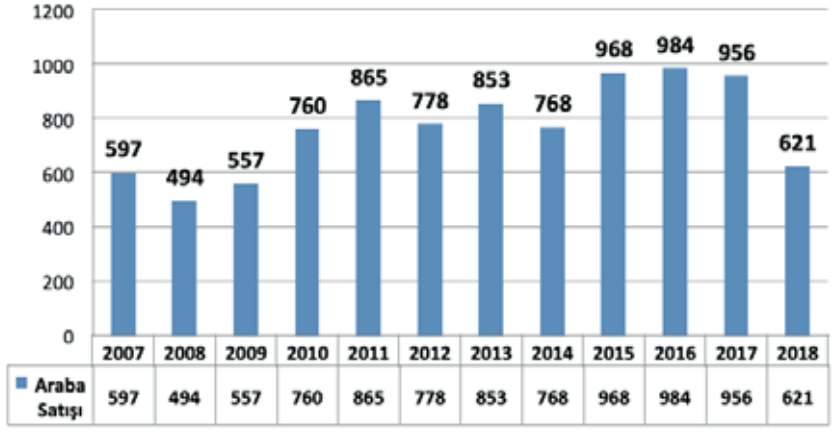
Artık araç parçaları dediğimizde akla elektrik motoru, batarya, yazılım ve elektronik sistemler geliyor.

Şarj alt yapıları, yeni ürün platformları, sanayide dijital dönüşümün getirdiği bağlantılı fabrikalar ve süreç yönetimi ön plana çıkıyor. Araçlar ve fabrikalar dijitalleşirken iş gücünün niteliğinin de bu dönüşüme ayak uyduracak şekilde eğitilmesi öne çıkan başka bir unsur. Öte yandan, tüketici davranışları da değişim içerisinde.

Araç paylaşımı eğiliminde ciddi bir gelişim gözlemlenirken, araç sahipliği isteğinde azalma söz konusu.

Tüm bunların yanında dünya genelinde

Otomotiv ve Hafif Ticari Araç Satışı (Bin)



Grafik 1'i inceleyelim;

- 1) Araç satışlarında çok ciddi bir ivme kaybı söz konusu.
- 2) 2018 yılında 2017 yılına göre kayıp toplam satışların 3'te biri düzeyinde.
- 3) 2018 yılındaki satış miktarı 2009 kriz dönemi seviyelerinde.
- 4) 2016 yılında araç satışları tepe noktasını görmüş durumda.
- 5) Araç satışlarındaki ivme kaybını hükümet önlemeye çalışmak için Özel Tüketim Vergileri'nde indirimle gitmesine rağmen satışlardaki çöküşü durduramamıştır.
- 6) Araç ve otomotiv yan sanayii direkt olarak döviz kurlarından etkilenmektedir. Döviz kurlarında yaşanan yüksek artış fiyatları yansıtmış bunun sonucunda döviz geliri olmayanların büyük çoğunluğunun alım gücünde düşme olmuştur. Bunun doğal sonucu olarak satışlar düşmüş veya ertelenmiş durumdadır.

de artış gösteren korumacılık yaklaşımları ile birlikte küresel ticaret yapısının her geçen gün çetinleşmekte olduğu da karşı karşıya olduğumuz bir gerçek. Otomotiv sanayimizin sürdürülebilir rekabetçiliğini sağlayabilmemiz için stratejik bir bakış açısı ile bu gelişmeleri doğru analiz etmek, gerekli önlemleri vaktinde alabilmek ve en önemlisi bu süreci otomotivin tüm paydaşları ile birlikte koordinasyon içinde yönetebilmek büyük önem taşıyor.

Özetle, artık oyunun kuralları değişti. Doğru strateji, doğru zamanlama, doğru kaynak kullanımı ve koordinasyon ile hareket eden ülkeler bu yarışta varlığını sürdürmeye devam edecektir. Otomotiv eko sistemindeki değişim göz önüne alındığında, ülkemiz ekonomisinin vazgeçilmez aktörü konumunda olan otomotiv sanayimizin rekabetçiliğinin sürdürülmesinin sağlanması en önemli önceliğimiz olacaktır. Burada öne çıkan husus hem mevcut yatırımların sürekliliğinin sağlanması hem de yeni yatırımların ülkemize çekilmesi için cazip ortamın oluşturulmasıdır. Küre-

sel markaların önemli üreticileri olan OSD üyeleri, mevcut yatırımlarının devamlılığını sağlamak için öncelikle kendi markalarının başka ülkelerdeki üretim tesisleri ile sürekli rekabet halindedir.

Yapılan değerlendirmelere göre, yeni model ve yeni marka yatırımlarının çekilebilmesi için yabancı yatırımcı açısından en önemli görülen hususlar:

- İç pazarın büyüklüğü ve büyüme potansiyeli,
- İş yapma kolaylığı, kaynağa ulaşılabilirlik, erişim,
- Lojistik avantajı ve ülkenin yatırım ortamını destekleyici fırsatlar içeren sürdürülebilir rekabetçilik imkânı yaratan stratejik plan, yatırım teşvik sistemi ve öngörülebilirlik olarak ön plana çıkmaktadır.

Grafik 2'yi inceleyelim;

- 1) Hafif ticari araç satışlarını çıkardığımızda otomotiv satışlarında daha ciddi bir daralma olduğunu görüyoruz.
- 2) 2008-2018 döneminde ortalamaya baktığımızda 10.000 kişi başına düşen yeni otomotiv satış ortalaması 74, 2018 yılında ise yaklaşık ortalamadan %20 daha düşük olarak satışların gerçekleştiğini görüyoruz.
- 3) Avrupa ülkelerinde 10.000 kişiye düşen yeni otomotiv satışları şu şekilde gerçekleşmiş durumda:

Almanya: 420
Fransa: 306
İngiltere: 385
Yunanistan: 82

Türkiye otomotiv sektörü için iç pazara yönelik en önemli tehditlerin başında giderek artan vergi oranları geliyor.

• Endüstri 4,0 ve geleceğin fabrikalarına dönüşümde Avrupa'nın gerisinde kalınma ihtimali sektörün bir an önce gündemine alması gereken önemli bir risk.

• Makroekonomik konjonktür sektöre yönelik en önemli tehditlerden biri olarak karşımıza çıkıyor.

• Doğu Avrupa, Çin, Hindistan gibi otomotiv alanında agresif büyüyen ülkelerin daha düşük maliyetle üretim yapabileme potansiyeli, Türkiye'nin yeni yabancı yatırımları çekmek için sahip olduğu düşük işgücü maliyeti avantajı üzerinde bir tehdit oluşturuyor.

• Aynı şekilde ihracatta fırsat olarak değerlendirilen İran pazarının yatırımcıyı çekme potansiyeli sektörü bekleyen bir başka tehdit.

• Brexit sonrası Gümrük Birliği'nden de çıkacağını açıklayan Birleşik Krallık ile AB arasında yeni bir serbest ticaret anlaşması olmazsa, Türkiye otomotiv sektörünün en önemli pazarlarından birini kaybetme ihtimali doğuyor.

• Yüksek reel faizler nedeniyle tüketici, finansman ve işletme kredilerinin yeterince kullanılamaması bir başka tehdit.

• Otomotiv tedarik sanayisi için, araç ithalatının giderek artması ve ithal parçaya dayalı araç üretimi nedeniyle dış ticaret dengesinin ithalat lehine bozulması önemli bir tehdit oluşturuyor.

• Genel parite değişimleri tüm zamanlarda bir tehdit olarak değerlendirilebilir. Sektörün girdi maliyetleri değişimlerden olumsuz yönde etkileniyor.

Son olarak;

Türkiye'de otomotiv bayi teşkilatlandırması 1 milyon adetlik pazar büyüklüğüne göre yapılmış 2018 yılında uygulanan teşvik ve indirimlere rağmen satılan araç sayısı 486.000.

Pazardaki daralma bayilerin kapanması doğal sonucu olarak mavi ve beyaz yakalılarda işsizlik ortaya çıkıyor.

10.000 Kişiye Düşen Yeni Otomotiv Satışı

