



TÜRKİYE OTOMOTİV TİCARET MECLİSİ SEKTÖR RAPORU

2012



ISBN: 978-605-137-337-9

TOBB Yayın No: 2014/210

TOBB yayınları için ayrıntılı bilgi
Yayın Müdürlüğünden alınabilir.

Tel : (0312) 218 20 00

Faks : (0312) 218 20 64

İnternet: www.tobb.org.tr

TOBB yayınlarına tam metin ve ücretsiz olarak internette ulaşabilirsiniz.

Basım: Ses Reklam Paz. ve Tur. San. ve Tic. Ltd. Şti.
Kazım Karabekir Cad. Kültür Çarşısı 7/2 İskitler - Ankara

Tel: (312) 341 99 30

www.sesreklam.net

Matbaa Sertifika No: 16926

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ.....	15
TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞME.....	15
2012 YILINDA DÜNYA OTOMOTİV SEKTÖRÜ	16
2012 YILINDA DÜNYA OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÜRETİMİ	17
2012 YILINDA DÜNYA MOTORLU ARAÇ ÜRETİMİ.....	17
YILLAR İTİBARIYLA DÜNYA MOTORLU ARAÇ ÜRETİMİ (TOPLAM)	18
BATI AVRUPA ÜLKELERİNDE MOTORLU ARAÇ ÜRETİMİ	19
YILLAR İTİBARIYLA ÜLKELER BAZINDA DÜNYADA MOTORLU ARAÇ ÜRETİMİ.....	20
2012 YILINDA DÜNYA'DA OTOMOTİV SEKTÖRÜ PAZARI	21
ARAÇ TÜRLERİ BAZINDA 2012 YILI DÜNYA MOTORLU ARAÇ PAZARI	22
BÖLGELER İTİBARIYLA 2012 YILI DÜNYA MOTORLU ARAÇ PAZARI	23
ÜLKELER BAZINDA 2012 YILI DÜNYA MOTORLU ARAÇ PAZARI	24
2012 YILINDA TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ.....	25
TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE ÜRETİM FAALİYETLERİ	25
TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE 2012 YILI ÜRETİM SONUÇLARI	25
TÜRKİYE'DE ARAÇ ÜRETİMİ YAPAN OTOMOTİV SEKTÖRÜ KURULUŞLARI.....	28
TÜRKİYE'DE ARAÇ TÜRLERİNE GÖRE MOTORLU ARAÇ ÜRETİCİSİ KURULUŞLAR.....	28
OTOMOBİL ÜRETİCİLERİ	28
TÜRKİYE'DE HAFİF VE AĞIR TİCARİ ARAÇ ÜRETİCİLERİ.....	29
TÜRKİYE'DE OTOMOTİV ANA SANAYİNDEKİ ÜRETİCİLERİN KURULUŞ YERLERİ.....	31
2012 YILINDA TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ PAZARI	32
2012 YILINDA TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ YURTIÇİ PAZARI	32
2012 YILINDA TÜRKİYE'DE OTOMOTİV İÇ PAZARINDA YERLİ ARAÇ - İTHAL ARAÇ DEĞERLENDİRMESİ	33
TÜRKİYE'DE 2003-2012 DÖNEMİ MOTORLU ARAÇ PAZARI	36
TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÜRÜNLERİ İHRACATI	37
TÜRKİYE'NİN AB ÜLKELERİNE OTOMOTİV ÜRÜNLERİ İHRACATI (FOB US \$)	37
ÜLKE GRUPLARI BAZINDA TÜRKİYE'NİN OTOMOTİV ÜRÜNLERİ İHRACATI (FOB US \$).....	38

TÜRKİYE'NİN OTOMOTİV ÜRÜNLERİ İHRACATINDA İLK BEŞ ÜLKE (FOB US\$)	40
TÜRKİYE'NİN ADETSEL BAZDA KOMPLE OTOMOTİV ÜRÜNLERİ İHRACATI (TRAKTÖR DÂHİL).	40
TÜRKİYE'DE OTOMOTİV ÜRÜNLERİ İHRACATINDAKİ GELİŞME (FOB US \$)	41
2012 YILINDA TÜRKİYE'DE OTOMOBİL SATIŞLARINDA MÜŞTERİ TERCİHLERİ	43
TÜRKİYE'DE MOTOR BÜYÜKLÜKLERİNE GÖRE 2012 YILI OTOMOBİL SATIŞLARI	43
TÜRKİYE'DE YAKIT ÖZELLİĞİNE GÖRE 2012 YILI OTOMOBİL SATIŞLARI	44
TÜRKİYE'DE SEGMENTLERE GÖRE 2012 YILI OTOMOBİL SATIŞLARI	46
TÜRKİYE'DE VİTES - ŞANZIMAN TİPİNE GÖRE 2012 YILI OTOMOBİL SATIŞLARI	47
TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE İKİNCİ EL ARAÇ PAZARI	48
YILLAR İTİBARIYLA TÜRKİYE'DE İKİNCİ EL MOTORLU ARAÇ SATIŞLARI	48
TÜRKİYE'DE BİRİNCİ EL İLE İKİNCİ EL MOTORLU ARAÇ SATIŞLARI MUKAYESESİ	49
TÜRKİYE'DE ARAÇ KİRALAMA (RENT A CAR)	50
TÜRKİYE'DE ARAÇ KİRALAMA YÖNTEMLERİ	50
SÜRE BAKIMINDAN ARAÇ KİRALAMA	50
ARAÇ TÜRÜ VE KULLANIM GAYESİNE GÖRE ARAÇ KİRALAMA	50
TÜRKİYE'DE OPERASYONEL ARAÇ KİRALAMADA KULLANICI TERCİHLERİ (2012 SONU)	51
YAKIT TÜRÜ TERCİHİ	51
VİTES - ŞANZIMAN TİPİ TERCİHİ	52
ARAÇ SEGMENTLERİ TERCİHİ	53
TÜRKİYE'DE OPERASYONEL ARAÇ KİRALAMADA SÖZLEŞME ÖZELLİKLERİ	53
VADE YAPISINA GÖRE SÖZLEŞMELER	53
ÖDEMELERDE KULLANILAN PARA BİRİMİNE GÖRE SÖZLEŞMELER	54
TÜRKİYE'DE ARAÇ KİRALAMA PAZARINDA ARAÇ ADEDİ GELİŞİMİ	55
SEKTÖRDEKİ TOPLAM ADETSEL GELİŞİM	55
SEKTÖRE GİREN VE SEKTÖRDEN ÇIKAN ARAÇ SAYISI	56
TÜRKİYE'DE TRAFİĞE KAYITLI MOTORLU KARA TAŞITLARI	56
YILLAR İTİBARIYLA TÜRKİYE'DE TRAFİKTE OLAN MOTORLU KARA TAŞITLARI	56
TÜRKİYE'DE 2012 YILI SONU İTİBARIYLA İLLERE GÖRE MOTORLU KARA TAŞITLARI SAYISI	59
TÜRKİYE'DE KULLANIM AMACINA GÖRE TRAFİKTEKİ MOTORLU KARA TAŞITLARI	63
TÜRKİYE'DE OTOMOBİL VE HAFİF TİCARİ ARAÇLARIN TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRLERİ VE YETKİLİ KURULUŞLARI (ARALIK 2012)	64
OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE FAALİYET GÖSTEREN KURUMLAR VE DERNEKLER	65
TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ YATIRIMLARINDA TEŞVİK UYGULAMALARI	66

TÜRKİYE'DE YATIRIM TEŞVİKLERİ (EKONOMİ BAKANLIĞI).....	66
TÜRKİYE YATIRIM TEŞVİK BÖLGELERİ.....	67
TÜRKİYE'DE TEŞVİK UNSURLARI.....	67
AR-GE MERKEZİ - TEKNOPARK DESTEKLERİ.....	68
TÜBİTAK AR-GE DESTEKLERİ.....	69
SANTEZ ARGE DESTEKLERİ.....	69
KOSGEB - KALKINMA AJANSI DESTEKLERİ.....	69
OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE ARAÇ ALIM SATIMININ FİNANSMANI VE BANKA KREDİLERİ.....	69
TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ EĞİTİMİ.....	71
OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE TANITIM VE FUARLAR.....	73
OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE 2012 YILI SONUÇLARI İLE TÜRKİYE'DE 2013 YILI BEKLENTİLERİ.....	74
2012 YILINDA DÜNYA OTOMOTİV SEKTÖRÜ.....	74
DÜNYA OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÜRETİMİ.....	75
DÜNYADA OTOMOTİV SEKTÖRÜ PAZARI.....	76
2012 YILINDA TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ.....	76
TÜRKİYE'DE ARAÇ ÜRETİMİ.....	77
TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖR PAZARI.....	77
TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN 2013 YILINA AİT BEKLENTİLERİ.....	78
GELECEK BEŞ YILDA (2013-2017) DÜNYA'DA OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE GELİŞİM TAHMİNLERİ.....	79
ÜLKELERİN ÜRETİM ARTIŞLARI (2013-2017).....	80
GELECEK BEŞ YILDA DÜNYA'DA OTOMOTİV SEKTÖRÜ.....	80
2013-2017 DÖNEMİNDE DÜNYA MOTORLU ARAÇ ÜRETİM TAHMİNİ (TOPLAM).....	80
BEŞ YILLIK DÖNEM SONUNDA BÖLGELER İTİBARIYLA DÜNYA MOTORLU ARAÇ ÜRETİM TAHMİNİ.....	81
BEŞ YILLIK DÖNEM SONUNDA 2017 YILINDA ÜLKELER İTİBARIYLA MOTORLU ARAÇ ÜRETİMİ TAHMİNİ.....	81
GELECEK 5 YILDA MÜŞTERİ TERCİHLERİ TAHMİNİ.....	82
MOTOR BÜYÜKLÜKLERİ.....	83
YAKIT TÜRÜ.....	83
VİTES - ŞANZİMAN TİPİ TERCİHLERİ.....	83
SONUÇ.....	84
KAYNAKÇA.....	85

TABLolar LİSTESİ

- Tablo-1 2012 Yılında Dünya Motorlu Araç Üretim Adetleri Tablosu
- Tablo-2 Yıllar İtibariyle Dünya Motorlu Araç Üretim Tablosu
- Tablo-3 Batı Avrupa Ülkelerinde Yıllar İtibariyle Motorlu Araç Üretim Tablosu (1000 Adet)
- Tablo-4 Yıllar İtibariyle Ülkeler Bazında Dünyada Motorlu Araç Üretim Adetleri Tablosu (1000 Adet)
- Tablo-5 Araç Türleri Bazında 2012 Yılı Dünya Motorlu Araç Pazarı Tablosu (1000 Adet)
- Tablo-6 Bölgeler Bazında 2012 Yılı Dünya Motorlu Araç Pazarı Tablosu (1000 Adet)
- Tablo-7 Ülkeler Bazında 2012 Yılı Motorlu Araç Pazarı Tablosu (1000 Adet)
- Tablo-8 2012 Yılında Türkiye'de Üretilen Motorlu Araç Tablosu
- Tablo-9 Yıllar İtibariyle Otomotiv Sektörü Araç Üretim Adetleri Tablosu
- Tablo-10 İller İtibariyle Türkiye'de Araç Üretici Kuruluşlar Tablosu
- Tablo-11 2012 Yılı Motorlu Araç Pazarı Tablosu (1000 Adet)
- Tablo-12 2011, 2012 Yılları Türkiye'de İthal Araç Değerlemesi Tablosu (1000 Adet)
- Tablo-13 2003 - 2012 Yılları Türkiye'de Pazardaki Yerli - İthal Araç Değerlemesi Tablosu
- Tablo-14 Türkiye'de 2003-2012 Dönemi Motorlu Araç Tablosu
- Tablo-15 Türkiye'nin AB Ülkelerine Otomotiv Ürünleri İhracatı Tablosu (FOB US \$)
- Tablo-16 Ülke Grupları Bazında Türkiye'nin Otomotiv Ürünleri İhracatı Tablosu (FOB US \$)
- Tablo-17 Türkiye'nin Otomotiv Ürünleri İhracatında İlk Beş Ülke Tablosu (FOB USD)
- Tablo-18 Türkiye'de Adetsel Bazda Komple Otomotiv Ürünleri İhracatı (Traktör Dâhil) Tablosu
- Tablo-19 Türkiye Otomotiv Ürünleri İhracatındaki Gelişme Tablosu (FOB USD)
- Tablo-20 2012 Yılı Türkiye Otomobil Pazarı Motor Hacmine Göre Değerlendirme Tablosu
- Tablo-21 2012 Yılında Türkiye'de Satılan Araçlarda Yakıt Durum Tablosu (Adet)
- Tablo-22 Türkiye'de Trafiğe Kayıtlı Otomobillerin Yakıt Cinsine Göre Dağılımı Tablosu
- Tablo-23 Türkiye'de Segmentlere Göre 2012 Yılı Otomobil Satışları Tablosu (Adet)
- Tablo-24 2012 Yılı Türkiye Pazarı Otomatik Şanzımanlı Otomobil Satışları Tablosu
- Tablo-25 Türkiye'de İkinci El Motorlu Araç Satışları Tablosu (Adet)
- Tablo-26 Türkiye'de Birinci El ve İkinci El Motorlu Araç Satışları Mukayese Tablosu (1000 Adet)
- Tablo-27 2012 Yılı Sonu Sektördeki Araçların Yakıt Türü Tablosu
- Tablo-28 Araç Kiralamada Kiralayanın Vites - Şanzıman Tipi Tercihi Tablosu
- Tablo-29 Sektördeki Araçların Segmentleri Tablosu
- Tablo-30 Araç Kiralamada Kiralama Süresi Tablosu
- Tablo-31 Araç Kiralamada Ödemede Kullanılan Para Birimi Tablosu
- Tablo-32 Sektördeki Toplam Adetsel Gelişim Tablosu
- Tablo-33 Operasyonel Araç Kiralama Sektörüne Giren ve Sektörden Çıkan Araçların Tablosu
- Tablo-34 Yıl İçinde Kaydı Silinen Motorlu Kara Taşıtları Tablosu (Adet)
- Tablo-35 Yıl İçinde Kaydı Yapılan Motorlu Kara Taşıtları Tablosu (Adet)
- Tablo-36 Yıllar İtibariyle Türkiye'de Trafiğe Kayıtlı Motorlu Kara Taşıtları Tablosu (Adet)
- Tablo-37 Tablo-37 2012 Yılında Türlerine Göre Motorlu Kara Taşıtları Tablosu
- Tablo-38 İllere Göre Motorlu Kara Taşıtları Tablosu (2012 Aralık ayı sonu itibariyle)
- Tablo-39 Araç Sayısı En Fazla 15 İl Tablosu
- Tablo-40 Araç Sayısı En Az 10 İl Tablosu
- Tablo-41 Türkiye'de Kullanım Amaçlarına Göre Motorlu Kara Taşıtları Sayısı Tablosu (Adet)
- Tablo-42 Bölgesel Teşviklerin Dağılım Tablosu

- Tablo-43 Türkiye’de Bankaların Kullandıkları Otomotiv Kredileri Tablosu
Tablo-44 Türkiye’de Otomotiv Sektörü Eğitimi Veren Kuruluşlar Tablosu
Tablo-45 Türkiye’de 2012 Yılında Gerçekleştirilen Otomotiv Fuar Tablosu
Tablo-46 2012 Yılında Gerçekleştirilen Başlıca Uluslar arası Otomotiv Fuar Tablosu
Tablo-47 Dünya Otomotiv Sektörü Tablosu
Tablo-48 Dünyada Otomotiv Sektörü Pazarı Tablosu
Tablo-49 2012 Yılında Türkiye’de Üretilen Motorlu Araç Tablosu
Tablo-50 Türkiye’de Otomotiv Sektörü Pazarı Tablosu
Tablo-51 2013-2017 Dönemi Ülkelerin Tahmini Üretim Büyümeleri Tablosu
Tablo-52 2013-2017 Döneminde Dünya Motorlu Araç Üretim Tahmini Tablosu (Toplam)
Tablo-53 2017 Yılı Bölgeler İtibari İle Dünya Motorlu Araç Üretim Tahmini Tablosu (Toplam)
Tablo-54 2017 Yılında Ülkeler İtibariyle Motorlu Araç Üretimi Tahmini Tablosu
Tablo-55 2017 Yılında Müşterilerin Tercih Edeceği Motor Büyüklükleri Tahmini Tablosu
Tablo-56 2017 Yılında Müşterilerin Tercih Edeceği Yakıt Türü Tahmini Tablosu
Tablo-57 2017 Yılında Müşterilerin Tercih Edeceği Vites - Şanzıman Tipi Tahmini Tablosu



GRAFİK LİSTESİ

- Grafik-1 2012 Yılında Dünya Motorlu Araç Üretim Adetleri Grafiği
- Grafik-2 Yıllar İtibariyle Dünya Motorlu Araç Üretim Grafiği
- Grafik-3 Batı Avrupa Ülkelerinde Yıllar İtibariyle Motorlu Araç Üretim Grafiği (1000 Adet)
- Grafik-4 Yıllar İtibariyle Ülkeler Bazında Dünya Motorlu Araç Üretim Adetleri Grafiği (1000 Adet)
- Grafik-5 Araç Türleri Bazında 2012 Yılı Dünya Motorlu Araç Pazarı Grafiği (1000 Adet)
- Grafik-6 Bölgeler Bazında 2012 Yılı Dünya Motorlu Araç Pazarı Grafiği (1000 Adet)
- Grafik-7 Ülkeler Bazında 2012 Yılı Dünya Motorlu Araç Pazarı Grafiği (1000 Adet)
- Grafik-8 2012 Yılında Türkiye'de Üretilen Motorlu Araç Grafiği
- Grafik-9 Türkiye'de Yıllar itibariyle Otomotiv Sektörü Araç Üretim Adetleri Grafiği
- Grafik-10 2012 Yılı Motorlu Araç Pazarı Grafiği (1000 Adet)
- Grafik-11 2011, 2012 Yılları İthal Araç Değerlendirme Grafikleri
- Grafik-12 2003 -2012 Yılları Türkiye'de Pazardaki Yerli - İthal Araç Değerlendirme Grafiği
- Grafik-13 Türkiye'de 2003 - 2012 Dönemi Motorlu Araç Grafiği
- Grafik-14 Türkiye'nin AB Ülkelerine Otomotiv Ürünleri İhracatı Grafiği (FOB US \$)
- Grafik-15 Ülke Grupları Bazında Türkiye'nin Otomotiv Ürünleri İhracatı Grafiği (FOB USD)
- Grafik-16 Türkiye'nin Otomotiv Ürünleri İhracatında İlk Beş Ülke Grafiği (FOB USD)
- Grafik-17 Türkiye'de Adetsel Bazda Komple Otomotiv Ürünleri İhracatı (Traktör Dahil) Grafiği
- Grafik-18 Türkiye Otomotiv Ürünleri İhracatındaki Gelişme Grafiği (FOB USD)
- Grafik-19 2012 Yılı Türkiye Otomobil Pazarı Motor Hacmine Göre Değerlendirme Grafiği
- Grafik-20 2012 Yılı Türkiye Otomobil Pazarı Yakıt Tipine Göre Değerlendirme Grafiği
- Grafik-21 Türkiye'de Trafiğe Kayıtlı Otomobillerin Yakıt Cinsine Göre Dağılımı Grafiği
- Grafik-22 2012 Yılı Türkiye Otomobil Pazarı Segment-Gövde Tipine Göre Satışlar Grafiği
- Grafik-23 2012 Yılı Türkiye Otomobil Pazarı Şanzıman Tipine Göre Değerlendirme Grafiği
- Grafik-24 Türkiye'de İkinci El Motorlu Araç Satış Grafiği
- Grafik-25 Birinci El ve İkinci El Motorlu Araç Satışları Mukayese Grafiği (1000 Adet)
- Grafik-26 2012 Yılı Sonu Sektördeki Araçların Yakıt Türü Grafiği
- Grafik-27 Araç Kiralamada Kiralayanın Vites - Şanzıman Tipi Tercihi Grafiği
- Grafik-28 Sektördeki Araçların Segmentleri Grafiği
- Grafik-29 Araç Kiralamada Kiralama Süresi Grafiği
- Grafik-30 Araç Kiralamada Ödemede Kullanılan Para Birimi Grafiği
- Grafik-31 Sektördeki Toplam Adetsel Gelişim Grafiği
- Grafik-32 Operasyonel Araç Kiralama Sektörüne Giren ve Sektörden Çıkan Araçların Grafiği
- Grafik-33 Yıllar İtibariyle Türkiye'de Trafiğe Kayıtlı Motorlu Kara Taşıtları Grafiği (Adet)
- Grafik-34 2012 Yılında Trafikteki Araçların Türlerine Göre Dağılımı Grafiği
- Grafik-35 Türkiyede Kullanım Amaçlarına Göre Motorlu Kara Taşıt Sayısı Grafiği (Adet)
- Grafik-36 Türkiye'de Bankaların Kullandıkları Otomotiv Kredileri Grafiği
- Grafik-37 Dünya Otomotiv Sektörü Üretimi Grafiği
- Grafik-38 Dünyada Otomotiv Sektörü Pazarı Grafiği
- Grafik-39 2012 Yılında Türkiye'de Üretilen Motorlu Araç Grafiği
- Grafik-40 Türkiye'de Otomotiv Sektörü Pazarı Grafiği



ÖNSÖZ

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Türk özel sektörünün en üst düzeyde yasal temsilcisi sıfatı ile özel sektörümüzün ihtiyaçları doğrultusunda çalışmalar yürütmüş, sorunlarına çözüm aramış ve özel sektörün istikrarlı bir biçimde gelişimine katkıda bulunmuştur.

Sektörlerimize daha kapsamlı hizmet sunulması ihtiyacı doğrultusunda ve bu hizmetlerin geliştirilmesi perspektifinde 18 Mayıs 2004 tarih ve 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu'nun 57'nci maddesine dayanılarak "Türkiye Sektör Meclislerinin Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği" hazırlanmıştır. 12 Şubat 2005 tarih ve 25725 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Yönetmeliğimize istinaden Birliğimiz şemsiyesi altında 52 adet Türkiye Sektör Meclisi oluşturulmuştur.

Türkiye Sektör Meclisleri Temmuz 2006 tarihinden bu yana faaliyetlerine devam etmektedir. Bu süreçte var olan ihtiyaç ve sektörden gelen talep üzerine meclis sayısı 59 olmuştur.

Türkiye Sektör Meclisleri, sektörün tüm ilgili taraflarını bünyesine alan entegre yapısıyla, yerel olduğu kadar uluslararası nitelik taşıyan sektörel bir bakış açısıyla ve bugünün yanında geleceği kuşatan strateji ve vizyonuyla, dünyadaki benzer örneklerinden daha kapsamlı hizmetler sunmaya yönelmiş bir yapıdır; sektörümüze ve ekonomimize büyük faydalar sağlama potansiyeli taşıyan önemli bir oluşumdur.

Meclisler, firmaların, sektörel kuruluşların ve ilgili kamu kurumlarının üst düzey yöneticileri ile temsilcilerini bünyesine katan önemli bir buluşma noktasıdır. Türkiye Sektör Meclisleri, yelpazesi içine aldığı tüm ekonomik sektörler için radikal bir adımı temsil etmektedir. Meclis içerisinde sağlanan birlik ve beraberlik ortamı, ortak görüşlerin oluşturulmasına ve ortak kararların alınmasına imkan sağlamıştır. Ortak kararlar doğrultusunda başlatılan girişimlerden ilgili merciler nezdinde daha olumlu sonuçlar alınmaktadır. Bu sektörel yapılanma ile kamu-özel sektör ortaklığının etkin biçimde hayata geçirilebileceği sağlam bir zemin oluşturulmuştur.

Meclis faaliyetleri çerçevesinde, Meclis çalışmalarından daha fazla verimin alınabilmesi, farklı görüş ve düşüncelerin uyumlaştırılması, tutarlılık sağlanması, sektörün mevcut durumu ve geleceğe yönelik beklentileri konusunda kamuoyunun bilgilendirilmesi amacıyla Meclislerimiz tarafından sektör raporları hazırlanmıştır.

Hazırlanan sektör raporunun sektörel politika ve stratejilerin oluşturulması, geleceğe yönelik projeksiyonlara ve piyasa araştırmalarına ışık tutması açısından faydalı olacağı düşüncesiyle sektörümüze, camiamıza ve ilgililere hayırlı olmasını dilerim.

M. Rifat HİSARCIKLIOĞLU
Başkan



ÖNSÖZ

Dünyanın hangi bölgesine gidilirse gidilsin, mutlaka otomotiv sektörü ürünü bir araca rastlamak mümkündür. Otomotiv sektörü ürettiği araçlarla hem insanların kişisel hem de işleri için gerekli duyulan taşımacılık işlemlerini yerine getirmektedir. Böylesi bir gelişim dünyayı daha da küçültmekte olup yeryüzünde ulaşılamayan bir bölge bırakmamaktadır.

Günlük hayatımızda motorlu kara yolu araçları vazgeçilmez bir etkinliğe sahiptir. Böylesine önemli bir yaşam ünitesi olan araçlar dünyada hem yeni buluşların, hem de petrole dayalı harplerin temel nedenlerinden biri olmuştur.

Otomotiv sektöründe gerek teknoloji, gerekse üretim adedi yönünden ön sırada olan ülkeler ekonomik güçlerini de artırmışlar, dünya ticaretinde önemli yerlere sahip olmuşlar hegemonyalarını genişletmişlerdir. Otomotiv sektörü bir anlamda ülkelerin gelişmişlik seviyesini gösteren önemli bir ölçü unsuru olmuştur.

Ülkenin ticaret hayatına her safhasında katkı sağlayan otomotiv sektörü üretimi 1950’li yıllarda başlamış 1970’li ve 1990’lı yıllarda büyük yatırımlarla üretimde yıllık milyonluk adetlere ulaşmıştır. Yurtiçi pazar gelişimi yanında otomotiv ürünleri dış ticarete de ülkemize önemli döviz sağlayan bir işkolu gücüne ulaşmıştır. Bugün için otomotiv sektörü ihracatın lokomotifine haline gelmiştir.

2012 yılı itibari ile Türkiye’de 18 fabrika otomotiv sektöründe çeşitli türde araç üretim iç Pazar ile ihracata hizmet verirken 52 yabancı marka binek araba ve hafif ticari araç distribütörleri iç pazarın artan talebini karşılamaktadır. Önümüzdeki yıllarda gelişen ve yenilenen teknolojiyi uygulayan ek yatırımlarla ve yeni markalarla araç üretim adedimiz ve gücümüz artacaktır. Ancak sektörde dünyayı etkisi altına alan ve yıllarca artarak devam edecek olan keskin ve şiddetli rekabeti de göz önünde bulundurmamız gerekmektedir.

Türkiye olarak hem gelişmiş Avrupa ülkeleri ile olan olumlu ilişkilerimiz, hem de lojistik de büyük önem taşıyan coğrafi konumumuz ile 60 yılı aşan deneyim ve yetişmiş insan gücümüzle dünyada otomotiv sektörü rekabetinde yılmadan daha da ilerleyerek yolumuza devam etmeliyiz. Dünya ile entegre olan, inovasyona önem veren strateji ve uygulamalarla bugüne göre otomotiv sektöründe daha ön planda bir konuma gelebilmeliyiz ve gelmeliyiz.

Türkiye’de 2012 yılında otomotiv sektörü raporumuzda sektördeki firmaların çalışmalarına ve yeni yatırımlarına bilgi yönünden katkı sağlayabilmek ve ticaret hayatındaki etkinliğini gösterebilmek için detaylı incelemeler yapılmış, ileriye dönük tahminlere yer verilmiştir.

Bu raporun hazırlanmasında sektörün güçlü temsilcilerinden oluşan Meclis Üyelerimize, Sektör Meclisimizde akademik danışman olarak görev yapan Av. Ayşegül Gül ve sektör meclis raporunu araştırmaları ve deneyimleriyle sonuçlandıran otomotiv sektörünün duayenlerinden Dr. M. Sedat Piroğlu’na katkı ve özverili çalışmaları nedeniyle teşekkür ederiz.

Saygılarımla.

Yüksel MERMER
TOBB Türkiye Otomotiv Ticaret Meclisi Başkanı



1. GİRİŞ

Otomotiv sektörü artık insan hayatının ayrılmaz ve vazgeçilmez bir parçası konumuna gelmiştir. Dünyadaki globalleşme, haberleşme, bilgi ve araç transferindeki hızlı artış otomotiv ürünlerinin her ülkeye rahatlıkla girmesinin ve yerleşmesinin temel nedenleridir. Otomotiv sektörü ülkemizin ticaret hayatının büyümesi ve gelişmesinde çok önemli bir etkinliğe sahip olmuştur.

Türkiye’de 2012 yılında Otomotiv Sektörü üretim ve pazarı ile incelenirken dünyada ve Türkiye’de geçmiş yıllara ait verilerle geleceğe ait tahminlere ve beklentilere de raporda yer verilmiştir.

Önce üretebilmek önemli idi. Daha sonra daha büyük adette iç ve dış pazarlarda pazarlama ve satış organizasyonları ön plana geçti. Yaşadığımız bu yıllarda ise; havayı daha az kirleten ve yakıt tüketimini azaltan, daha konforlu ve güvenceli, elektronik donanımlı araçlar gündeme yerleşmiş bulunmaktadır. Araç üreticisi kuruluşların lisans ve ortaklık ilişkileri ile aynı marka araç dünyanın çok farklı ülkelerinde üretilmekte ve kullanılabilir.

Üretici kuruluşlar arasındaki keskin rekabet, yeniliklere sahip ve yeni model araçların kısa aralıklarla pazara girmesini zorunlu kılmaktadır. AR-GE (Araştırma -Geliştirme) organizasyonları artık otomotiv sektörünün hareket ve yaşam merkezi haline gelmiştir. Ülkemizde de özellikle son yıllarda üretici kuruluşların bünyelerinde AR-GE merkezleri oluşturulmuş, devlet tarafından bu merkezlere büyük teşvikler ve kolaylıklar tanınmıştır.

Türkiye hem araç üreticisi ve ihracatçısı, hem de araç ithalatçısı ve kullanıcısı olarak otomotiv sektörünün önemli ülkelerinden birisi olmuştur. Bu bakımdan Türkiye’de Otomotiv Sektörünün detaylı olarak incelenmesi, bütünü oluşturacak verilerin titizlikle ele alınması, çalışmanın hem yurtiçi hem de yurtdışındaki araştırma ve değerlendirmelere önemli bir kaynak oluşturması görüşü bu raporda dikkate alınmıştır.

Otomotiv sektörü tanımlaması dünyada genel olarak binek araba, hafif ve ağır ticari araçlarla otobüs gurubunu kapsamına almakta olup bu rapor da aynı görüşle hazırlanmıştır. Otomotiv sektörü ürünleri ismi rapor içinde özellikle tabloların oluşumunda Motorlu Araçlar veya Motorlu Kara Taşıtları olarak da kullanılmıştır.

Çalışmada otomotiv sektörü ile ilgili adetsel veriler farklı kaynaklardan alınmış ve kaynak isimleri belirtilmiştir.

Sektördeki gelişmeyi gösterebilmek amacıyla dünya genelinde otomotiv sektöründeki verilere de bu raporda yer verilmiştir.

2. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞME

Uzun yıllar köklü bir tarım ülkesi olan Türkiye, son elli yıldır otomotiv sektörü başta olmak üzere hızla sanayileşmiş ve geleceğini sanayiye bağlamıştır.

II. Dünya Savaşı milyonlarca insanın hayatını kaybetmesine sebebiyet verirken, diğer taraftan pek çok alanda büyük buluşlara ve gelişmelere de öncülük etmiştir.

Savaş sonrası otomotiv sektöründe düşük adette ithal araçlar ülkemizin büyük şehirlerinde görünmeye başlamıştır. Fakat döviz sıkıntısı büyük adetlerde ithal araçların yurda girişini önlemiştir.

Türkiye’de motorlu araç üretimi 1953 yılında Amerikan kökenli Minneaopolis Moline Traktör Fabrikasının Ankara’da kurulması ile başlamıştır. Daha sonra ismi Türk Traktör olan fabrika ülkemizi-

zin en eski üretimini sürdüren ve bugünlere gelen motorlu araç üretim kuruluşudur.

Daha sonra 1957 yılında Amerikan Federal Kamyonlar Şirketi Türkiye’ye gelerek İ.H. International Harvester lisansı ve ortaklığı ile TOE - Türk Otomotiv Endüstrileri A.Ş kuruluşunu gerçekleştirmiş, fabrika yerli kamyon, kamyonet, minibüs ve traktör üretimine başlamıştır.

İki motorlu araç fabrikasının Türkiye’de üretime geçmesi otomotiv sektöründe yeni yatırımların öncülüğünü yapmıştır.

Yukarıda belirtilen iki fabrikaya ilaveten Jeep fabrikası, Ford-Otosan ve MAN Kamyon Fabrikası birbiri ardına Türkiye’de motorlu araç üretimine başlamıştır.

Binek araba üretiminde 1960 ihtilali sonrası Eskişehir’de çok dar olanaklarla Türk mühendis ve işçilerinin ürettiği Devrim otomobili yol gösterici rol oynamış, yeni fabrikaların kuruluşuna yol açmıştır. Devrim otomobili bir bakıma misyonunu ve görevini yerine getirmiştir.

Binek araba üretimi Consul otomobillerinin montajı, bunu takiben 1968’ de fiberglass esasla Anadolu otomobilleri ile başlamış ve yeni markalarla devam etmiştir.

1970’li yıllarda ise Türkiye’de Ford, Fiat, Renault binek arabalarının üretimine başlamıştır. 1990’lı yıllarda ise Uzakdoğulu araç üreticisi olarak Toyota, Hyundai ve Honda Türkiye’de binek araba üretimi için yatırımlarını tamamlamış ve üretime geçmiştir.

Ülkemizde binek araba yanında hafif ve ağır ticari araçlar, otobüs, minibüs ve midibüs üretimi de yerli veya yabancı lisansörlerle ortak olarak başlamış ve artarak devam etmiştir.

Traktör dâhil Türkiye’de toplam motorlu araç üretimi 1992 yılında 345 bin adet iken; 2012 yılında traktör dâhil değişik motorlu araç türlerine göre araç üretimi 1.115 adete yükselmiştir. Traktör hariç motorlu araç üretimi 2012 yılında 1.073 adet olarak gerçekleşmiştir.

Geçen 50 yılı aşan sürede araç üretimi adedindeki yükselişe paralel olarak çok çeşitli organizasyonlardan oluşan otomotiv pazarı ve yan sanayi üretimi de hızlı şekilde gelişmiş, hem yurtiçi hem de yurtdışı pazarlarda Türk Otomotiv Sektörünün başarılı temsilcileri olmuştur.

2012 yılı sonu itibariyle 18 adet fabrikada motorlu araç üretilirken ithal 52 marka otomobil ve hafif ticari araç da yetkili distribütörler veya kuruluşlar kanalı ile Türk araç alıcılarına sunulmuş, otomotiv pazarına yerleştirilmiştir.

2000 yılından önce yılda 100.000 adet araç üretecek bir otomotiv kuruluşu hayal dahi edilemiyordu. Bugünlerde ise yılda 200.000 adet araç üretecek kuruluşların yatırım projeleri uygulamaya konmak üzeredir.

Sektördeki gelişmeler, elde ettiğimiz başarılarla rağmen daha çok çalışmayı gerektiriyor. Önümüzdeki yıllarda da Türkiye dünya genelinde, otomotiv sektöründeki gelişmeleri yakından izlemelidir. Özellikle sektördeki aşırı rekabet, inovasyon konusunda kendisini geliştirmesini gerekli kılmaktadır.

3. 2012 YILINDA DÜNYA OTOMOTİV SEKTÖRÜ

2012 yılında özellikle gelişmiş ülkelerde devam eden kriz yönetimi dünya ekonomisinde hedeflenen büyüme ve genişlemeyi önlemiştir. Bunun doğal sonucu olarak gelişmiş ekonomilerde yaşanan duraklama ve daralma gelişmekte olan ülkeleri de olumsuz yönde etkilemiştir.

2012 yılı değerlendirildiğinde dünyadaki genel ekonomik duraklama ve küçülmeye karşın otomotiv sektörünün gerek üretimde gerekse pazarda 2011 yılına oranla genişlediği görülmektedir.

3.1. 2012 YILINDA DÜNYA OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÜRETİMİ

Dünyada 2012 yılında genel değerlendirme ile otomotiv sektörü üretimi hem 2011 yılına, hem de diğer yıllara göre artış göstermiş ve 84.493 adetle en yüksek seviyeye ulaşmıştır.

2011 yılında toplam 80.262 adet olan araç üretimi 2012 de 84.493 adede yükselmiş ve (%5,3) oranında bir artış olmuştur.

Otomobilde de 2011 yılında 60.202 bin adet olan üretim 2012 de 63.333 adede ulaşarak genel trende uygun şekilde (%5,2) oranında büyümüştür.

Muhtelif türden oluşan ticari araç üretimi de aynı yönde gelişme göstermiş, 2011 yılında 20.060 olan üretim (%5,4) artarak 21.160 adede ulaşmıştır.

3.1.1. 2012 YILINDA DÜNYA MOTORLU ARAÇ ÜRETİMİ

Bir yıl öncesine göre toplam %5,3 artan dünya motorlu araç üretimi araç türleri itibariyle 2012 yılı otomotiv üretiminin öncülüğünde devam etmiştir. Otomobil 63.333 adet, hafif ticari araçlar 17.066 adet, ağır kamyon 3.754 adet, otobüs 340 bin adet üretilmiştir.

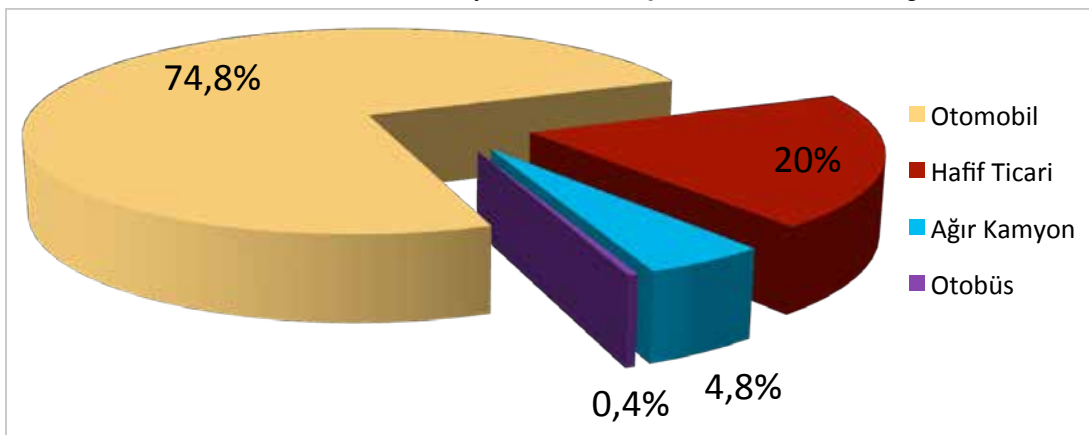
Otomobil üretiminde Çin 15.524, Japonya 8.554, Güney Kore 4.167, ABD 4.106, Hindistan 3.285 adetle dünya sıralamasında yerlerini almıştır. Ticari araçta ise ABD 6.223, Çin 3.748 adetle ilk iki sıraya yerleşmiştir.

Tablo-1 2012 Yılında Dünya Motorlu Araç Üretim Adetleri Tablosu

Araç Türü	Adet (1000)	Toplam Araca Oranı
Otomobil	63.333	%75,0
Hafif Ticari Araç	17.066	%20,2
Ağır Kamyon	3.754	%4,4
Otobüs	340	%0,4
TOPLAM	84.493	%100

Kaynak: OICA

Grafik-1 2012 Yılında Dünya Motorlu Araç Üretim Adetleri Grafiği



3.1.2. YILLAR İTİBARIYLA DÜNYA MOTORLU ARAÇ ÜRETİMİ (TOPLAM)

Son 12 yılda dünyada motorlu araç üretimi (84.493: 57.309) %47,43 oranında artış göstermiştir. 2001,2008 ve 2009 yıllarında üretim bir yıl öncesine göre düşmüş olmasına karşın diğer 9 yılda bir önceki yıla göre üretim devamlı artmıştır.

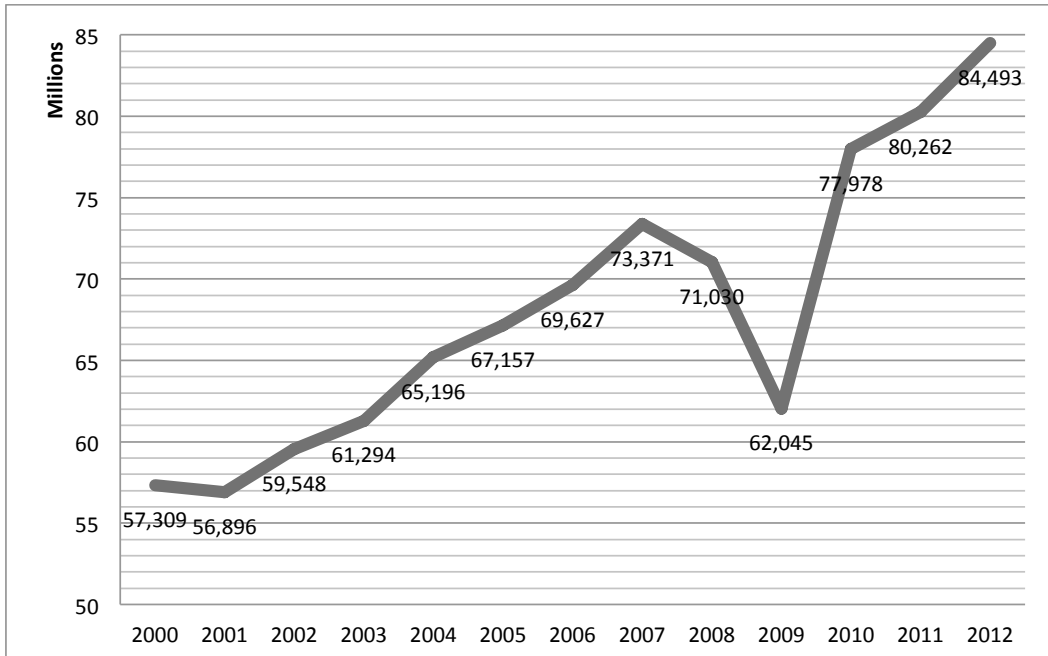
2000 - 2012 yılları döneminde dünyadaki toplam motorlu araç üretimi %47,4 oranında artışla 57.309 adetten 84.493 adede ulaşmıştır.

Tablo-2 Yıllar İtibariyle Dünya Motorlu Araç Üretim Tablosu

YILLAR	ADET(1000)	BİR YIL ÖNCESİNE GÖRE FARK (%)
2000	57.309	-----
2001	56.896	(-) 0,72
2002	59.548	(+) 4,66
2003	61.294	(+) 2,93
2004	65.196	(+) 6,35
2005	67.157	(+) 3,01
2006	69.627	(+) 3,67
2007	73.371	(+) 5,37
2008	71.030	(-) 3,20
2009	62.045	(-) 12,65
2010	77.978	(+) 25,68
2011	80.262	(+) 3,21
2012	84.493	(+) 4,98

Kaynak: OICA, Otomotiv Kataloğu

Grafik-2 Yıllar İtibariyle Dünya Motorlu Araç Üretim Grafiği



3.1.3. BATI AVRUPA ÜLKELERİNDE MOTORLU ARAÇ ÜRETİMİ

2012 yılında dünyada (%5,3) oranında artış gösteren motorlu araç üretimi ülkeler bazında farklı sonuçlar vermiştir.

Özellikle Batı Avrupa ülkelerinde 2011 yılına oranla 2012 yılında toplam araç üretimi genel trendin aksine %5,5 oranında azalarak 14.201 adetten 12.936 adede inmiştir. Bu azalmada ekonomik sorunların büyük etkisi olmuştur.

Ülkemizin hemen her iş kolunda en büyük ihracat ortağımız olan Batı Avrupa ülkelerindeki otomotiv sektörü üretimi 2012 yılında 12.936 adetle 2003 yılındaki 17.285 adet üretimin çok gerisinde kalmıştır. Batı Avrupa ülkelerinde, üretimin azalması ülkemizin ihracatını arttırabilecek bir durumdur. Ancak öncelikle AB ülkelerindeki ekonomik durgunluğun sona ermesi gerekmektedir. Ayrıca BRIC (Brezilya, Rusya, Hindistan,Çin) ülkelerinin AB ülkelerine girişlerinden önce pazar Türk üreticileri tarafından daha etkin ve verimli şekilde yönlendirilmeli ve AB pazarına hakim olunmalıdır.

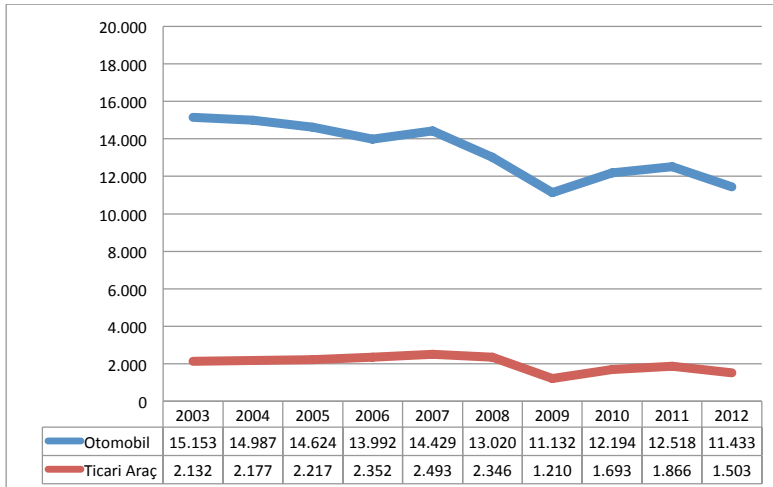
2003 - 2012 yıllarını kapsayan dönemde Batı Avrupa ülkelerinde motorlu araç üretimindeki azalma %24,2 gibi çok yüksek bir seviyeye ulaşmıştır.

Tablo-3 Batı Avrupa Ülkelerinde Yıllar İtibariyle Motorlu Araç Üretim Tablosu (1000 Adet)

YILLAR	OTOMOBİL	TİCARİ ARAÇ	TOPLAM
2003	15.153	2.132	17.285
2004	14.987	2.177	17.164
2005	14.624	2.217	16.841
2006	13.992	2.352	16.344
2007	14.429	2.493	16.922
2008	13.020	2.346	15.366
2009	11.132	1.210	12.242
2010	12.194	1.693	13.887
2011	12.518	1.866	14.384
2012	11.433	1.503	12.936

KAYNAK: OICA

Grafik-3 Batı Avrupa Ülkelerinde Yıllar İtibariyle Motorlu Araç Üretim Grafiği (1000 Adet)



3.1.4. YILLAR İTİBARIYLA ÜLKELER BAZINDA DÜNYADA MOTORLU ARAÇ ÜRETİMİ

2003 yılında 3.275 motorlu araç üretimi ile dünya sıralamasında 4. sırada olan Çin her yıl daha fazla üretmiş, 2012 yılında 19.272 adetlik üretimle 2009 yılında başlayan liderliğini sürdürmüştür.

Çin'deki bu hızlı motorlu araç üretim hızındaki artışı yalnız Çinli otomotiv sektörüne bağlamak yanıltıcı olur. Amerikan ve Avrupalı otomotiv üreticileri önceleri yedek parça tedarik merkezi olarak faydalandıkları Çin'i daha sonra komple araç üretim merkezi haline getirmişlerdir. Yabancı üreticiler bir taraftan en büyük pazara o ülkede araç üretip diğer ülkelere satış yapmışlardır.

Halen bütün dünyada tanınan ve satılan araç markalarının 22'sinin Çin'de kendi üretim tesisi vardır.

Zaman içinde araç üretim teknolojisini öğrenen Çin 2000 yılından itibaren kendi öz markalarıyla da dünya otomotiv pazarına girmeye başlamıştır.

Bu süreçte A.B.D, Japonya, Almanya motorlu araç üretiminde adetsel olarak bir gelişme gösterememiş, hatta gerilemişlerdir.

Çin'den sonra yıllar boyu Hindistan, Brezilya, Meksika, Rusya ve Türkiye üretim adetlerini artırmıştır.

Türkiye 2012 yılında 1.072 adet araç üretimi ile dünyada 17nci sırada yer almıştır. Aynı yıl AB ülkeleri arasında ise ülkemiz hafif ticari araçlarda 1inci, otobüste 2nci, kamyonunda 7nci, otomobilde 8inci ve toplam üretimde 6ncı sırada yer almıştır.

2012 yılında motorlu araç üretimi Asya Pasifik bölgesinde 2011 yılına göre %7, Kuzey Amerika bölgesinde %12, Doğu Avrupa bölgesinde %4 artmış, AB bölgesinde %5 Güney Amerika bölgesinde de %2 azalmıştır. 2012 yılında Asya Pasifik bölgesi toplamda 43.836 adet motorlu araç üretimi ile dünya üretiminin %51,9 unu, Amerika (Kuzey - Güney) 20.023 adetle %23,7'sini, Avrupa 19.929 adetle %23,6'sını, Afrika 705 adetle % 8'ini gerçekleştirmiştir.

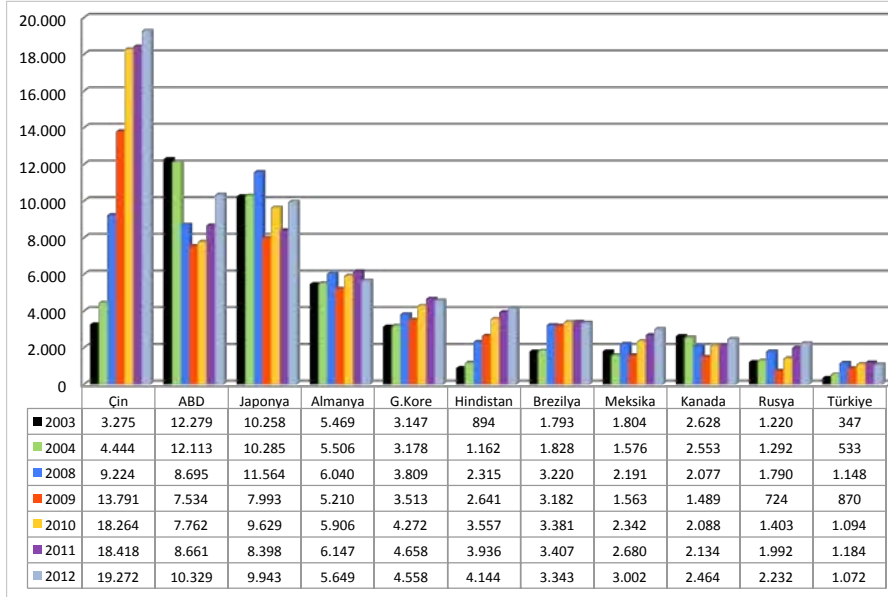
Tablo-4 Yıllar İtibariyle Ülkeler Bazında Dünyada Motorlu Araç Üretim Adetleri Tablosu (1000 Adet)

	Ülke Adı	2003	2004	.....	2008	2009	2010	2011	2012
1	ÇİN	3.275	4.444		9.224	13.791	18.264	18.418	19.272
2	ABD	12.279	12.113		8.695	7.534	7.762	8.661	10.329
3	JAPONYA	10.258	10.285		11.564	7.993	9.629	8.398	9.943
4	ALMANYA	5.469	5.506		6.040	5.210	5.906	6.147	5.649
5	G.KORE	3.147	3.178		3.809	3.513	4.272	4.658	4.558
6	HİNDİSTAN	894	1.162		2.315	2.641	3.557	3.936	4.144
7	BREZİLYA	1.793	1.828		3.220	3.182	3.381	3.407	3.343
8	MEKSİKA	1.804	1.576		2.191	1.563	2.342	2.680	3.002
9	KANADA	2.628	2.553		2.077	1.489	2.088	2.134	2.464
10	RUSYA	1.220	1.292		1.790	724	1.403	1.992	2.232

17	TÜRKİYE	347	533	.....	1.148	870	1.094	1.184	1.072
	DIĞERLERİ	18.183	20.728		18.957	13.535	18.280	18.647	18.485
	TOPLAM	61.294	65.196		71.030	62.045	77.978	80.262	84.493

Kaynak: OICA, Otomotiv Kataloğu

Grafik-4 Yıllar İtibariyle Ülkeler Bazında Dünya Motorlu Araç Üretim Adetleri Grafiği (1000 Adet)



Sıralama 2012 yılı üretim adetlerine göre yapılmıştır.

3.2. 2012 YILINDA DÜNYA'DA OTOMOTİV SEKTÖRÜ PAZARI

2012'de üretim alanında meydana gelen küresel çaplı artış, aynı oranda pazarı da etkilemiş, satışlar 2011 yılına göre %5,4 artmış ve 84,5 milyon adede varmıştır. Yıl içinde en büyük artış %6 ile otomobilde yaşanmış ve otomobil satışı 68,3 milyon adede yükselmiştir. Hafif ticari araç satışındaki artış 12,7 milyon ile bir yıl öncesine göre %4 artmıştır. Pazarda gerileme yalnız ağır ticari araç satışında yaşanmış ve 3,5 milyon adetle 1 yıl öncesine göre %1 oranında bir gerileme olmuştur.

Ülkeler bazında üretim-satış açısından bir değerlendirme yapıldığında farklı sonuçlar ortaya çıkmıştır. Örneğin ABD'de üretim bir yıl öncesine göre artmış olmasına karşın pazar daha fazla büyümüştür. 2012 yılında üretim (OICA) verilerine göre 10.329 bin adet iken pazar (LMC) verilerine göre 14.785 adet olmuştur. Özellikle otomobilde bu farklılık açık şekilde görülmektedir. Rusya'da da üretim adetsel olarak pazarı karşılamamaktadır. Bu iki ülke ithalat yolu ile pazar açığını kapatmaktadır. Ülkemiz araç üreticileri için ABD ve Rusya önemli pazarlar olabilir.

Japonya Okyanus ötesinde 2012 yılında 9.923 adetlik üretime karşılık 5.230 adetlik pazarı ile büyük bir ihracatçı konumuna gelmiştir. Çin özellikle üst segment otomobillerde önemli bir ithalatçıdır.

2011 yılına göre 2012 yılında toplam satış Kuzey Amerika'da (%13), Doğu Avrupa'da (%3), Asya-Pasifik Bölgesinde (%10), Japonya'da (%19) oranında artmıştır. Batı Avrupa'da ise AB ülkelerindeki krizin devam etmesi nedeniyle pazar üretimde olduğu gibi gerilemiş ve 2011 yılına göre (%8) oranında daralmıştır.

Gelişen pazarlar olarak dünya ekonomi gündeminde yer alan BRIC (Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin) ülkelerinde pazar 2012 yılında bir yıl öncesine göre dünya ortalamasının üzerinde seyretmiş (%6) ve artarak 31.154 adede ulaşmıştır. İç pazardaki bu genişleme BRIC ülkelerinin üretim adetlerini de hızla yükseltmesini zorunlu hale getirmiştir. Bu ülkelerin ileride oluşabilecek üretim fazlalarını Amerika ve özellikle AB ülkelerine ihraç etme olasılığı Türk otomotiv sektörünün üzerinde önemle durması gereken bir konudur.

3.2.1. ARAÇ TÜRLERİ BAZINDA 2012 YILI DÜNYA MOTORLU ARAÇ PAZARI

İnsanların en fazla kullandığı motorlu araç otomobil olmuştur. Yıllar bu olguyu değiştirmemiştir, aksine otomobile olan talep artarak ön sıradaki yerini korumaktadır. Gerek markalar, gerekse ülkeler bazında en büyük rekabet inovasyon çalışmaları ve yatırımları da otomobilde kendini göstermektedir.

Toplam motorlu araç pazarında 2012 yılında 84.471 adetle 2011 yılına göre %5,36 lık bir büyüme oluşmuştur.

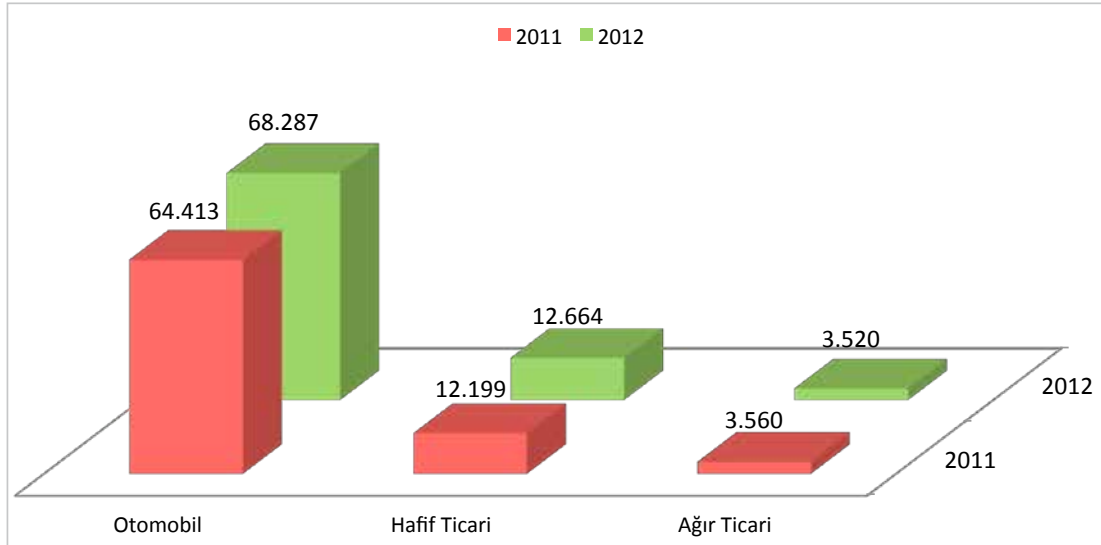
Toplam motorlu araç pazarında otomobil satışları 2011 yılında 64.413 adet ve % 80,3'lük oran ile 2012 'de 68.287 adet ve %80,8'lik oran ile ilk sırada yer almıştır. Hafif ticari araçlarda da artış olmasına karşın toplam pazar payı % 0,2 lik bir azalma göstermiştir.2012 yılında ağır ticari araçlar 2011 yılına göre satışlarında 40 bin araçlık bir azalma ile %0,3 lük bir daralmaya gitmiştir.

Tablo-5 Araç Türleri Bazında 2012 Yılı Dünya Motorlu Araç Pazarı Tablosu (1000 Adet)

Araç Türü	2011	2012	Değişim
Otomobil	64.413	68.287	(+) 3.874
Hafif Ticari Araç	12.199	12.664	(+) 465
Ağır Ticari Araç	3.560	3.520	(-) 40
TOPLAM	80.172	84.471	(-)4.299

Kaynak: LMC ve OSD Yayınları

Grafik-5 Araç Türleri Bazında 2012 Yılı Dünya Motorlu Araç Pazarı Grafiği (1000 Adet)



3.2.2. BÖLGELER İTİBARIYLA 2012 YILI DÜNYA MOTORLU ARAÇ PAZARI

2012 yılında üretimde olduğu gibi toplam dünya motorlu araç pazarında 2011 yılına göre belirli bir büyüme yaşanmıştır. Fakat bölgeler itibariyle bir değerlendirme yapıldığında farklı sonuçlar ortaya çıkmaktadır.

2011 yılına oranla 2012 yılında pazar Güney Amerika ve Batı Avrupa ülkelerinde 1.328 adet araçla %1.6 oranında daralmış, Kuzey Amerika, Doğu Avrupa, Asya Pasifik ülkeleri ile diğer ülkelerde 5.627 adet araç ile %6,7 oranında genişlemiştir.

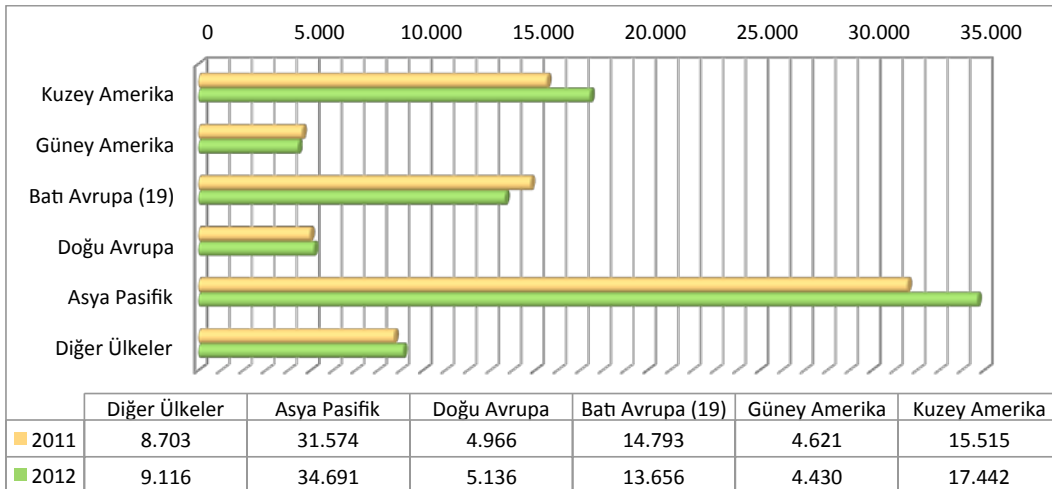
Genel olarak 2012 yılında dünya motorlu araç pazarında (%5,4) oranında 4.299 adetlik bir büyüme yaşanmıştır.

Tablo-6 Bölgeler Bazında 2012 Yılı Dünya Motorlu Araç Pazarı Tablosu (1000 Adet)

Bölgeler	2011	2012	Değişim
Kuzey Amerika	15.515	17.442	(+) 1.927
Güney Amerika	4.621	4.430	(-) 191
Batı Avrupa (19)	14.793	13.656	(-) 1.137
Doğu Avrupa	4.966	5.136	(+) 170
Asya Pasifik	31.574	34.691	(+) 3.117
Diğer Ülkeler	8.703	9.116	(+) 413
TOPLAM	80.172	84.471	(+) 4.299

Kaynak: LMC ve OSD Yayınları

Grafik-6 Bölgeler Bazında 2012 Yılı Dünya Motorlu Araç Pazarı Grafiği (1000 Adet)



3.2.3. ÜLKELER BAZINDA 2012 YILI DÜNYA MOTORLU ARAÇ PAZARI

Dünya motorlu araç pazarının 2011 yılında %68'ini, 2012 yılında %69'unu takip eden sayfadaki tabloda da görüleceği üzere aynı dokuz ülke oluşturmuştur.

Pazar payı en yüksek ülke her iki yılda da %24'ün üzerinde bir oranla Çin olmuştur. Çin aynı dönemde üretimde de ilk sırada yer almıştır.

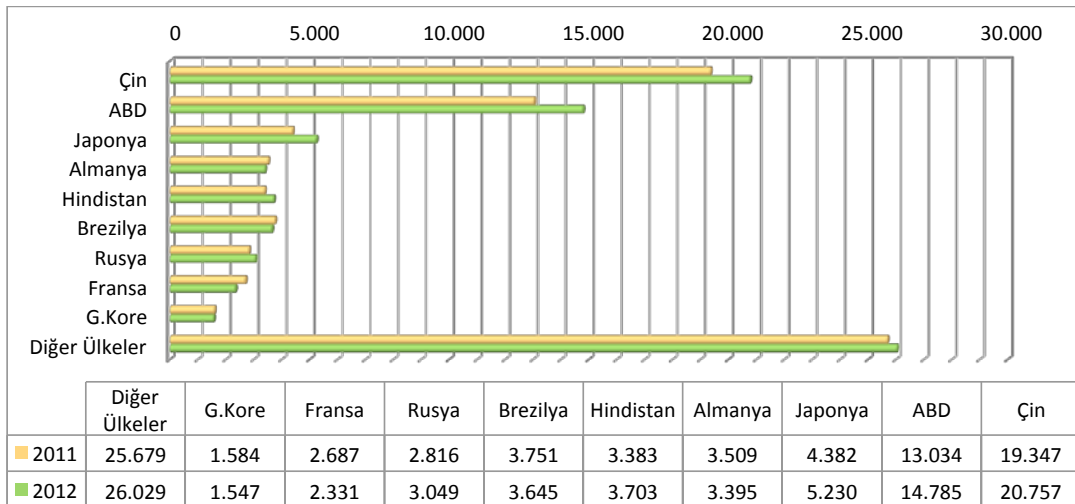
ABD 2011'de toplam motorlu araç pazarında %16, 2012 de ise %17,5'lik oran ile ikinci sıraya yerleşmiştir. ABD, motorlu araç pazarında adetsel olarak bir yıl öncesine göre en fazla genişleyen ülke olmasına karşın, hem 2011'de, hem de 2012'de pazarını karşılayacak bir üretime ulaşamamıştır. Bu yönden ABD önemli bir motorlu araç ithalatçısı konumuna gelmiştir.

Tablo-7 Ülkeler Bazında 2012 Yılı Motorlu Araç Pazarı Tablosu (1000 Adet)

Ülkeler	2011	2012	Değişim
Çin	19.347	20.757	(+) 1.410
ABD	13.034	14.785	(+) 1.751
Japonya	4.382	5.230	(+) 848
Almanya	3.509	3.395	(-) 114
Hindistan	3.383	3.703	(+) 320
Brezilya	3.751	3.645	(-) 106
Rusya	2.816	3.049	(+)233
Fransa	2.687	2.331	(-) 356
Güney Kore	1.584	1.547	(-) 37
Ara Toplam	54.493	58.442	(+) 3.949
Diğer Ülkeler	25.679	26.029	(+) 350
GENEL TOPLAM	80.172	84.471	(+) 4.299

Kaynak: LMC ve OSD Yayınları

Grafik-7 Ülkeler Bazında 2012 Yılı Dünya Motorlu Araç Pazarı Grafiği (1000 Adet)



4. 2012 YILINDA TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

2012 yılında gelişmiş ülkelerdeki kriz yönetiminin ve iç talepteki daralmanın yarattığı dalgalanma Türkiye’nin gerek üretiminde gerekse iç ve dış pazar araç satışlarında olumsuz etki yaratmıştır.

Dünyada ise bazı ülkelerdeki ekonomik olumsuzluklara karşın 2012 yılında üretim ve satışlarda ortalama %5,3 civarında artış olmuştur.

Üretim tedariklemesinden komple aracın satılması ve kullanılması sürecinde otomotiv sektörünün ticari hayata yaptığı katkı çok büyüktür. Raporumuzda bu olgu ayrı başlıklar altında izah edilmiştir.

4.1. TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE ÜRETİM FAALİYETLERİ

4.1.1. TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE 2012 YILI ÜRETİM SONUÇLARI

Dünya Ekonomisi 2012 yılında gerek gelişmiş bazı ülke ekonomilerinde, gerekse gelişmekte olan ekonomilerde 2011 yılına oranla bir yavaşlamaya girmiştir. Ülkemizi de etkileyen bu yavaşlama otomotiv sektöründe de hem dış hem de iç pazarda talebin düşmesine, üretimin ve kapasite kullanımının azalmasına neden olmuştur.

Yurt içinde ve ihracatımızın yoğunlaştığı AB ülkelerindeki araç talebinin azalması üretime de yansımıştır. Ülkemizde 2012 yılında 2011 yılına göre toplam araç üretimi % 9,8 oranında azalarak 1.189.131 adetten 1.072.978 adede inmiştir.

Araç türleri itibariyle bir değerlendirme yaptığımızda binek arabada da aynı gerileme yaşanmıştır. 2011 yılında 639.734 adet olan binek araba üretimi, 2012 yılında 577.296 adet ile % 9,8 oranında azalmıştır.

Ticari araçlarda ise daha farklı bir gelişme oluşmuştur. 2012 yılında 2011 yılına göre minibüste 29.335 adetle % 30,5, midibüste 4.158 adetle % 18,5 üretim artışı gerçekleşirken; küçük kamyonunda 29.129 adetle % 22,1, kamyonette 426.633 adetle %11 ve otobüste ise 6.427 adetle % 7 oranında gerileme yaşanmıştır.

Üretilen toplam araç değerlendirmesinde ise,2011 yılına göre 2012 yılında 577.296 adet ile binek arabada % 9,8 oranında, ticari araçta 495.682 adetle yine % 9,8 oranında üretim düşüşü yaşandığı ilgili tablodan görülmektedir.

Araç üretimi 1992 yılındaki 322.931 adetlik üretime göre 2012 yılında % 333 oranında, 410.637 adetlik 1993 yılına göre ise % 262 oranında artış göstermiştir.

Otomotiv sektöründe daha etkili olabilmek, dünyanın yeni parlayan ekonomileri ve otomotiv üretim merkezleri olarak değerlendirilen BRIC (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin) ülkeleri ile rekabet edebilmek için üretim ve ihracat rakamlarında daha hızlı bir artışa ihtiyaç duyulmaktadır..

2012 yılında otomotiv sektörü için genel bir değerlendirme yaptığımızda, hem iç talebin hem de en önemli ihracat sahamız olan Avrupa’da yaşanmakta olan kriz sebebiyle dış talebin azaldığını görüyoruz.Araç üretimi ve kapasite kullanımı 2011 yılına oranla daha düşük seviyede kalmıştır. Yıllar itibariyle araç üretim adetlerini gösteren tablodan da bu durumu görmek mümkündür.

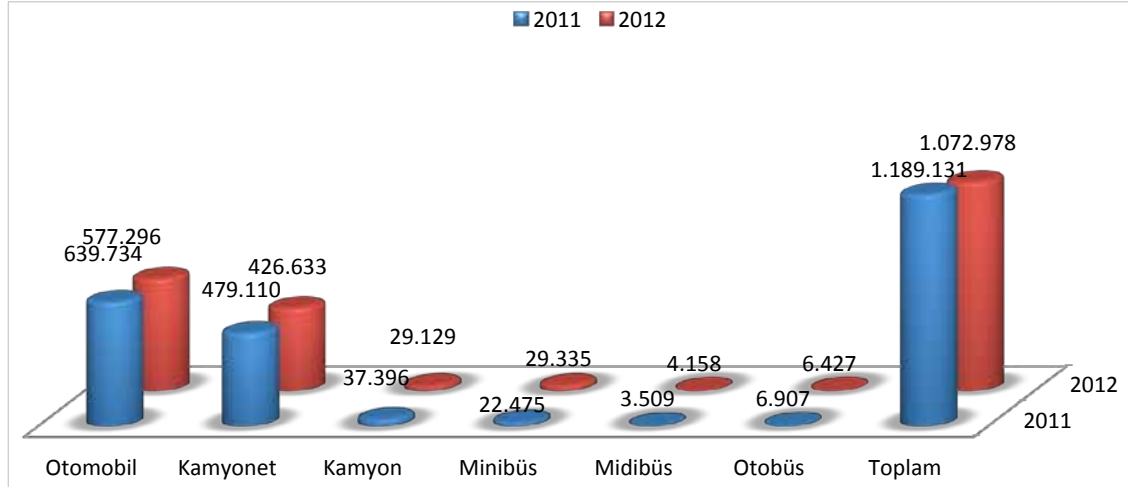
1) TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÜRETİMİ

Tablo-8 2012 Yılında Türkiye'de Üretilen Motorlu Araç Tablosu

Araç Türü	2011 Adet	2012 Adet	Değişimi
Otomobil	639.734	577.296	(-) 62.438
Kamyon	37.396	29.129	(-) 8.267
Kamyonet	479.110	426.633	(-)52.477
Otobüs	6.907	6.427	(-) 480
Minibüs	22.475	29.335	(+)6.860
Midibüs	3.509	4.158	(+) 649
TOPLAM	1.189.131	1.072.978	(-) 116.153

Kaynak OSD Yayınları

Grafik-8 2012 Yılında Türkiye'de Üretilen Motorlu Araç Grafiği

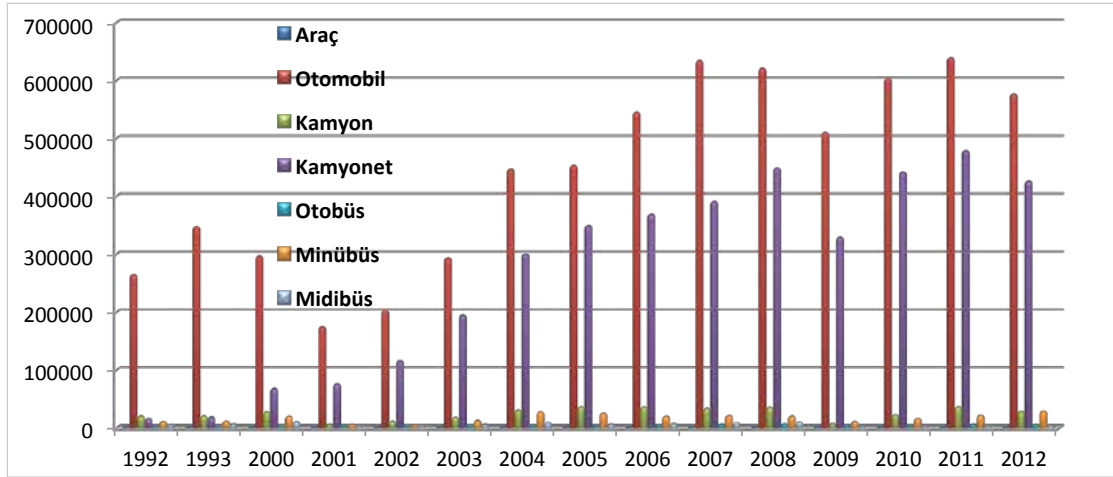


Tablo-9 Yıllar İtibariyle Otomotiv Sektörü Araç Üretim Adetleri Tablosu

Araç Tipleri	1992	1993	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Otomobil	265.245	348.095	297.476	175.343	204.198	294.116	447.152	453.663	545.682	634.883	621.567	510.931	603.394	639.734	577.296
Kamyon	21.266	21.305	28.348	6.683	12.295	19.041	31.790	37.227	37.026	34.544	36.800	8.246	23.581	37.396	29.129
Kamyonet	16.991	19.767	68.807	76.672	116.872	195.606	301.563	349.885	369.862	391.737	449.434	330.044	442.408	479.110	426.633
Otobüs	1.415	1.933	4.213	2.501	2.684	4.490	4.839	5.406	6.019	6.946	7.526	5.931	5.268	6.907	6.427
Minibüs	11.615	12.102	20.597	6.486	6.139	13.625	28.161	26.162	20.728	21.999	21.123	11.829	16.978	22.475	29.335
Midibüs	6.399	7.435	11.506	3.000	4.377	6.794	9.903	7.109	8.263	9.305	10.660	2.624	2.658	3.509	4.158
TOPLAM	322.931	410.637	430.947	270.685	346.565	533.672	823.408	879.452	987.580	1.099.414	1.147.110	869.605	1.094.557	1.189.131	1.072.978

Kaynak: OSD Yayınları

Grafik-9 Türkiye’de Yıllar İtibariyle Otomotiv Sektörü Araç Üretim Adetleri Grafiği



4.1.2. TÜRKİYE’DE ARAÇ ÜRETİMİ YAPAN OTOMOTİV SEKTÖRÜ KURULUŞLARI

4.1.2.1. TÜRKİYE’DE ARAÇ TÜRLERİNE GÖRE MOTORLU ARAÇ ÜRETİCİSİ KURULUŞLAR

Otomotiv sektöründe ülkemizdeki 15 firma 18 fabrikası ile faal durumda olup, bir aracı baştan aşağıya üretme kapasitesine sahiptir. Üretim türleri itibariyle bu kuruluşları iki grupta toplamak uygun olacaktır.

4.1.2.1.1. OTOMOBİL ÜRETİCİLERİ

	FİRMA ADI	MARKA	YABANCI SERMAYE
1	HONDA TÜRKİYE	HONDA	% 100
2	HYUNDAI ASSAN	HYUNDAI	% 70
3	OYAK - RENAULT	RENAULT	% 51
4	TOFAŞ	FIAT	%37,8
5	TOYOTA	TOYOTA	% 100

4.1.2.1.2. TÜRKİYE’DE HAFIF VE AĞIR TİCARİ ARAÇ ÜRETİCİLERİ

(Kamyon, Kamyonet, Minibüs, Midibüs, Çekici, Otobüs)

	FİRMA ADI	MARKA	YABANCI SERMAYE
1	ANADOLU ISUZU OTOMOTİV SANAYİ	ISUZU	% 29,74
2	B.M.C	BMC	% 0
3	GÜLERYÜZ	MUHTELİF	% 0
4	FORD OTOSAN	FORD	% 40
5	HYUNDAI ASSAN	HYUNDAI	% 70
6	KARSAN	KARSAN - MUHTELİF	% 0
7	MAN TÜRKİYE	MAN	% 99,9
8	MERCEDES - BENZ	MERCEDES	% 85
9	OTOKAR	OTOKAR	% 0
10	TEMSA GLOBAL	TEMSA	% 0
11	TEZELLER	MUHTELİF	Yabancı ortaklığı mevcut olup oranı belli değildir.
12	TOFAŞ	FIAT	% 37,8

Türkiye’de otomobil üretimi beş firma tarafından yapılmaktadır.

Otomobil üreticisi iki kuruluş (HYUNDAI - ASSAN ve TOFAŞ) hafif ticari araç da üretmektedir.

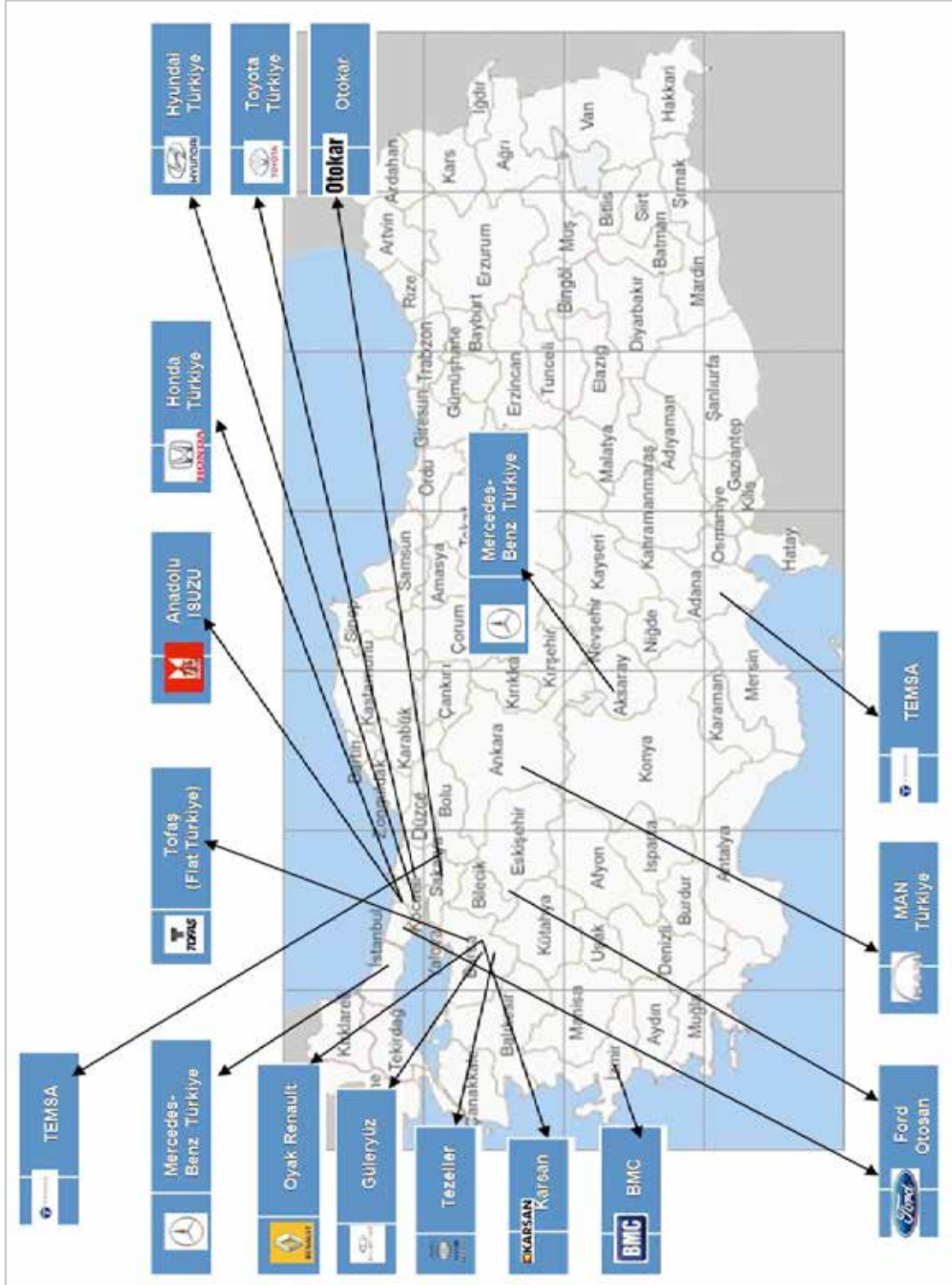
Otomobil üreticisi kuruluşların tamamı yabancı sermaye lisansı ve ortaklığı ile üretimlerine devam etmektedir.

Ticari araç üreticisi kuruluşlar arasında yabancı sermaye lisansı ve ortaklığı ile üretim yapan kuruluşlar yanında, tamamen yerli sermaye ve kendi lisansı ile üretim yapan kuruluşlar da bulunmaktadır.

Toplam 12 firma ticari araç (kamyon,kamyonet,minibüs,midibüs,çekici,otobüs) üretimi ile faaliyetlerine devam etmektedir.

Araç türleri yönünden değerlendirildiğinde Türkiye’nin ticari araç üretiminde öncelikli bir yapıda olduğu görülmektedir.

Genel değerlendirme yaptığımızda, Türkiye’de bir otomotiv markasının üretim tesisinin olması, Türk araç alıcısı tarafından çok önemli ek bir garanti ve etkin bir tanıtım olarak kabul edilmektedir. İlgili markanın Türkiye’deki fabrikasında üretilen araç modelleri dışında ithal edilen aynı marka başka model araçlar için de kurulu fabrika garanti ve tanıtım teşkil etmekte, araçların toplam satışına önemli ek katkı sağlamaktadır. Türkiye’de fabrikası olan araçların satış fabrikası olmayan markalara göre büyük önceliğe sahiptir. Bu durum markalar ve toplam satışlar karşılaştırıldığında da görülmektedir.



4.1.2.2. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV ANA SANAYİ’NDEKİ ÜRETİCİLERİN KURULUŞ YERLERİ

Otomotiv sektöründe araç üreten ana sanayi firmaları genel olarak Anadolu yakasında ve Marmara Bölgesinde yoğunlaşmıştır. Ana sanayi için üretim yapan yan sanayi kuruluşları da işin gereği aynı bölgeyi tercih etmiştir.

Araç üretiminin Marmara Bölgesinde toplanmasının temel nedeni tamamen ekonomiktir. Metal endüstrisinde yetişmiş insan gücü temini, ulaşımı, pazar dinamiğini yükselten nüfus yoğunluğu, gelir seviyesi yüksekliği, lojistik, finansman kaynakları ve benzeri ekonomik nedenler otomotiv sanayinin kuruluş yerlerini belirleyen önemli etkenlerdir.

İller itibariyle otomotiv ana sanayi kuruluşlarının üretim yerleri tablo ve harita üzerinde ayrı ayrı gösterilmiştir.

Tablo-10 İLLER İTİBARIYLA TÜRKİYE’DE ARAÇ ÜRETİCİ KURULUŞLAR TABLOSU

İLİ	FİRMA İSMİ
A. BURSA (5)	1) Güler yüz Karoseri Oto. San. Ve Tic. Ltd. Şti. 2) Karsan Oto. San. Ve Tic. A.Ş. 3) Oyak Renault Oto. Fab. A.Ş. 4) Tezeller Karoseri Oto.. San. Tic. Ltd. Şti.
B. KOCAELİ (4)	1) Anadolu Isuzu Oto. San. Ve Tic. A.Ş. 2) Ford Oto. San. A.Ş. (Ford Otosan) 3) Honda Türkiye A.Ş. 4) Hyundai Assan Oto. San. Ve Tic. A.Ş.
C. SAKARYA (3)	1) Otokar Oto. Ve Sav. San. A.Ş. 2) Temsa Global San. Ve Tic. A.Ş. 3) Toyota Oto. San. Türkiye A.Ş.
D. ADANA (1)	1) Temsa Global San. Ve Tic. A.Ş.
E. AKSARAY (1)	1) Mercedes Benz Türk A.Ş.
F. ANKARA (1)	1) Man Türkiye A.Ş.
G. ESKİŞEHİR (1)	1) Ford Oto. San. A.Ş. (Ford Otosan)
H. İSTANBUL (1)	1) Mercedes Benz Türk A.Ş.
I. İZMİR (1)	1) B.M.C San. Ve Tic. A.Ş.

TOPLAM: 15 Firma ve 18 Üretim Merkezi (FORD OTOSAN, MERCEDES ve TEMSA GLOBAL iki ayrı ilde üretim yapmaktadır.)

4.2. 2012 YILINDA TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ PAZARI

Türkiye’de otomotiv pazarı yerli üreticiler ile ithal araç distribütörlerinin piyasaya sürdüğü farklı marka ve model araçların alım satımının yapıldığı bir faaliyet alanıdır. Pazarı oluşturan üretici ve distribütörlerin yanında bayiler, servisler, yedek parça satıcıları, tamirhaneler, 2nci el araç satıcıları, yan sanayi üreticileri, lojistik firmaları, ülkenin her tarafına yayılmış olan petrol istasyonları, otomotivle ilgili dernekler ve kuruluşlar, alıcılar, sigorta şirketleri, sürücü kursları, fuarlar, araç kiralama (rent a car) kuruluşları ve finansman kurumları ile gerçek otomotiv pazarı ortaya çıkmaktadır.

Ülkemizde 18 üretici kuruluş ve 52 marka araç distribütörü pazarın yeni üretim araç talebini karşılamaktadır.

4.2.1. 2012 YILINDA TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ YURTIÇİ PAZARI

2012 yılında dış satışlarda olduğu gibi, iç pazarda da kısmi bir daralma olmuştur.Yıl içinde araçların “yeni yıl model” tanımında değişiklik yapılmıştır. Bu yıla kadar yıl içinde belirli koşullarla ithal edilip Ağustos ayından itibaren satılan araçlar gelecek yılın modeli sayılırken 2013 yılı model tanımı değiştirilmiştir. Yeni uygulamaya göre ancak 2013 Ocak ayından itibaren üretilmiş olan araçlar 2013 modeli kabul edilmeye başlanmıştır. Yeni model araç almak isteyen alıcılar bekleme tercih etmiş, bu da yıl içindeki satışları kısmen azaltmıştır. Bu oluşumla beraber talebi azaltan diğer ekonomik olaylar da 2012 yılı pazarını daraltmıştır.

Yeni yıl modelindeki değişim 2012 yılı pazarında bir daralmaya sebep olmuşsa da talepler iptal olmamış, ancak 2013 yılına ertelenmiştir. Özellikle 2013 yılında yeni model ve dizayn ile pazara girecek otomobil satışlarında hızlı ve büyük artış olabileceği ifade edilmektedir.

2012 yılında Türkiye’de toplam birinci el araç alım satımı 2011 yılına göre % 10 oranında azalarak 910.867 adetten 817.620 adede gerilemiştir. Otomobil ve ticari araçtan oluşan toplam pazar yıllar itibariyle, 2003’teki 397.983 adetten 817.620 adede yükselmiştir. Artış oranı %205 olmuştur. Bu değerlendirmelere ülkedeki ikinci el araç satışları dahil değildir.

Tablo 11’den bu gelişim daha yakından izlenebilmektedir. 2012 yılı sonu itibariyle otomobil satışları 2011 yılına göre 556.280 adetle % 6 oranında, hafif ticari araç satışları 221.481 adetle % 18 oranında, kamyonunda 34.365 adetle % 16 oranında, otobüs pazarı ise 2.410 adetle % 5 oranında, toplam araç satışı ise 817.620 adetle % 10 oranında azalmıştır.

Gerek iç pazarda, gerekse ihracatta yaşanan ortalama % 10 oranındaki gerileme hemen hemen aynı oranda üretimin de azalmasının temel nedeni olmuştur.

2003 - 2012 dönemini değerlendirdiğimizde 2012 yılı toplam 817.620 adetlik bir satışla 2011 yılından sonra ikinci sırada yer almıştır.

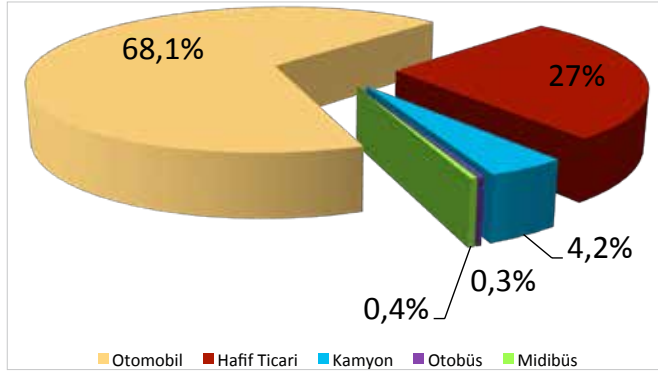
Türkiye’de 52 değişik markada binek araba ve hafif ticari araç ithal edilmekte, pazarlanmakta ve satılmaktadır. Türkiye’de üretim yapan yabancı lisanslı firmalar aynı zamanda ithal ettikleri araçların pazarlama ve satışını da yapmaktadır.İthal kökenli binek araba ve hafif ticari araçların Türkiye’deki bütün yetki ve sorumluluğu üretici firmalarla anlaşma yapan yetkili Türk distribütörlerine aittir. Ayrıca bazı yabancı firmalar herhangi bir Türk firması ile distribütörlük anlaşması yapmadan, gerekli izinleri alarak doğrudan kendi organizasyonları ile Türkiye’de araçlarını pazarlayıp satabilmektedir.

Tablo-11 2012 Yılı Motorlu Araç Pazarı Tablosu (1000 Adet)

Araç Türü	Adet	Toplam Pazardaki Pay
Otomobil	556.280	%68,1
Hafif Ticari Araç	221.481	%27
Kamyon	34.365	%4,2
Otobüs	2.410	%03
Midibüs	3.084	%04
TOPLAM	817.62	%100

Kaynak: OSD Yayınları

Grafik-10 2012 Yılı Motorlu Araç Pazarı Grafiği (1000 Adet)



4.2.2. 2012 YILINDA TÜRKİYE’DE OTOMOTİV İÇ PAZARINDA YERLİ ARAÇ - İTHAL ARAÇ DEĞERLENDİRMESİ

Türkiye’deki otomotiv pazarı ile ilgili diğer bir değerlendirme de pazarda işlem gören araçların yerli ve ithal olarak ayrımıdır.

Toplam araç satışında ithal kökenli araçların payı 2003 yılında 222.984 adetle %56, 2011 yılında 538.532 adetle %59 ve 2012 yılında 511.532 adetle %63 oranına yükseltilmiştir. 12 No’lu tablodan da görüldüğü gibi yükseliş devam etmiştir.

Araç türleri itibariyle bir mukayese yaptığımızda ithal kökenli otomobillerle ticari araçlarda farklı bir durum ortaya çıkmaktadır. İthal kökenli otomobillerin toplam satıştaki payı 2003 yılında 153.769 adetle (%39) iken 2011’de 414.031 adetle %45’e , 2012’de ise 409.676 adetle %50 ye ulaşmıştır. Başka bir ifade ile 2012 yılında Türkiye’de satılan araçların yarısı ithal otomobillerdir.

Toplam ithal araçların kendi içinde yapılan değerlendirmesinde ise ithal otomobillerin toplam ithal kökenli araçlardaki payının 2003 yılında %66 ‘dan 2011’de %77’ye ve 2012’de de %80’e ulaştığı görülmektedir.

İthal ticari araçlarda yıllar itibariyle sayıca yükseliş olmakla beraber;thal ticari araçların toplamındaki pazardaki payı ithal otomobiller lehine azalmıştır. 2003’te ithal ticari araçların toplam ithal araçlardaki payı 69.225 adetle %31, 2011 sonunda 124.502 adetle %23 iken 2012 sonunda bu oran 102.018 adetle %20 olmuştur.

İthal ticari araçlarla ilgili değerlendirmesi toplam (yerli + ithal) araç pazarı üzerinden yaptığımızda ithal ticari araçların 2003 yılı payı %18 , 2011 yılı payı %14, 2012 yılı payı %12’ye inmektedir.

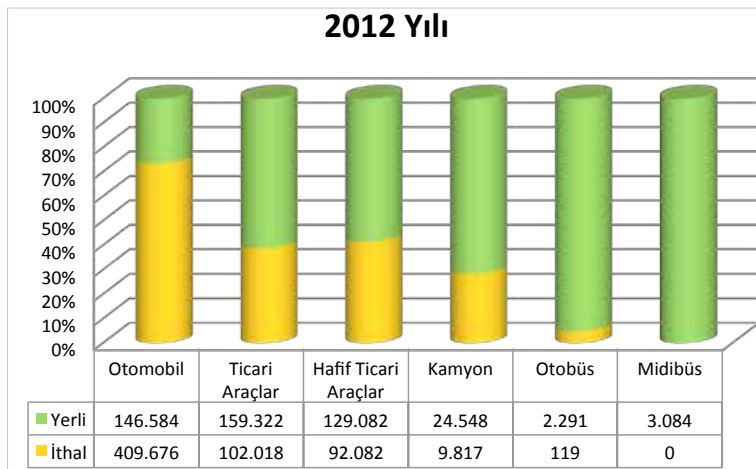
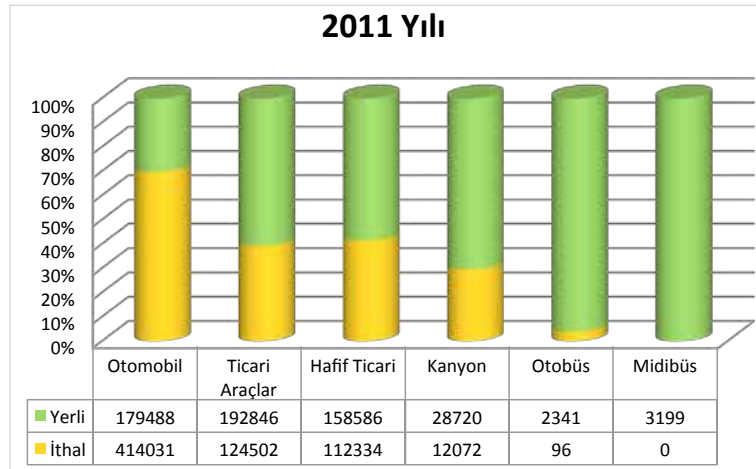
Bu değerlendirmeye ikinci el araç alım satımı dahil değildir.

Tablo-12 2011, 2012 Yılları Türkiye'de İthal Araç Değerlendirmesi Tablosu (1000 Adet)

Araç Türü	2011				2012			
	Toplam Pazar	İthal Araç Pazarı	İthal Aracın Toplam Araca Oranı	İthal Aracın Toplam İthal Araca Oranı	Toplam Pazar	İthal Araç Pazarı	İthal Aracın Toplam Araca Oranı	İthal Aracın Toplam İthal Araca Oranı
Otomobil	593.519	414.031	%45	%77	556.280	409.676	%50	%80
Ticari Araçlar	317.348	124.502	%14	%23	261.340	102.018	%13	%20
Hafif Ticari Araçlar	270.920	112.334			221.481	92.082		
Kamyon	40.792	12.072			34.365	9.817		
Otobüs	2.437	96			2.410	119		
Midibüs	3.199	0			3.084	0		
Toplam	910.867	536.532	%59	%100	817.620	511.694	%63	%100

Kaynak: OSD Yayınları

Grafik-11 2011, 2012 Yılları İthal Araç Değerlendirme Grafikleri

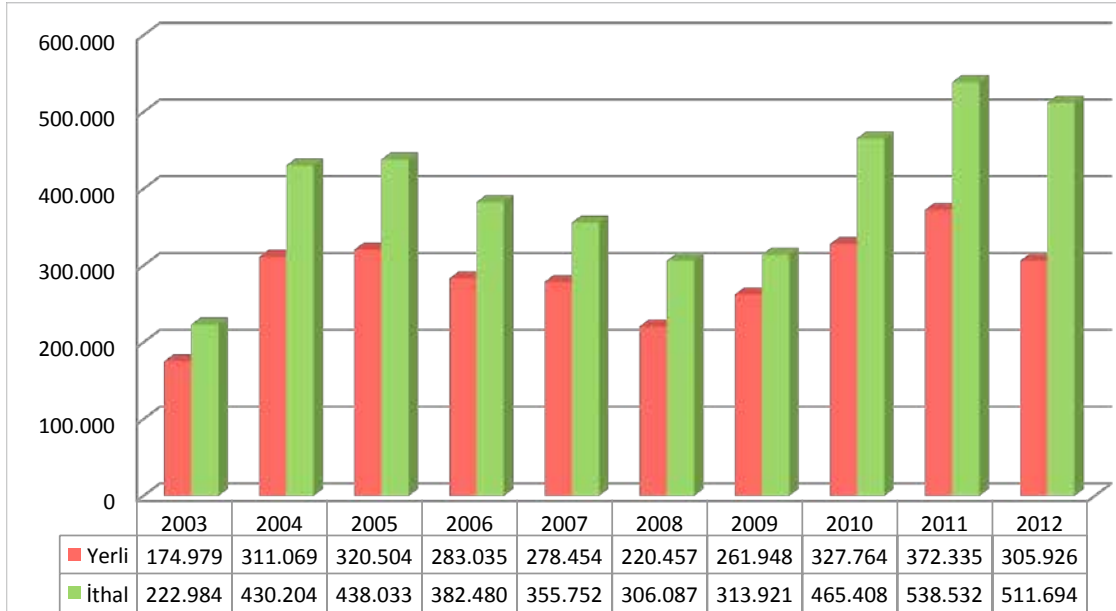


Tablo-13 2003 - 2012 Yılları Türkiye’de Pazardaki Yerli - İthal Araç Değerlemesi Tablosu

TOPLAM PAZAR		YERLİ ARAÇ SATIŞI		İTHAL ARAÇ SATIŞI	
YILLAR	ADET	ADET	PAYI	ADET	PAYI
2003	397.963	174.979	% (44)	222.984	%(56)
2004	741.269	311.069	% (42)	430.204	%(58)
2005	758.537	320.504	% (42)	438.033	%(58)
2006	665.515	283.035	% (43)	382.480	%(57)
2007	624.206	278.454	% (44)	355.752	%(56)
2008	526.544	220.457	% (42)	306.087	%(58)
2009	575.869	261.948	%(45)	313.921	%(55)
2010	793.172	327.764	%(41)	465.408	%(59)
2011	910.867	372.335	%(41)	538.532	%(59)
2012	817.620	305.926	%(37)	511.694	%(63)

Kaynak: OSD Yayınları

Grafik-12 2003 -2012 Yılları Türkiye’de Pazardaki Yerli - İthal Araç Değerlendirme Grafiği



Türkiye’de üretilen toplam araçla yıl içinde satılan yerli araç arasındaki fark genelde ihracatta değerlendirilmektedir. Türkiye’de otomotiv pazarı görünür şekilde ithal araçların daha fazla pay aldığı bir yapıya dönüşmüştür.

4.2.3. TÜRKİYE’DE 2003-2012 DÖNEMİ MOTORLU ARAÇ PAZARI

Ülkemizde gerek yerli üretim, gerekse ithal kökenli motorlu araç pazarı devamlı bir artış ve genişleme yaşamıştır.

2003 yılında 397.963 adet olan Türkiye motorlu araç pazarı 2012 yılında %205’lik artış ile 817.620 adede yükselmiştir. 2006, 2007, 2008 ve 2012 yıllarında motorlu araç pazarı bir önceki yıla göre düşüş göstermişse de 10 yıllık dönemde satışlar artan bir seyir göstermiştir.

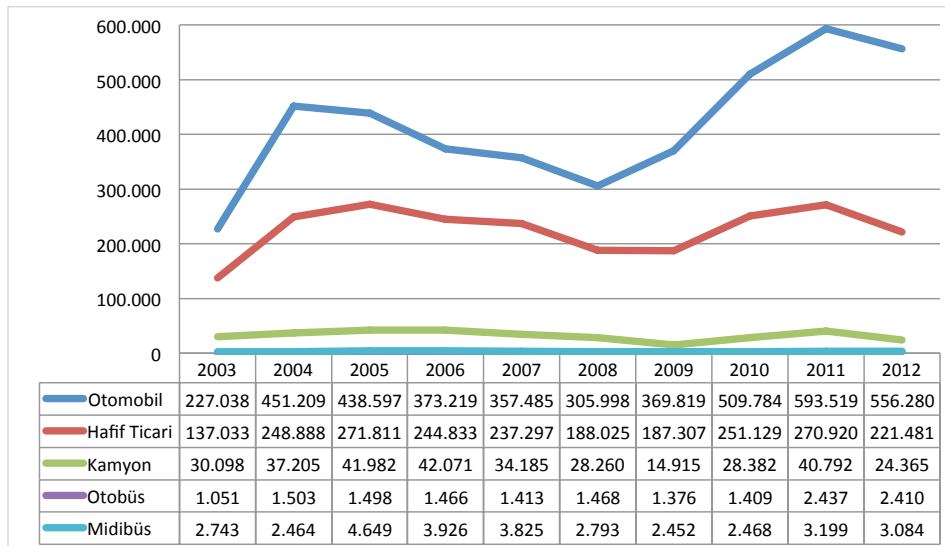
Motorlu araç pazarında 2003 yılında toplam pazarın %57 si otomobilden oluşurken bu oran 2012 yılında %68 olmuştur. Hafif ticari araç pazarı da bu dönemde %34 ten %28’e diğer araçlar (kamyon, otobüs, midibüs) %8 den %4’e inmiştir.

Tablo-14 Türkiye’de 2003-2012 Dönemi Motorlu Araç Tablosu

ÜRÜN TÜRÜ	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Otomobil	227.038	451.209	438.597	373.219	357.485	305.998	369.819	509.784	593.519	556.280
Hafif Ticari Araç	137.033	248.888	271.811	244.833	237.297	188.025	187.307	251.129	270.920	221.481
Kamyon	30.098	37.205	41.982	42.071	34.185	28.260	14.915	28.382	40.792	34.365
Otobüs	1.051	1.503	1.498	1.466	1.413	1.468	1.376	1.409	2.437	2.410
Midibüs	2.743	2.464	4.649	3.926	3.825	2.793	2.452	2.468	3.199	3.084
TOPLAM	397.963	741.269	758.537	669.915	634.205	526.544	575.869	793.172	910.867	817.620

Kaynak: OSD Yayınları

Grafik -13 TÜRKİYE’DE 2003 - 2012 DÖNEMİ MOTORLU ARAÇ GRAFİĞİ



4.2.4. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÜRÜNLERİ İHRACATI

2012 yılı Ocak - Aralık döneminde bir önceki yıla göre toplam otomotiv sanayii ihracatı % 8, otomobil ihracatı % 7, ticari araç ihracatı ise % 9 oranında azalmıştır. 2012 yılı Ocak - Aralık döneminde toplam araç ihracatı 729.923 adet, otomobil ihracatı 412.991 adet, ticari araç ihracatı ise 316.932 adet olmuştur.

2012 yılında Avrupa’da krizin derinleşmesi Türkiye’yi yeterli dış kaynak temini açısından olumsuz etkilemiştir. İhracatımızın yarıdan fazlasının Avrupa’ya yapılıyor olması nedeni ile küresel ekonomideki zayıflık Türkiye’yi de etkilemiştir.

Otomotiv motorlu taşıt araçları sanayii dış ticaretinde AB çok önemli bir yere sahiptir. Aksam ve parça ihracatçısı firmalar kriz nedeni ile AB dışı pazarlara yönelmiş ve yedek parça ihracatını önemli oranda geliştirmiştir. Ancak özellikle otomobil ve hafif ticari taşıtlarda alternatif pazarlara girişte ABD dışında sınırlı bir gelişme yaşanmıştır.

Türkiye’nin son yıllarda sektörel bazda değişmez ihracat şampiyonu otomotiv endüstrisi 2012 yılında yüzde 5 gerilemeye rağmen 19.063.426.774 dolarlık satışla yedinci kez ihracat şampiyonluğuna ulaşmıştır.

Sektör ihracatı komple taşıtlar ve otomotiv yan sanayi ürünlerinden oluşmaktadır.

2012 yılında taşıt ihracı dolar bazında 2011 yılının gerisinde kaldı. Bununla beraber otomotiv yan sanayi ihracatı 2011 yılında 8.192.783.113 dolar iken 2012 de az bir artışla da olsa 8.263.360.984 dolara yükseldi.

Geçmiş yıllarla yaptığımız karşılaştırmalı ihracat rakamları otomotiv sektörünün zaman içinde gelişmesini daha net şekilde göstermektedir.

1994 yılında 808.200.397 dolar olan otomotiv ürünleri ihracatı 2012 yılında 24 misli büyüyecek 19.063.426.774 dolara yükselmiştir. Ürün gruplarına göre yapılan değerlendirmede otomotiv yan sanayi ürünleri ihracatı oransal olarak 1994 te toplam otomotiv sektörü ihracatının % 67 sini oluştururken , 2012 yılında bu oran % 43’ e gerilemiştir. Bunun temel nedeni sektörde 1994’ten sonra Türkiye’de komple araçta üretime geçen yeni markalarla mevcut markaların kapasite artışını sağlayan ek yatırımları ve üretimdeki kalite yükselişi olmuştur.

4.2.4.1. TÜRKİYE’NİN AB ÜLKELERİNE OTOMOTİV ÜRÜNLERİ İHRACATI (FOB US \$)

2010 ve 2011 yıllarında AB ülkelerine yapılan otomotiv ürünleri ihracatı toplam otomotiv ürünleri ihracatının %73 ünü oluştururken bu oran 2012 yılında %69’a düşmüştür.

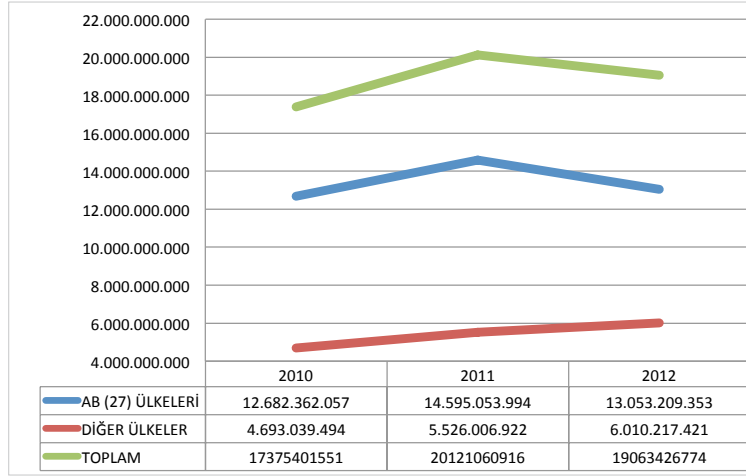
Ülke grubu bazında ise AB (27) ülkelerine yapılan otomotiv sektörü ihracatı daima ilk sırada yer almıştır.

Tablo-15 Türkiye’nin AB Ülkelerine Otomotiv Ürünleri İhracatı Tablosu (FOB US \$)

ÜLKE GRUBU	2010	2011	2012
AB (27) ÜLKE	12.682.362.057 (73)	14.595.053.994 (73)	13.053.209.353 (69)
DİĞER ÜLKELER	4.693.039.494 (27)	5.526.006.922 (27)	6.010.217.421 (31)
TOPLAM	17.375.401.551 (100)	20.121.060.916 (100)	19.063.426.774 (100)

Kaynak: Otomotiv Kataloğu - 2013

Grafik-14 Türkiye'nin AB Ülkelerine Otomotiv Ürünleri İhracatı Grafiği (FOB US \$)



2012 yılında AB ülkelerinde yaşanan ekonomik kriz otomotiv ürünleri ihracatında hem tutar, hem adet, hem de oran olarak bir gerilemeye sebebiyet vermiştir.

Ülke bazında yapılan değerlendirmeye göre AB ülkeleri ilk dört sırada yer almakla beraber bu ülkelere yapılan ihracat kriz nedeniyle bir yıl öncesine göre azalmıştır.

4.2.4.2. ÜLKE GRUPLARI BAZINDA TÜRKİYE'NİN OTOMOTİV ÜRÜNLERİ İHRACATI (FOB US \$)

2012'de Türkiye'nin otomotiv ürünleri ihracatında %68,5'lik oran ile AB (27) ülkeleri ilk sırada yer almıştır. Son üç yılda bu yapı değişmemiştir. Amerika (Kuzey - Güney) %7,6 ile ikinci sırada, Eski Doğu Bloğu ülkeleri %6,8 ile üçüncü sırada, Orta Doğu ülkeleri 6,1 ile dördüncü sırada, Afrika ülkeleri %5,7 ile beşinci sırada yer almıştır.

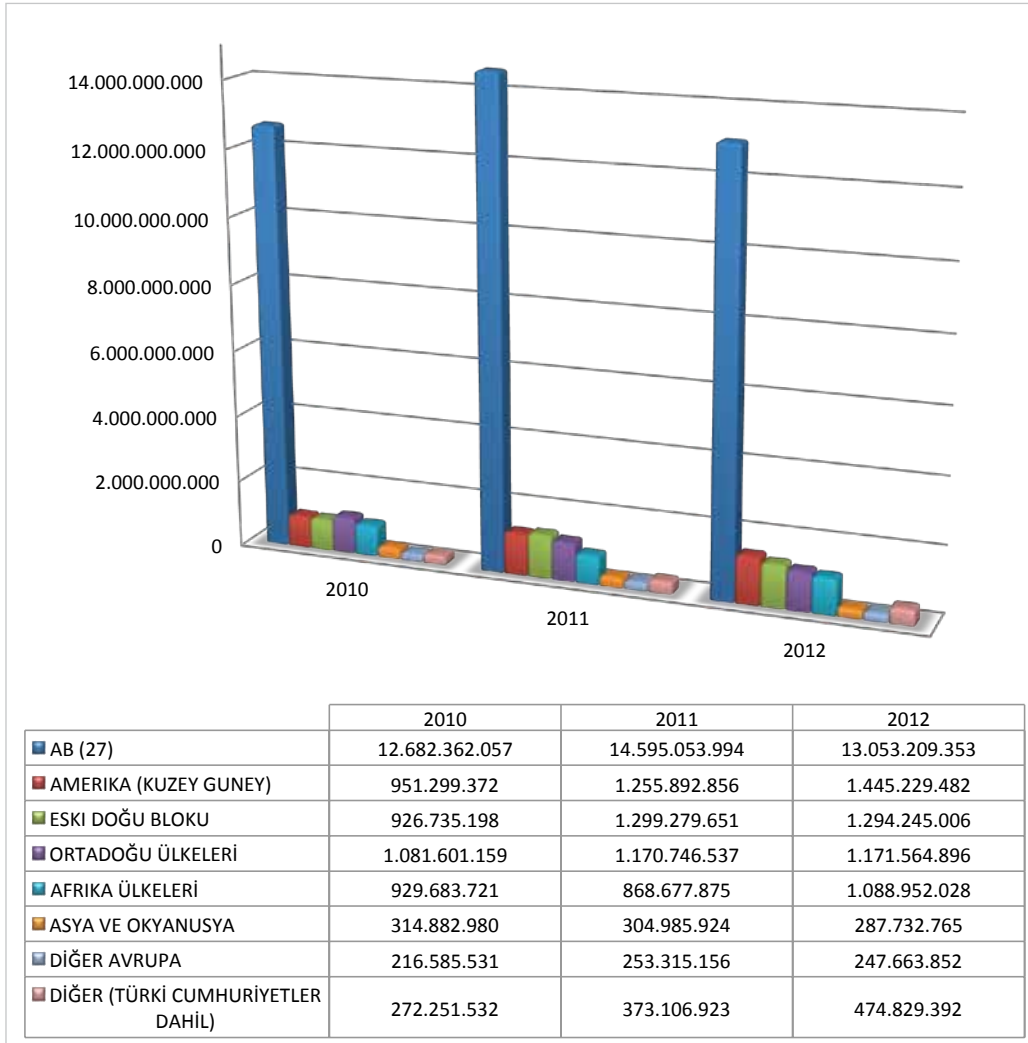
Tablo ülkemiz otomotiv sektörü üreticilerinin dünyanın her bölgesine ihracat yaptığını göstermektedir. Bu yayılmanın daha etkin şekilde hem ülke, hem de tutar olarak artması, AB ülkelerindeki kriz sebebiyle zorunlu hale gelmiştir.

Tablo-16 Ülke Grupları Bazında Türkiye'nin Otomotiv Ürünleri İhracatı Tablosu (FOB USD)

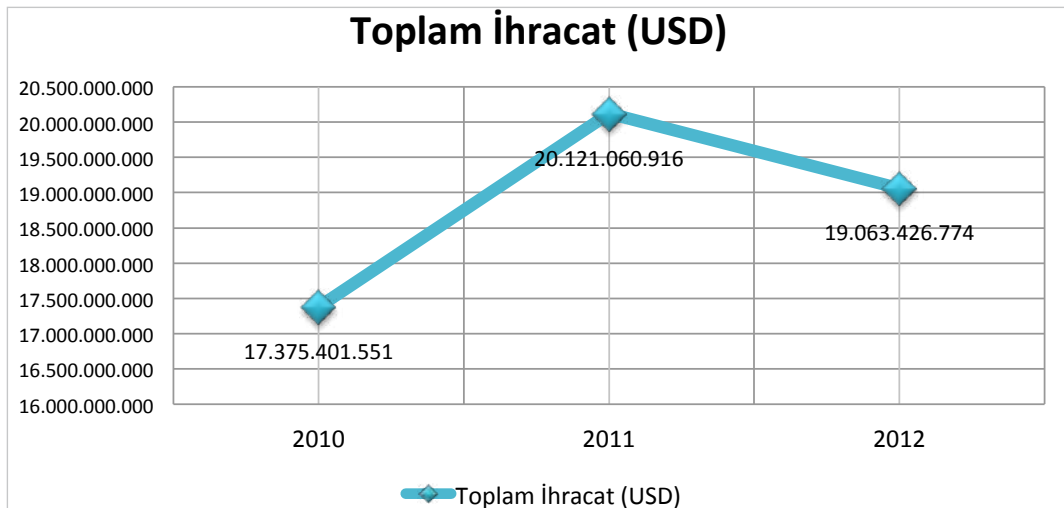
ÜLKE GRUBU	2010	2011	2012
AB.(27)	12.682.362.057	14.595.053.994	13.053.209.353
Amerika (Kuzey-Güney)	951.299.372	1.255.892.856	1.445.229.482
Eski Doğu Bloku	926.735.198	1.299.279.651	1.294.245.006
Orta Doğu Ülkeleri	1.081.601.159	1.170.746.537	1.171.564.896
Afrika Ülkeleri	929.683.721	868.677.875	1.088.952.028
Asya ve Okyanusya	314.882.980	304.985.924	287.732.765
Diğer Avrupa Ülkeleri	216.585.531	253.315.156	247.663.852
Diğer (Türki Cumhuriyetler Dahil)	272.251.532	373.106.923	474.829.392
TOPLAM İHRACAT	17.375.401.551	20.121.060.916	19.063.426.774

Kaynak: Otomotiv Kataloğu 2013

Grafik-15 Ülke Grupları Bazında Türkiye'nin Otomotiv Ürünleri İhracatı Grafiği (FOB USD)



Ülke Grupları Bazında Türkiye'nin Otomotiv Ürünleri İhracatı Grafiği (FOB USD)



4.2.4.3. TÜRKİYE’NİN OTOMOTİV ÜRÜNLERİ İHRACATINDA İLK BEŞ ÜLKE (FOB US\$)

2012 yılında otomotiv ürünleri ihracatında ilk 5 ülke FOB US\$ bazında %52,4 ’lük bir pay almıştır. Bu grupta yer alan Almanya, Fransa, İtalya, İngiltere AB ülkeleri olup, bu ülkelerdeki ekonomik krizin otomotiv ihracatını aleyhte etkilediği açıkça görülmektedir.

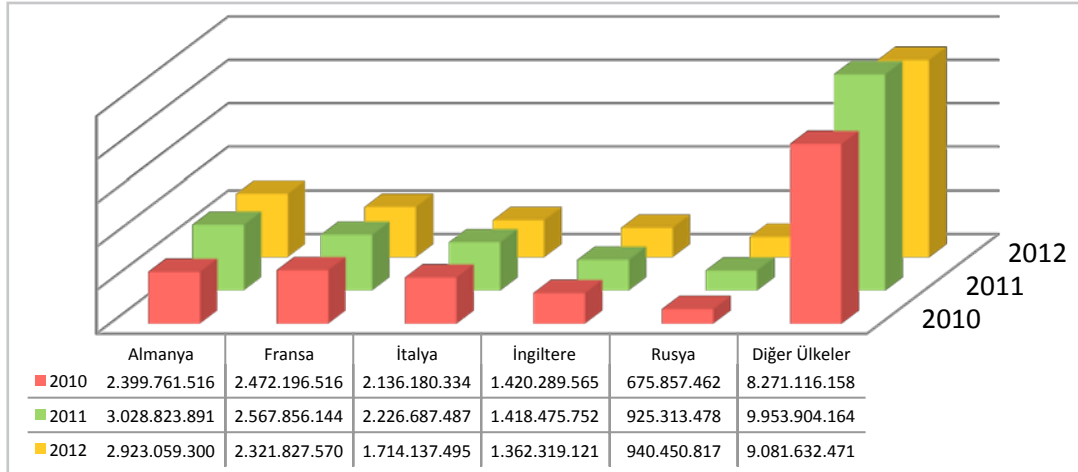
Türkiye’deki motorlu araç üreticisi kuruluşlarının ek kapasite yatırımı ve yeni modellerle büyümelerine, bunlara ek olarak yeni markaların Türkiye’de üretime geçerek ihracatımızı arttırmalarına ihtiyaç vardır.

Tablo-17 Türkiye’nin Otomotiv Ürünleri İhracatında İlk Beş Ülke Tablosu (FOB USD)

ÜLKE ADI	2010	2011	2012
ALMANYA	2.399.761.516	3.028.823.891	2.923.059.300
FRANSA	2.472.196.516	2.567.856.144	2.321.827.570
İTALYA	2.136.180.334	2.226.687.487	1.714.137.495
İNGİLTERE	1.420.289.565	1.418.475.752	1.362.319.121
RUSYA FEDERASYONU	675.857.462	925.313.478	940.450.817
DİĞER ÜLKELER	8.271.116.158	9.953.904.164	9.081.632.471
TOPLAM İHRACAT	17.375.401.551	20.121.060.916	19.063.426.774

Kaynak: Otomotiv Kataloğu - 2013

Grafik-16 Türkiye’nin Otomotiv Ürünleri İhracatında İlk Beş Ülke Grafiği (FOB USD)



4.2.4.4. TÜRKİYE’NİN ADETSSEL BAZDA KOMPLE OTOMOTİV ÜRÜNLERİ İHRACATI (TRAKTÖR DÂHİL)

Son 10 yılda traktör dahil ülkemizde komple araç üreten kuruluşlarımız adetsel bazda üretimlerinin ortalama %68’ini ihraç etmiştir.

2003 yılında 358.745 adet olan komple araç ihracatı, bu yıla oranla %84 artarak 746.354 adede ulaşmıştır. Önümüzdeki dönemlerde bu adetsel ihracatın daha da artması beklenmektedir.

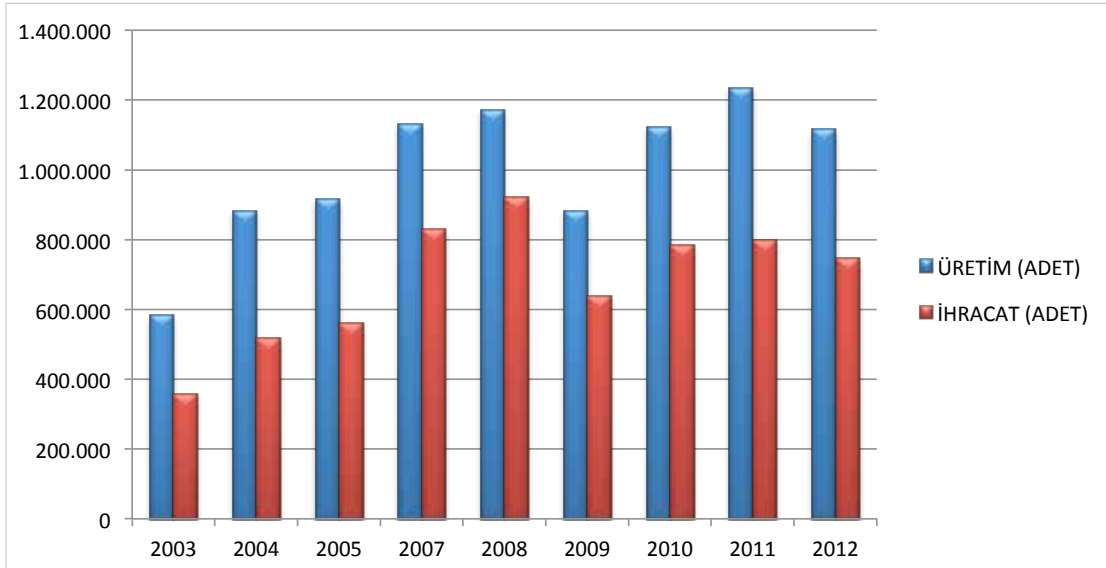
2004 yılında adetsel olarak komple motorlu araç ihracatı toplam üretimin %59’unu oluşturarak en düşük, %79 ile 2008 yılında en yüksek seviyeyi görmüştür.

Tablo-18 Türkiye’de Adetsel Bazda Komple Otomotiv Ürünleri İhracatı (Traktör Dâhil) Tablosu

YILLAR	ÜRETİM (ADET)	İHRACAT (ADET)	İHRACATIN ÜRETİME ORANI (%)
2003	583.460	358.745	61
2004	884.073	518.595	59
2005	916.082	561.078	61
2007	1.132.951	829.879	73
2008	1.171.917	920.783	79
2009	884.466	637.855	72
2010	1.124.837	783.870	69
2011	1.234.837	801.112	65
2012	1.116.233	746.354	67
TOPLAM	9.049.001	6.158.271	%68

Kaynak: Otomotiv Kataloğu

Grafik-17 Türkiye’de Adetsel Bazda Komple Otomotiv Ürünleri İhracatı (Traktör Dahil) Grafiği



4.2.4.5. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV ÜRÜNLERİ İHRACATINDAKİ GELİŞME (FOB US \$)

Ülkemiz önce komple motorlu araç ve yan sanayi ürünlerini üretebilmeyi hedeflemiştir. Daha sonra kapasite artışı ve pazar araştırmalarına yönelen üretici kuruluşlar 2000’li yıllarda ihracatta büyük mesafe kaydetmiştir.

1994 yılında toplam 808.200.397 (FOB US \$) olan otomotiv ürünleri ihracatı, geçen sürede 23 defa büyüyerek 2012 yılında 19.063.426.774 (FOB US \$) a ulaşmıştır.

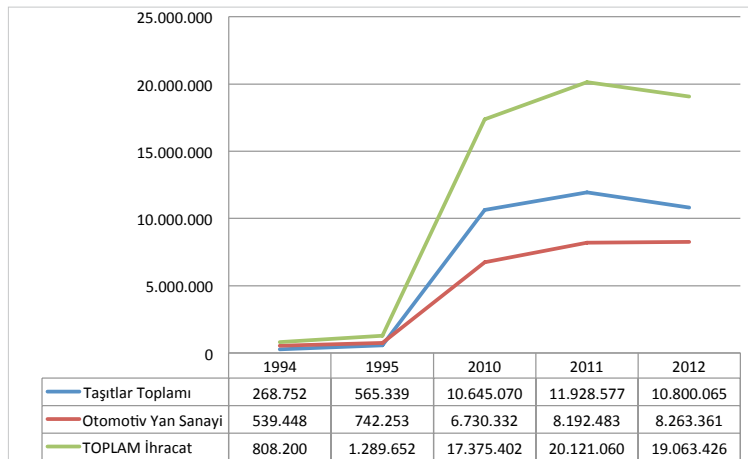
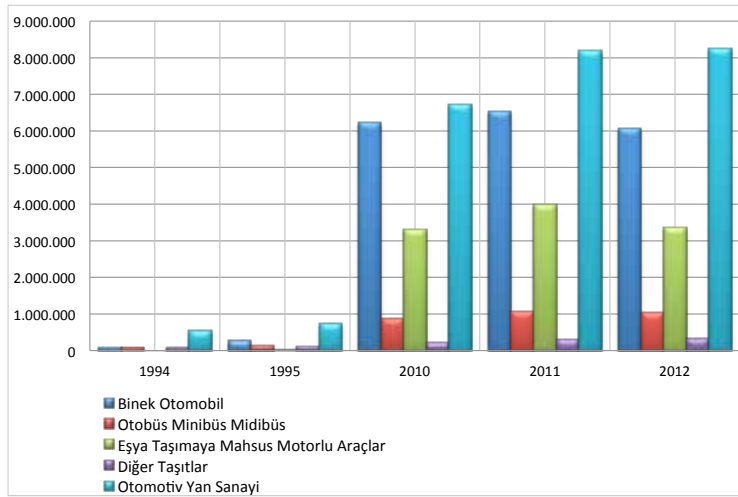
1994’te taşıtlar toplam otomotiv ürünleri ihracatının ancak %33,2’sini karşılarken bu oran 2012’de %56,6’ya yükselmiştir. Binek otomobiller ihracatı 1994’te toplam otomotiv ürünleri ihracatının ancak %9,3 ’ünü oluştururken 2012’de bu oran %31,9 olmuştur.

Tablo-19 Türkiye Otomotiv Ürünleri İhracatındaki Gelişme Tablosu (FOB USD)

ÜRÜN GRUBU	1994	1995	...	2010	2011	2012
Binek Otomobiller	75.651	272.331		6.218.738	6.544.045	6.074.807
Otobüs-Minibüs - Midibüs	100.502	147.096		880.770	1.082.754	1.031.197
Eşya Taşımaya Mahsus Motorlu Araçlar	12.550	42.372		3.323.515	3.990.726	3.362.622
Diğer Taşıtlar	80.049	103.600		222.047	311.052	331.439
Taşıtlar Toplamı	268.752	565.339		10.645.070	11.928	10.800.065
Otomotiv Yan Sanayi	539.448	742.253		6.730.332	8.192.483	8.263.361
TOPLAM İHRACAT	808.200	1.289.652	...	17.375.402	20.121.060	19.063.426

Kaynak: Otomotiv Kataloğu

Grafik-18 Türkiye Otomotiv Ürünleri İhracatındaki Gelişme Grafiği (FOB USD)



4.2.5. 2012 YILINDA TÜRKİYE’DE OTOMOBİL SATIŞLARINDA MÜŞTERİ TERCİHLERİ

Otomobil alıcıları ekonomik ve kullanım kolaylığı nedenleri ile araç donanımlarında belirli özellikleri tercih etmektedir. Otomobili satın alırken ÖTV ve KDV’nin etkilediği fiyat artışları, yakıtta aynı mesafeyi daha az yakıt bedeli ile gidebilmek, kalabalık şehirlerde araç kullanımında rahatlık sağlamak ve değişik segmentlerde seçim yapabilmek müşterilerin araç donanımındaki tercihlerini yönlendirmektedir.

Türkiye’de otomobil alıcıları geniş bir bilgi kaynağına ve tercih etme olanağına sahiptir. Marka ve model konusunda Türkiye’de yerli ve ithal olarak alıcı pek çok araştırmadan sonra finansman olanaklarını da değerlendirerek birinci el veya ikinci el otomobil alma kararını rahatlıkla verebilmekte, tercihini yapabilmektedir.

4.2.5.1. TÜRKİYE’DE MOTOR BÜYÜKLÜKLERİNE GÖRE 2012 YILI OTOMOBİL SATIŞLARI

Özellikle 1.600 cc üzeri motoru kullanan otomobillerdeki ÖTV ve KDV’den oluşan vergi yükü araç fiyatlarında önemli artışlara sebebiyet vermektedir.

Araç alıcıları fiyatlara yansıyan vergi yükünü hafifleten şekilde uygulanan 1.600 cc den küçük motor hacmindeki otomobillere yönelmiştir.

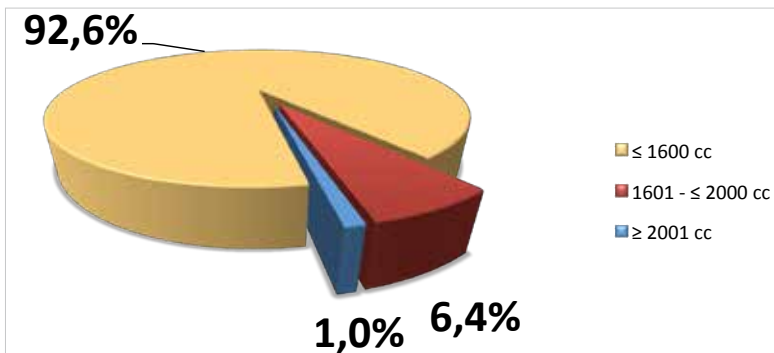
2012 yılında satılan otomobillerin (%92,6)’ sı 1.600 cc ve altı, (% 6,4)’ü 1.60 cc - 2.00 cc ve %1’i de 2001 cc ve üstü motorlu araçlardan oluşmuştur.

Tablo-20 2012 Yılı Türkiye Otomobil Pazarı Motor Hacmine Göre Değerlendirme Tablosu

Motor Hacmi	2011 Aralık Sonu		2012 Aralık Sonu	
	Adet	Pay	Adet	Pay
≤ 1600cc	530.069	89,3%	514.861	92,6%
1601cc - ≤ 2000cc	52.396	8,8%	35.850	6,4%
≥ 2001 cc	11.054	1,9%	5.385	1,0%
≤ 85kW	0	0,0%	184	0,0%
86kW - ≤ 120kW	0	0,0%	0	0,0%
≥ 121kW	0	0,0%	0	0,0%
Toplam	593.519	100,0%	556.280	100,0%

Kaynak: ODD (Otomotiv Distribütörleri Derneği)

Grafik-19 2012 Yılı Türkiye Otomobil Pazarı Motor Hacmine Göre Değerlendirme Grafiği



4.2.5.2. TÜRKİYE’DE YAKIT ÖZELLİĞİNE GÖRE 2012 YILI OTOMOBİL SATIŞLARI

2012 yılında satılan otomobillerde alıcılar özellikle dizel yakıtlı araçları tercih etmiştir. Satılan otomobillerde yakıt durumu adet olarak aşağıda gösterilmiştir.

Tablo-21 2012 Yılında Türkiye’de Satılan Araçlarda Yakıt Durum Tablosu (Adet)

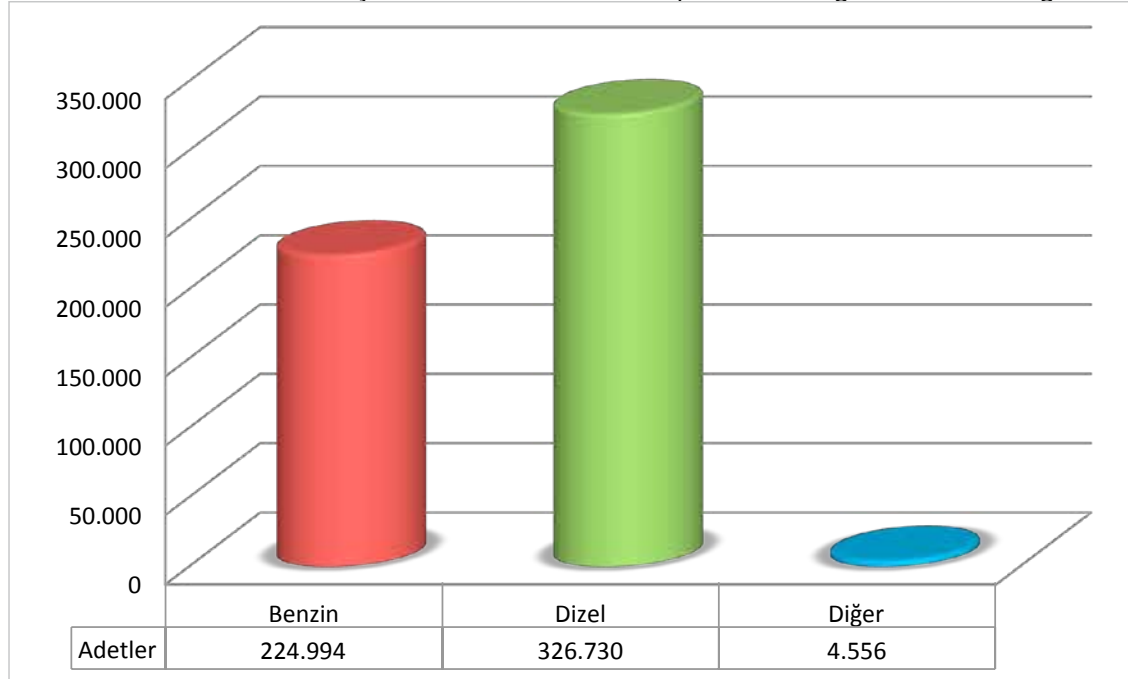
Yakıt Cinsi	Satılan Adet	Araç Oranı
Benzin	224.994	% 40,4
Dizel	326.730	% 58,7
Diğer	4.556	% 0,9
Elektrikli	184	
Hybrid	209	
LPG	4.163	
TOPLAM	556.280	% 100

2012 Yılı Türkiye Dizel Otomobil Satışları Tablosu

Dizel	2011 Aralık Sonu		2012 Aralık Sonu	
	Adet	Segment İçindeki Pay	Adet	Segment İçindeki Pay
A (Mini)	5	0,2%	55	3,8%
B (Entry)	114.863	54,6%	95.451	51,5%
C (Compact)	186.483	65,8%	179.267	62,7%
D (Medium)	45.289	60,3%	38.271	57,2%
E (Luxury)	15.885	88,2%	11.723	79,4%
F (Upper Luxury)	2.996	87,6%	1.963	90,1%
Toplam	365.521	61,6%	326.730	58,7%

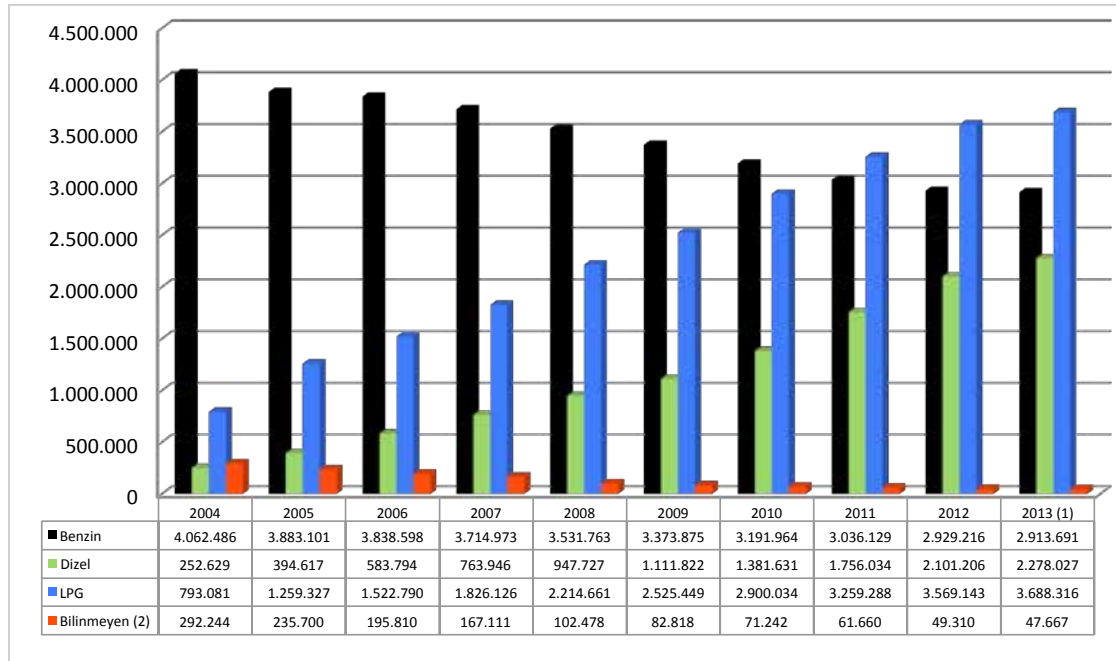
Kaynak: ODD (Otomotiv Distribütörleri Derneği)

Grafik-20 2012 Yılı Türkiye Otomobil Pazarı Yakıt Tipine Göre Değerlendirme Grafiği



İlk el satışlarda dizel yakıtlı otomobiller ilk sırada yer almıştır. Daha sonra yakıt sistemi üzerinde yapılan değişiklikle özellikle benzinli birçok otomobil LPG'li hale dönüştürülmüştür. 2012 yılı sonu itibari ile trafikte olan otomobillerin %41,3 ünün LPG'li araç olduğu ifade edilmektedir. Araçların orjinal yakıtlı halden LPG'li hale dönüştürülmesi ve bu talebin yükselmesi Türkiye'de yeni bir iş kolunun hızla gelişmesine zemin hazırlamıştır.

Grafik-21 Türkiye’de Trafiğe Kayıtlı Otomobillerin Yakıt Cinsine Göre Dağılımı Grafiği



4.2.5.3. TÜRKİYE’DE SEGMENTLERE GÖRE 2012 YILI OTOMOBİL SATIŞLARI

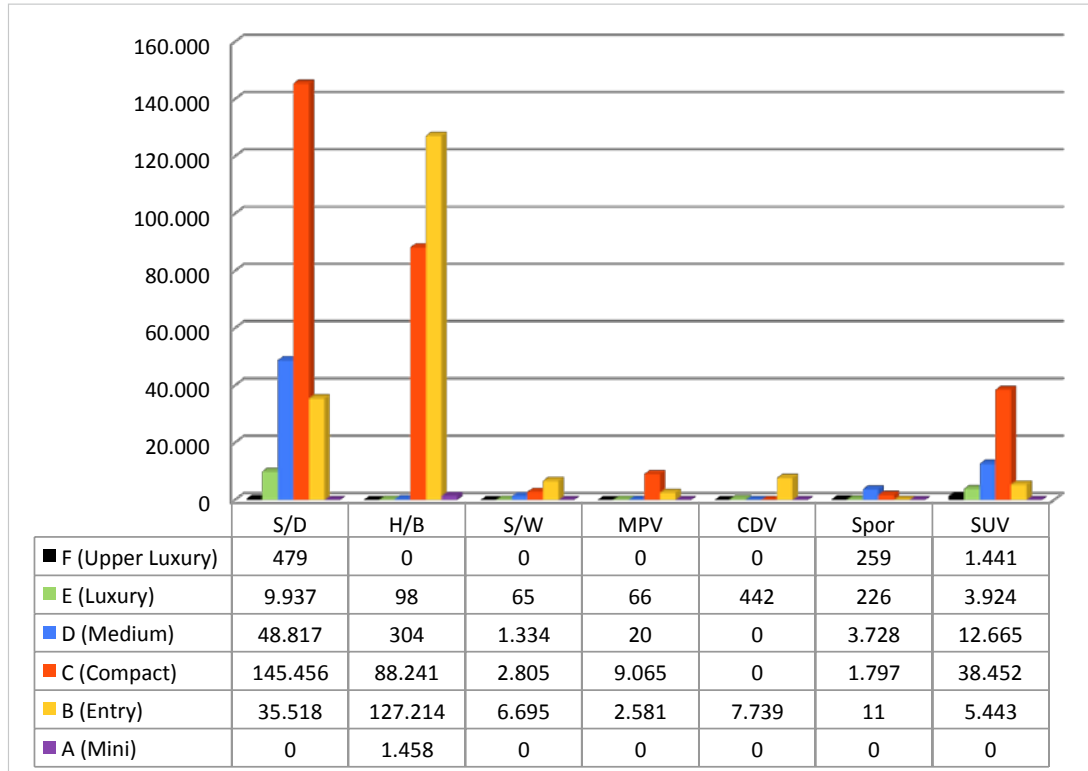
Fiyat yükselişini azaltmak için satılan otomobillerin 1.600’cc den küçük motorlu olmalarının tercihi segmentlere de (yapısal özellik) aynen yansımaktadır.

2012 yılında satılan otomobillerin segmentler itibariyle dağılımı aşağıdadır.

Tablo-23 Türkiye’de Segmentlere Göre 2012 Yılı Otomobil Satışları Tablosu (Adet)

SEGMENT	S/D	H/B	S/W	MPV	CDV	SPOR	SUV	TOPLAM
A (Mini)	0	1.458	0	0	0	0	0	1.458
B (Entry)	35.518	127.214	6.695	2.581	7.739	11	5.443	185.201
C (Compact)	145.456	88.241	2.805	9.065	0	1.797	38.452	285.816
D (Medium)	48.817	304	1.334	20	0	3.728	12.665	66.868
E (Luxury)	9.937	98	65	66	442	226	3.924	14.758
F (Upper Luxury)	479	0	0	0	0	259	1.441	2.179
TOPLAM	240.207	217.315	10.899	11.732	8.181	6.021	61.925	556.280

Grafik-22 2012 Yılı Türkiye Otomobil Pazarı Segment-Gövde Tipine Göre Satışlar Grafiği



2012 yılında satılan otomobillerin 537.885 adetle %97’si B,C,D segmentlerini kapsayan, nispeten diğerlerine göre daha ucuz, küçük ve orta boy araçlardan oluşmuştur. Segmentleri ayrı ayrı değerlendirdiğimizde C segmenti otomobiller 285.201 adet ve %51,4’lik oran ile ilk sırada, B segmenti otomobiller 185.201 adet ve %33,3’lük oranı ile ikinci sırada, D segmenti otomobiller 66.868 adet ve %12’lik oranı ile üçüncü sırada yer almıştır.

Araç tipleri itibariyle yapılan değerlemeye göre (S/D) (sedan) otomobiller 240.207 adet ve %43,2’lük oranı ile ilk sırada, H/B (Hack-back) otomobiller 217.315 adet ve %39’lük oran ile ikinci sırada SUV araçlar 61.925 adet ve %11 oran ile üçüncü sırada alıcı bulmuştur. Bu üç araç tipi 2012 yılı toplam otomobil pazarının 519.447 adet ile %93’ünü karşılamıştır. Hack-back araçlarda bir yükseliş görülmektedir.

4.2.5.4. TÜRKİYE’DE VİTES - ŞANZIMAN TİPİNE GÖRE 2012 YILI OTOMOBİL SATIŞLARI

Özellikle büyük şehirlerde yoğun trafik sorununa belirli ölçüde çözüm olabilmesi için müşterilerin talepleri otomatik vitesli araçlara doğru kaymaktadır.

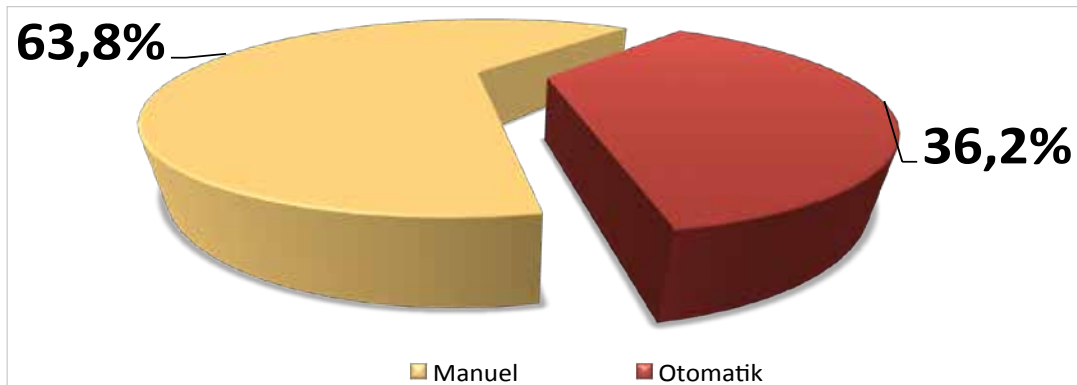
2012 yılında satılan otomobillerin %63,8’i düz (manuel) vitesli, %36,2’si ise otomatik vitesli olmuştur. Bu değerlendirme satılan toplam otomobiller üzerinden yapılmıştır. Trafik sorunu çok fazla olan şehirlerde bir değerlendirme yapılacak olduğunda otomatik vitesli otomobil satışlarının %45’ler seviyesine yükseldiği görülmektedir.

Tablo-24 2012 Yılı Türkiye Pazarı Otomatik Şanzımanlı Otomobil Satışları Tablosu

Otomatik Şanzıman	2011 Aralık Sonu		2012 Aralık Sonu	
	Adet	Segment İçindeki Pay	Adet	Segment İçindeki Pay
A (Mini)	1.204	0,6%	738	0,4%
B (Entry)	39.058	19,6%	40.518	20,1%
C (Compact)	85.640	42,9%	97.598	48,5%
D (Medium)	52.375	26,2%	45.459	22,6%
E (Luxury)	17.989	9,0%	14.756	7,3%
F (Upper Luxury)	3.420	1,7%	2.179	1,1%
Toplam	199.686	33,6%	201.248	36,2%

Kaynak: ODD (Otomotiv Distribütörleri Derneği)

Grafik-23 2012 Yılı Türkiye Otomobil Pazarı Şanzıman Tipine Göre Değerlendirme Grafiği



4.2.6. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE İKİNCİ EL ARAÇ PAZARI

Otomotivde ikinci el araç satışları alıcı için gizli bir finansman kaynağıdır ve yeni araç satışlarını destekleyen önemli bir pazardır. Buradaki hızlı talep yeni araç satışını doğrudan arttırmaktadır.

Ülkemizde ikinci el araç alıp satan, ikinci el motorlu araç satıcılığı yapanlar yeni oluşuma kadar bireysel iş kolu halinde faaliyet göstermiştir.

Son zamanlarda önce dernek kurma, sonra da federasyon çatısı altında birleşme yoluyla ikinci el araç satıcıları daha organize bir çalışma içine girmişlerdir. Uzun süren çalışmalar sonunda ilgili bazı derneklerin katılımıyla 05/08/2010 tarihinde “ Motorlu Araç Satıcıları Federasyonu” MASFED kurulmuştur. Fakat kullanılmış araç satıcıları olarak bu ticari işlemleri yapan girişimcileri daha etkin şekilde yönlendirecek, düzenleyecek ve disipline edecek yasal düzenlemeler yeteri kadar henüz uygulamaya girmemiştir.

Son yıllarda özellikle İstanbul’da ikinci el araç alım satımının yapıldığı oto marketler oldukça yayılmış ve genişlemiştir. Sektörün gelecek yıllarda göstereceği büyüme bu otomarketlerin başka illerde de açılmasının önünü açacaktır.

4.2.6.1. YILLAR İTİBARIYLA TÜRKİYE’DE İKİNCİ EL MOTORLU ARAÇ SATIŞLARI

Otomotiv sektöründe çok önemli bir yer tutan son üç yılın ikinci el araç satışları araç türleri itibariyle adetsel olarak mukayeseli bir tablo halinde değerlendirmeye alınmıştır.

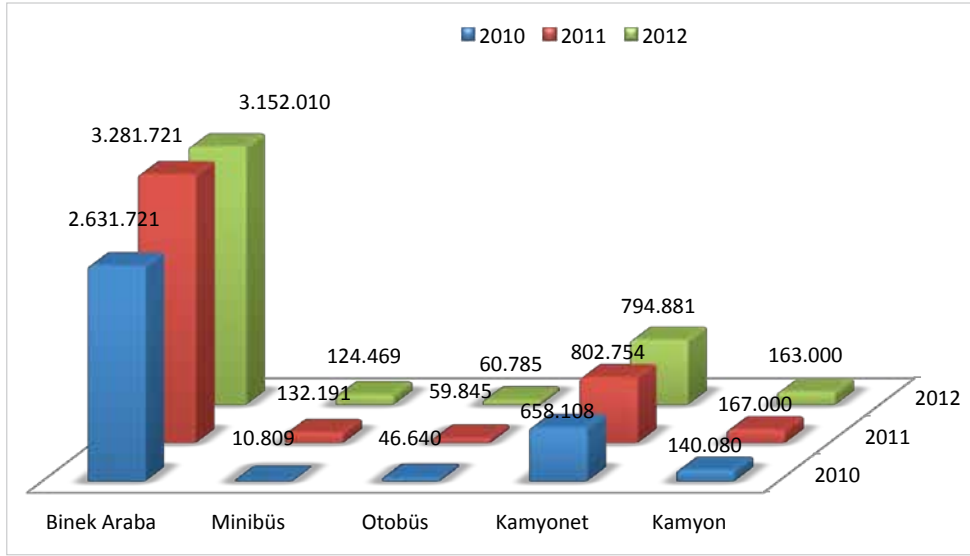
2011 yılında ikinci el araç satışları 2010 yılına göre % 24 oranında artışla 3.585.058 adetten 4.443.943 adede yükselmiştir. 2012 yılında ise ikinci el araç satışları 2010 yılına göre % 20 artışla 4.295.145 adede yükselmiş olmakla beraber 2011 yılına oranla % 4 oranında gerilemiştir.

Tablo-25 Türkiye’de İkinci El Motorlu Araç Satışları Tablosu (Adet)

ARAÇ TÜRÜ	2010	2011	2012
Binek Araba	2.631.721	3.281.721	3.152.010
Minibüs	108.509	132.191	124.469
Otobüs	46.640	59.845	60.785
Kamyonet	658.108	802.754	794.881
Kamyon	140.080	167.000	163.000
TOPLAM	3.585.058	4.443.943	4.295.145
	% 100	% 124	% 120

Kaynak: MASFED (Motorlu Araç Satıcıları Federasyonu) Yayınları

Grafik-24 Türkiye’de İkinci El Motorlu Araç Satış Grafiği



4.2.6.2. TÜRKİYE’DE BİRİNCİ EL İLE İKİNCİ EL MOTORLU ARAÇ SATIŞLARI MUKAYESESİ

İkinci el araç satışlarının önemini ve sektördeki etkinliğini daha açık şekilde görebilmek için yıllar itibariyle birinci el yeni araç satışları ile ikinci el araç satışlarını karşılaştırmak uygun ve faydalı olacaktır.

Son üç yılda ikinci el araç satışları birinci el yeni araç satışlarına oranla yaklaşık 5 kat artmıştır.

2013 yılı ve takip eden yıllarda Türkiye’de ikinci el araç alım satımının ilk el araç alım satımı paralelinde seyredeceği ve birinci el yeni araç alımında önemli bir finansman kaynağı olmaya devam edeceği beklenmektedir.

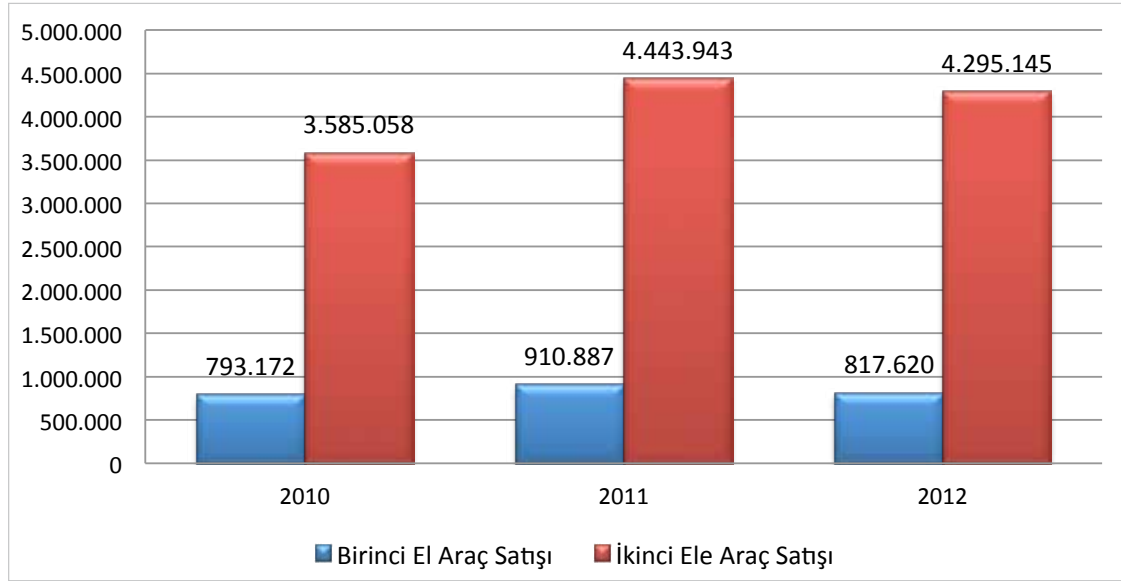
Tablo net bir biçimde ikinci el satışlarının birinci el satışları üzerinde ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.

Tablo-26 Türkiye’de Birinci El ve İkinci El Motorlu Araç Satışları Mukayese Tablosu (1000 Adet)

Araç Satışlarının Yapıldığı Yıllar	Birinci El Araç Satışı (Adet) (Otomobil + Ticari)	İkinci El Araç Satışı (Adet)	İkinci El Araç Satışının Birinci El Araç Satışına Oranı
2010	793.172	3.585.058	% 452
2011	910.887	4.443.943	% 488
2012	817.620	4.295.145	% 488

Kaynak: OSD ve MASFED Yayınları

Grafik-25 Birinci El ve İkinci El Motorlu Araç Satışları Mukayese Grafiği (1000 Adet)



4.2.7. TÜRKİYE'DE ARAÇ KİRALAMA (RENT A CAR)

Türkiye’de araç kiralama (rent a car) sektörü her geçen gün araç adedini artırarak gelişimini sürdürmektedir. Gelecek yıllarda sektöre girecek araç sayısının bugünkü yapısından çok farklı olacağı beklenmektedir.

4.2.7.1. TÜRKİYE’DE ARAÇ KİRALAMA YÖNTEMLERİ

4.2.7.1.1. Süre Bakımından Araç Kiralama

Araç kiralamada süre bakımından iki yöntem uygulanmaktadır.

- Günlük Kiralama
- Operasyonel Kiralama (Sürelî - Sürekli Kiralama)

Günlük kiralama işlemleri ülke çapında çok geniş ve dağınık olduğundan işlemleri takip etmek, adetsel bilgilere ulaşmak mümkün olamamaktadır.

Operasyonel kiralamada belirli bir süre için araç veya araçlar kiraya verilmekte, kira ile ilgili taraflar arasında yapılan anlaşmaya göre kiralayan belirli bir bedelle araçları kendi isteğine göre rahatlıkla kullanabilmektedir. Kiralama şartları, tarafların menfaatini koruyacak şekilde, belirli sınırlar içinde kalarak serbestçe tespit edilebilmektedir.

Türkiye’de özellikle operasyonel kiralama sektörü işlemlerini kapsayan TOKKDER (Tüm Oto Kiralama Kuruluşları Derneği) pazarın yaklaşık %71’ini temsil etmektedir. Oto kiralama işlemleri ile ilgili adetsel veriler bugün için yalnız operasyonel kiralama işlemlerini kapsamaktadır.

Araç kiralama yöntemi özellikle büyük şehirlerde yaygınlaşmıştır. Birçok firma araç almaktansa kiralamaı daha karlı bulmaktadır.

4.2.7.1.2. Araç Türü ve Kullanım Gayesine Göre Araç Kiralama

Kullanıcılar farklı gayelerle farklı araç kiralamaktadır. Kiralanan araç sayısı ve süresi kiralayanın tercihinine göre şekillenmektedir. Araç kiralama sektörü müşterinin tercihinine uygun araçları tedarikleme ve hizmet verme yönünden büyük bir gelişme göstermiştir. Burada müşteri memnuniyeti çok önemli bir etken haline gelmiştir.

Araç türü ve kullanım gayesi yönünden kiralayanın tercihleri genel yapısı ile aşağıda gösterilmiştir.

- Ekonomik araç kiralama,
- Ticari araç kiralama,
- Minibüs kiralama,
- Filo kiralama,
- Lüks araç kiralama,
- Jeep kiralama,
- Limuzin kiralama,
- Kamyonet kiralama,

4.2.7.2. TÜRKİYE’DE OPERASYONEL ARAÇ KİRALAMADA KULLANICI TERCİHLERİ (2012 Sonu)

Araç kiralayanlar araç donanımındaki tercihlerini sektöre yansıtmaktadır. Genel olarak ekonomiklik ve düşük işletme maliyeti ön plandadır.

4.2.7.2.1. Türkiye’de Operasyonel Araç Kiralamada Yakıt Türü Tercihi

Operasyonel kiralamada dizel yakıtlı araçlar %90 gibi büyük bir oranla kiralayanlar tarafından tercih edilmektedir.

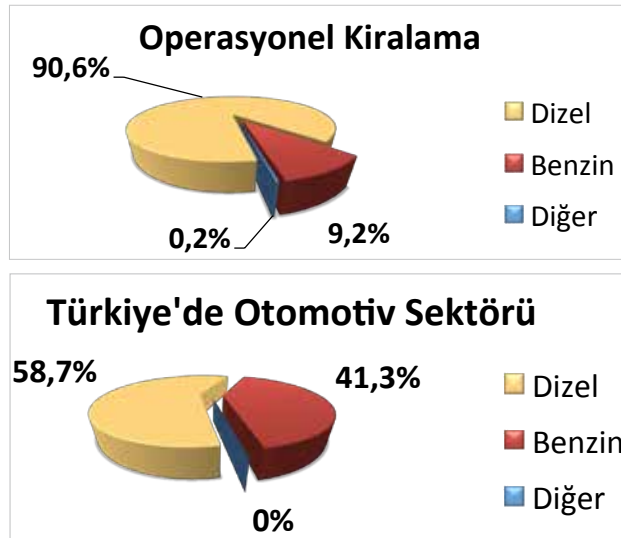
Dizel yakıtlı araçların özellikle uzun yolculuklarda benzine göre karlı olması kullanıcının tercihinde önemli bir etkidir.

Tablo-27 2012 Yılı Sonu Sektördeki Araçların Yakıt Türü Tablosu

Kullanılan Yakıt	Operasyonel Kiralama	Türkiye’de Otomotiv Sektörü
Dizel	%90,6	%58,7
Benzin	%9,2	%41,3
Diğer	%0,2	-
Toplam	%100	%100

Kaynak: TOKKDER Yayınları

Grafik-26 2012 Yılı Sonu Sektördeki Araçların Yakıt Türü Grafiği



4.2.7.2.2. Operasyonel Araç Kiralamada Vites - Şanzıman Tipi Tercihi

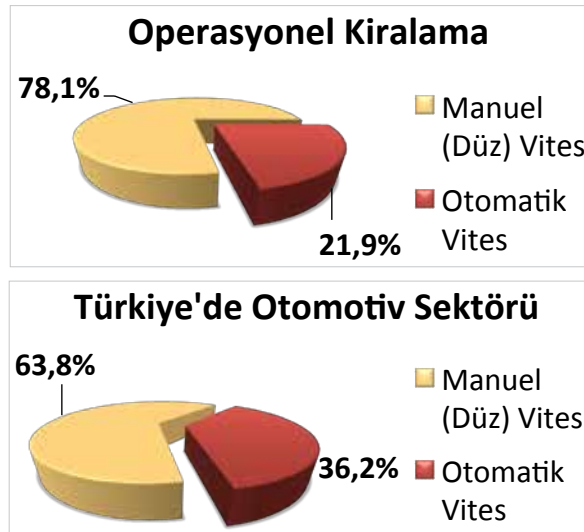
Operasyonel kiralamada araç kiralayanlar büyük farkla düz vitesi tercih etmektedir. Düz vites tercihi mevcut durumda kiralama sektöründeki araçların ortalama %80'inini oluşturmaktadır. Fiyatlandırmanın da bu tercihte etkisi bulunmaktadır.

Tablo-28 Araç Kiralamada Kiralayanın Vites - Şanzıman Tipi Tercihi Tablosu

Vites - Şanzıman Tipi	Operasyonel Kiralama	Türkiye'de Otomotiv Sektöründe
Manuel (Düz) Vites	%78,1	%63,8
Otomatik Vites	%21,9	%36,2
Toplam	%100	%100

Kaynak: TOKKDER Yayınları

Grafik-27 Araç Kiralamada Kiralayanın Vites - Şanzıman Tipi Tercihi Grafiği



4.7.2.2.3. Operasyonel Araç Kiralamada Araç Segmentleri Tercih

Operasyonel araç kiralamada kullanılan araçlar genellikle orta kademedeki daha ekonomik B ve C segmentlerinden oluşmuştur. B segmentindeki araçlar toplamın %53’ünü, C segmentindeki araçlar %30,4’ünü oluşturmak üzere bu iki segmentteki araçlar sektörün %83,4’ünü karşılamaktadır.

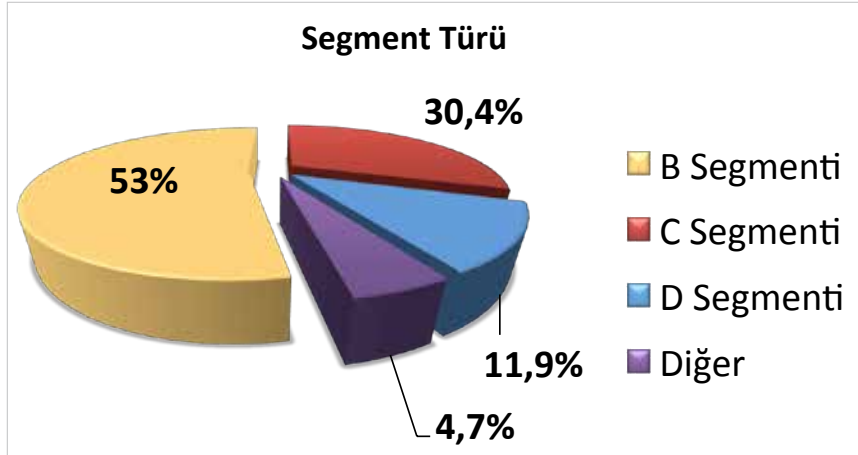
Kiralanılan araçlardaki ekonomiyi ön plana çıkaran tercihler hem dizel olarak yakıtta, hem de (B) ve (C) segmenti olarak araç yapısında kendini göstermektedir.

Tablo-29 Sektördeki Araçların Segmentleri Tablosu

Segment Türü	Toplamdaki Payı (2012 Sonu)
B Segmenti	%53,0
C Segmenti	%30,4
D Segmenti	%11,9
Diğer	%4,7
Toplam	%100

Kaynak: TOKKDER Yayınları

Grafik-28 Sektördeki Araçların Segmentleri Grafiği



4.2.7.3. TÜRKİYE’DE OPERASYONEL ARAÇ KİRALAMADA SÖZLEŞME ÖZELLİKLERİ

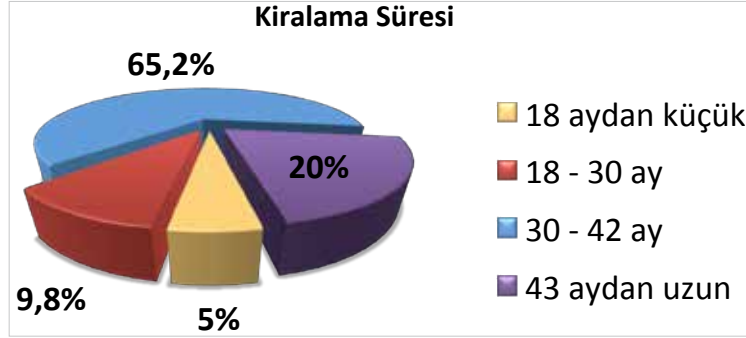
4.2.7.3.1. Vade Yapısına Göre Sözleşmeler

Operasyonel araç kiralamada (30-42) aylık süreli anlaşmalar toplam anlaşmaların %65’inin üzerinde olmuştur. Bu da gösteriyor ki araç kullanan firmalar araç alma yerine uzun süreli bir kiralamayı tercih etmektedir. Yapılan anlaşmalara göre bu süre içinde kullanılan araçların yeni araçlarla değişimi için cazip noktalarından biridir.

Tablo-30 Araç Kiralamada Kiralama Süresi Tablosu

Kiralama Süresi	Toplamdaki Payı
18 aydan küçük	%5,0
18 - 30 ay	%9,8
30 - 42 ay	%65,2
43 aydan uzun	%20,0
Toplam	%100

Grafik-29 Araç Kiralamada Kiralama Süresi Grafiği



4.2.7.3.2. Ödemelerde Kullanılan Para Birimine Göre Sözleşmeler

Araç kiralamalarında taraflar daha istikrarlı buldukları Euro’yu tercih etmektedir.

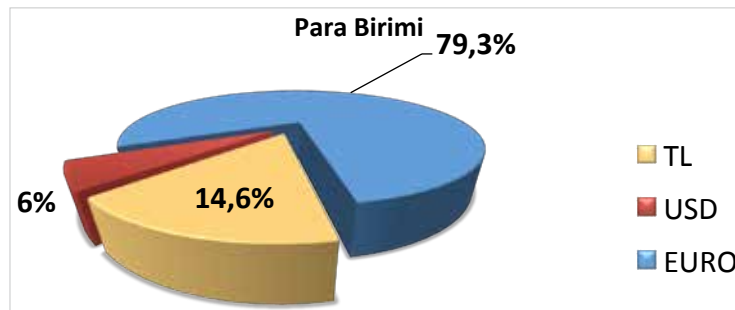
TOKKDER verilerine göre operasyonel filo kiralamada en yüksek pazar payına sahip ilk 10 firmanın 5’i yabancı ortaklı olup bu şirketlerdeki yabancı payı toplamın %50’sini geçmektedir. Ödemelerde yabancı para biriminin kullanılmasının önemli sebeplerinden biri de araçlara sahiplik yapısıdır.

Tablo-31 Araç Kiralamada Ödemede Kullanılan Para Birimi Tablosu

Ödemede Kullanılan Para Birimi	Toplamda Oranı
TL	%14,6
USD	%6,0
EURO	%79,3
Toplam	%100

Kaynak: TOKKDER Yayınları

Grafik-30 Araç Kiralamada Ödemede Kullanılan Para Birimi Grafiği



4.2.7.4. TÜRKİYE’DE ARAÇ KİRALAMA PAZARINDA ARAÇ ADEDİ GELİŞİMİ

Yıllar itibari ile sektöre giren yeni araç ve kiralamada kullanılan toplam araç mevcudu sürekli bir artış göstermektedir.

4.2.7.4.1. Sektördeki Toplam Adetsel Gelişim

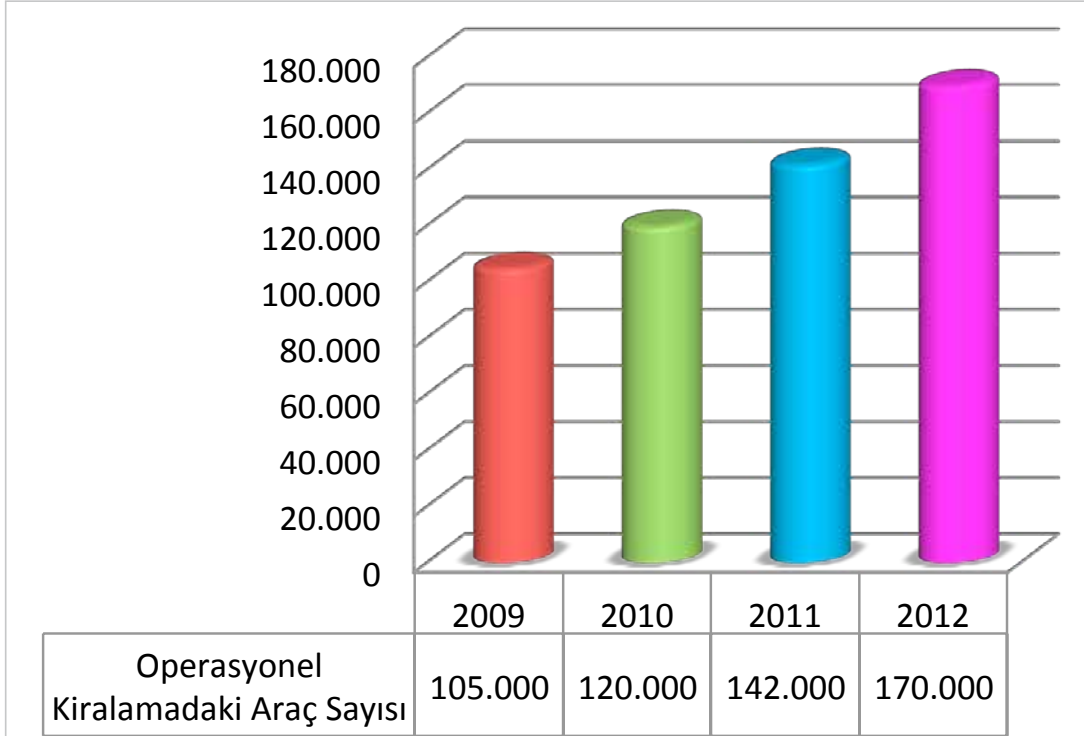
Önümüzdeki 5 yıl içinde özellikle operasyonel kiralamada araç sayısının iki kat artacağı, endüstri ve günlük kiralama ile birlikte 250.000 araca ulaşacağı ifade edilmektedir.

Tablo-32 Sektördeki Toplam Adetsel Gelişim Tablosu

Yıllar	Operasyonel Kiralamadaki Araç Sayısı
2009	105.000
2010	120.000
2011	142.000
2012	170.000

Kaynak: TOKKDER Yayınları

Grafik-31 Sektördeki Toplam Adetsel Gelişim Grafiği



4.2.7.4.2. Operasyonel Araç Kiralama Sektörüne Giren ve Sektörden Çıkan Araç Sayısı

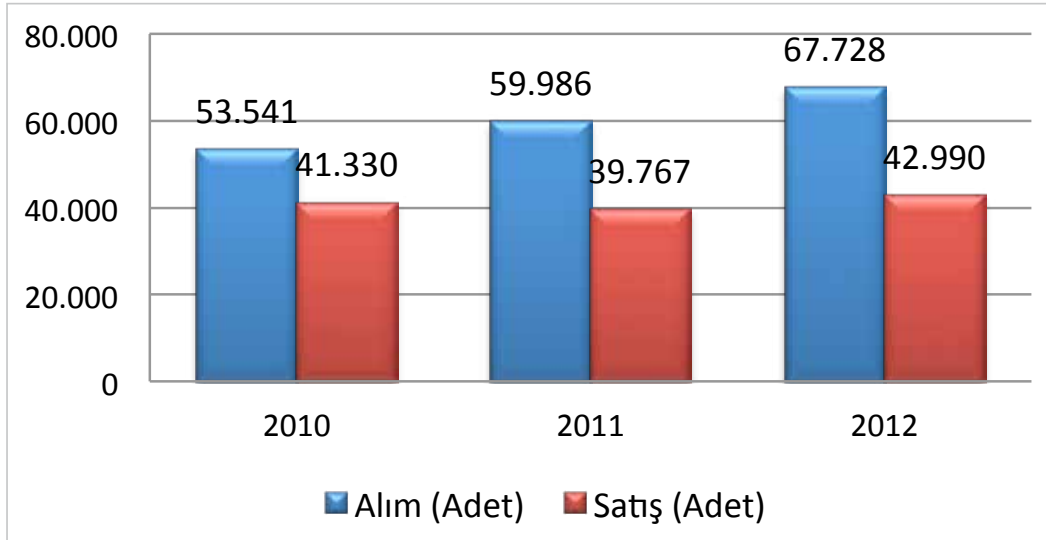
Araç kiralayan kişi ve kuruluşlar genelde yeni araçları tercih etmektedir. Özellikle arıza, bakım gereksinimi gibi hizmeti aksatacak işlemlerden kaçınma isteği bu tercihin öncelikli sebeplerinden biridir. Yeni araç kullanımının kişisel tatmin yaratması da ayrı bir nedendir.

Tablo-33 Operasyonel Araç Kiralama Sektörüne Giren ve Sektörden Çıkan Araçların Tablosu

	Alımı (Adet)	Satışı (Adet)	Adet
2010	53.541	41.330	12.211
2011	59.986	39.767	20.219
2012	67.728	42.990	24.738
Toplam	181.255	124.087	57.168

Kaynak: TOKKDER Yayınları

Grafik-32 Operasyonel Araç Kiralama Sektörüne Giren ve Sektörden Çıkan Araçların Grafiği



Sektördeki toplam araç adedi göz önüne alındığında kullanılan araçların 3 yaşını dahi doldurmadığı anlaşılmaktadır.

4.2.8. TÜRKİYE’DE TRAFİĞE KAYITLI MOTORLU KARA TAŞITLARI

4.2.8.1. YILLAR İTİBARIYLA TÜRKİYE’DE TRAFİKTE OLAN MOTORLU KARA TAŞITLARI

Türkiye’de 2012 yılında 71.453 adet muhtelif türde motorlu kara taşıtının trafikten kaydı silinmiş, 836.638 adet muhtelif motorlu kara taşıt aracının kaydı yapılmıştır. Trafikte kayıtlı muhtelif türde motorlu kara taşıtı mevcudu 2012 yılında 12.827.199 adede ulaşmıştır.

Tablo-34 Yıl İçinde Kaydı Silinen Motorlu Kara Taşıtları Tablosu (Adet)

İBBS 1. Düzey	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon
2005	69.730	34.502	8.961	3.693	12.669	9.905
2006	57.260	28.295	3.712	3.580	9.257	12.416
2007	53.556	22.331	3.653	3.765	8.347	15.460
2008	65.099	28.695	5.371	5.305	10.820	14.908
2009	134.008	60.651	9.021	8.223	24.411	31.702
2010	100.021	34.712	7.708	5.231	25.080	27.290
2011	133.063	34.008	11.080	7.906	38.896	41.173
2012	71.453	30.027	7.231	4.630	14.141	15.424

Kaynak: T.C. Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu (TUİK)

Tablo-35 Yıl İçinde Kaydı Yapılan Motorlu Kara Taşıtları Tablosu (Adet)

İBBS 1. Düzey	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon
2005	716.997	406.807	28.546	14.371	227.859	39.414
2006	710.223	396.542	22.696	16.319	229.824	45.022
2007	627.479	353.495	18.731	16.944	201.182	35.127
2008	601.888	353.168	16.318	1.611	186.368	29.923
2009	554.976	357.986	9.526	9.322	163.355	14.787
2010	754.469	485.619	10.628	12.708	219.167	26.347
2011	929.326	602.248	13.542	19.302	250.962	43.272
2012	836.638	565.791	13.915	20.673	197.643	38.616

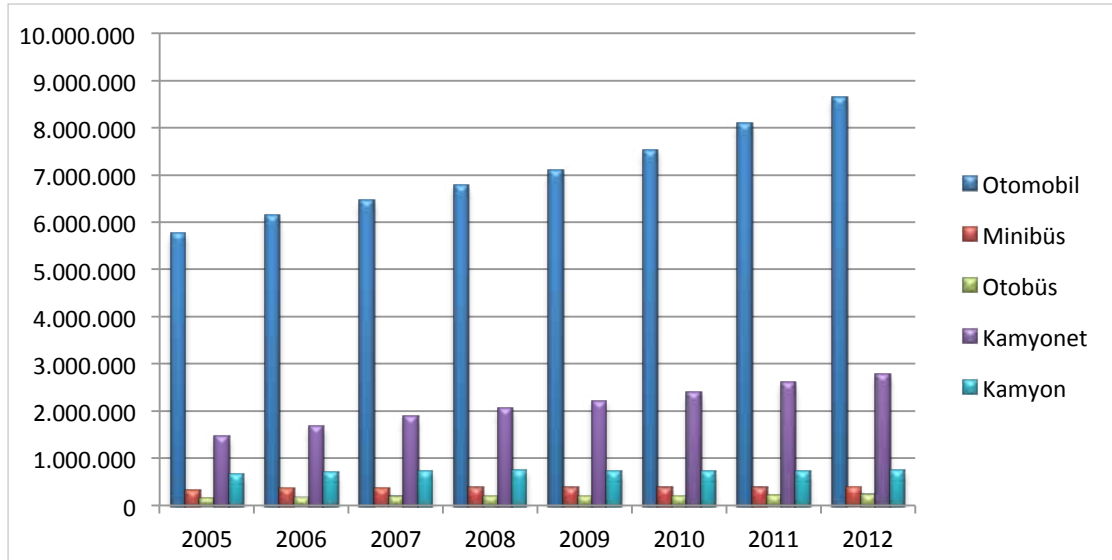
Kaynak: T.C. Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu (TUİK)

Tablo-36 Yıllar İtibariyle Türkiye'de Trafiğe Kayıtlı Motorlu Kara Taşıtları Tablosu (Adet)

Yıllar	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon
2005	8.426.660	5.772.745	338.539	163.390	1.475.057	676.929
2006	9.079.623	6.140.992	357.523	175.949	1.695.624	709.535
2007	9.653.546	6.472.156	372.601	189.128	1.890.459	729.202
2008	10.190.335	6.796.629	383.548	199.934	2.066.007	744.217
2009	10.611.303	7.093.964	384.053	201.033	2.204.951	727.302
2010	11.265.751	7.544.871	386.973	208.510	2.399.038	726.359
2011	12.062.014	8.113.111	389.435	219.906	2.611.104	728.458
2012	12.827.199	8.648.875	396.119	235.949	2.794.606	751.650

Kaynak: T.C. Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)

Grafik-33 Yıllar İtibariyle Türkiye'de Trafiğe Kayıtlı Motorlu Kara Taşıtları Grafiği (Adet)



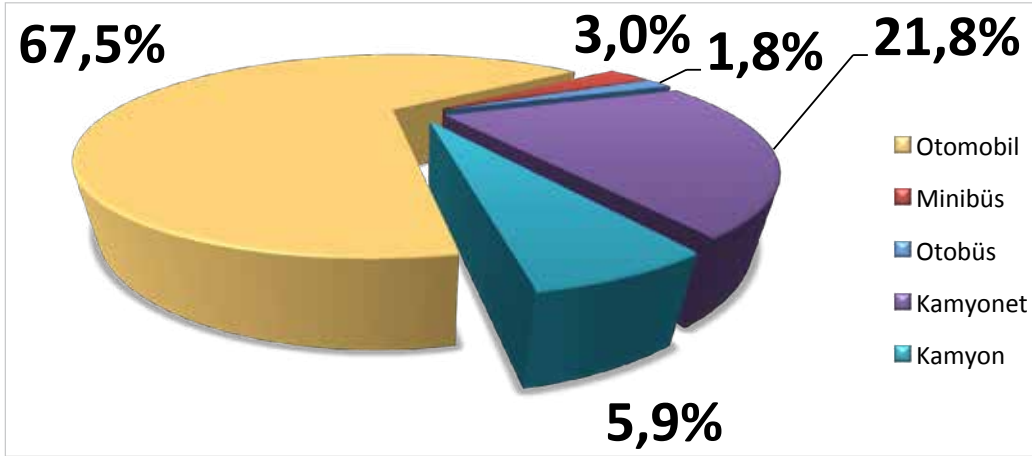
Oransal olarak değerlendirme yapıldığında trafiğe kayıtlı toplam motorlu kara taşıtları içinde otomobillerin çok büyük farkla ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Bu oran 2005’de %68,5 iken 2012 yılında %67,5 olmuştur. 2012 yılı sonu itibariyle araç türündeki bölüşüm aşağıda gösterilmiştir.

Tablo-37 2012 Yılında Türlerine Göre Motorlu Kara Taşıtları Tablosu

Araç Tipi	Araç Sayısı	Toplamdaki Payı
Otomobil	8.648.875	%67,5
Minibüs	396.119	%3,0
Otobüs	235.949	%1,8
Kamyonet	2.794.606	%21,8
*Kamyon	751.650	%5,9
Toplam	12.827.199	%100

*Ağır tonajlı yük taşıtlarını da kapsar. (Çekiç, Damperli Kamyon, Tanker, Çöp Kamyonu vs.)

Grafik-34 2012 Yılında Türlerine Göre Motorlu Kara Taşıtları Grafiği



4.2.8.2. TÜRKİYE’DE 2012 YILI SONU İTİBARIYLA İLLERE GÖRE MOTORLU KARA TAŞITLARI SAYISI

2012 yılı Aralık ayı itibariyle Türkiye’de, 87 ilde trafiğe kayıtlı toplam motorlu kara taşıtları sayısı 12.827.199 adet olmuştur. İllerde kayıtlı motorlu kara taşıtları sayıları birbirinden çok farklıdır. İllerin nüfusları, milli gelir seviyeleri gibi etkenler nedeniyle bu farklılık oluşmuştur.

Tablo-38 İllere Göre Motorlu Kara Taşıtları Sayısı (2012 Aralık ayı sonu itibariyle)

İl	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon (1)
Toplam	17.033.413	8.648.875	396.119	235.949	2.794.606	751.650
Adana	343.119	231.737	8.965	5.147	79.588	17.682
Adıyaman	51.778	34.200	3.930	403	10.093	3.152
Afyonkarahisar	100.152	62.312	4.221	1.656	23.185	8.778
Ağrı	21.458	9.394	2.594	329	6.555	2.586
Amasya	58.070	39.509	2.770	616	12.113	3.062
Ankara	1.352.054	1.035.719	24.005	18.532	206.385	67.413
Antalya	514.874	340.898	12.688	9.862	131.679	19.747
Artvin	25.080	10.547	2.086	196	9.346	2.905
Aydın	193.515	126.243	9.200	2.882	47.668	7.522
Balıkesir	215.163	145.272	4.779	3.973	50.383	10.756
Bilecik	33.951	21.115	887	801	8.213	2.935
Bingöl	11.205	5.349	969	265	3.665	957
Bitlis	14.586	6.797	1.287	160	4.646	1.696
Bolu	57.978	38.082	1.380	1.028	12.113	5.375
Burdur	58.335	40.921	1.197	784	10.343	5.090
Bursa	481.897	313.599	8.652	11.780	124.562	23.304
Çanakkale	91.214	59.533	1.981	1.917	22.893	4.890
Çankırı	22.790	15.073	731	426	4.946	1.614
Çorum	85.748	61.166	2.672	1.241	15.390	5.279
Denizli	201.345	136.057	6.633	3.765	44.911	9.979
Diyarbakır	83.077	47.467	6.359	1.344	21.139	6.768
Edirne	70.325	47.324	1.717	1.777	15.648	3.859
Elazığ	71.891	46.786	3.340	738	16.903	4.124
Erzincan	31.438	20.368	1.700	459	7.294	1.617
Erzurum	76.423	46.046	2.922	1.126	20.656	5.673
Eskişehir	165.241	117.007	2.915	2.886	32.948	9.485
Gaziantep	245.839	155.052	11.543	3.768	59.448	16.028
Giresun	56.628	27.088	6.938	344	18.450	3.808
Gümüşhane	12.964	6.584	1.215	141	3.712	1.312
Hakkari	8.460	2.290	1.174	99	3.117	1.780
Hatay	216.099	139.697	10.259	3.571	45.397	17.175
Isparta	84.615	59.158	2.217	1.307	17.638	4.295
Mersin	296.305	181.880	6.779	5.446	76.113	26.087
İstanbul	2.830.877	2.009.777	56.034	62.475	575.846	126.745
İzmir	809.968	558.819	13.916	16.378	184.485	36.370
Kars	19.189	9.337	1.644	420	5.936	1.852
Kastamonu	66.626	46.311	2.771	1.093	11.535	4.916
Kayseri	240.168	170.461	5.032	4.000	45.511	15.164
Kırklareli	57.779	39.254	1.409	1.479	12.059	3.578
Kırşehir	36.019	26.971	1.094	545	5.450	1.959

Kocaeli	241.282	152.745	5.979	8.533	55.324	18.701
Konya	383.176	253.403	9.689	4.968	82.142	32.974
Kütahya	112.240	79.494	3.902	1.946	20.029	6.869
Malatya	93.259	60.352	3.943	1.420	23.103	4.441
Manisa	231.256	152.590	6.475	6.228	52.339	13.624
K.Maraş	127.119	86.564	6.270	1.822	26.021	6.442
Mardin	47.671	18.777	3.368	517	13.917	11.092
Muğla	215.117	142.271	10.299	3.056	51.869	7.622
Muş	16.099	7.333	1.165	202	5.695	1.704
Nevşehir	57.307	35.250	3.073	840	12.696	5.448
Niğde	48.173	28.988	1.494	901	11.430	5.360
Ordu	89.583	49.333	10.245	638	24.455	4.912
Rize	52.976	22.340	3.345	556	21.683	5.052
Sakarya	144.003	93.977	4.300	3.368	32.761	9.597
Samsun	183.098	112.576	11.596	1.472	48.679	8.775
Siirt	12.484	5.755	1.400	109	4.232	988
Sinop	33.248	22.792	2.036	301	6.349	1.770
Sivas	84.825	58.031	3.223	1.276	17.094	5.201
Tekirdağ	139.448	91.993	4.169	4.439	31.135	7.712
Tokat	82.325	54.644	3.751	1.492	18.299	4.139
Trabzon	123.165	63.571	7.797	2.123	39.837	9.837
Tunceli	4.662	2.236	550	120	1.353	403
Ş.Urfa	132.099	85.305	7.004	1.286	23.796	14.708
Uşak	66.197	46.499	2.075	1.253	13.054	3.316
Van	61.228	24.623	7.594	556	20.758	7.697
Yozgat	52.888	36.763	2.568	610	8.290	4.657
Zonguldak	104.199	70.103	4.588	2.127	21.342	6.039
Aksaray	60.084	41.702	1.281	1.170	10.559	5.372
Bayburt	7.148	4.220	474	117	1.777	560
Karaman	39.669	27.272	1.551	567	7.963	2.316
Kırıkkale	42.435	32.218	1.441	730	5.900	2.146
Batman	29.960	13.964	2.427	299	10.216	3.054
Şırnak	25.188	3.257	1.428	122	5.863	14.518
Bartın	30.363	20.982	1.512	626	5.865	1.378
Ardahan	5.839	2.719	763	47	1.853	457
İğdır	14.691	5.084	1.228	455	4.275	3.649
Yalova	34.355	21.392	1.348	1.145	8.826	1.644
Karabük	43.084	30.579	1.916	562	7.169	2.858
Kilis	11.740	7.823	851	134	2.136	796
Osmaniye	73.610	51.982	3.418	837	14.444	2.929
Düzce	55.663	36.173	1.978	1.820	12.116	3.576

81 ili tek tek incelemek yerine, araç sayısı en fazla 15 il ile araç sayısı en az 10 ilin karşılaştırılmasının daha doğru olacağı düşünülmüş ve aşağıdaki tablolar oluşturulmuştur.

Tablo-39 Araç Sayısı En Fazla 15 İl Tablosu

Sıra No	İlin Adı	Araç Sayısı (Adet)
1	İstanbul	2.830,877
2	Ankara	1.352,054
3	İzmir	809,968
4	Antalya	514,874
5	Bursa	481,897
6	Konya	383,176
7	Adana	343,119
8	Mersin	296,305
9	Gaziantep	245,839
10	Kocaeli	241,282
11	Kayseri	240.168
12	Manisa	231,256
13	Hatay	216,099
14	Muğla	215,117
15	Denizli	201,345
Toplam		8.603,376

Kaynak: TÜİK

Türkiye'de 81 ildeki toplam 12.827.199 adet motorlu kara taşıtının %67'si 8.603.376 adet araçla 15 ilde toplanmıştır.

Tablo-40 Araç Sayısı En Az 10 İl Tablosu

Sıra No	İlin Adı	Araç Sayısı (Adet)
1	Iğdır	14.691
2	Bitlis	14.586
3	Gümüşhane	12.964
4	Siirt	12.484
5	Kilis	11.740
6	Bingöl	11.205
7	Hakkari	8.460
8	Bayburt	7.148
9	Ardahan	5.839
10	Tunceli	4.662
Toplam		103.779

Kaynak: TÜİK

Araç sayısı az olan 10 ildeki toplam araç sayısı 103.779 adetle Türkiye illerindeki toplam araç sayısının ancak %0,08'ini oluşturmuştur.

4.2.8.3. TÜRKİYE’DE KULLANIM AMACINA GÖRE TRAFİKTEKİ MOTORLU KARA TAŞITLARI

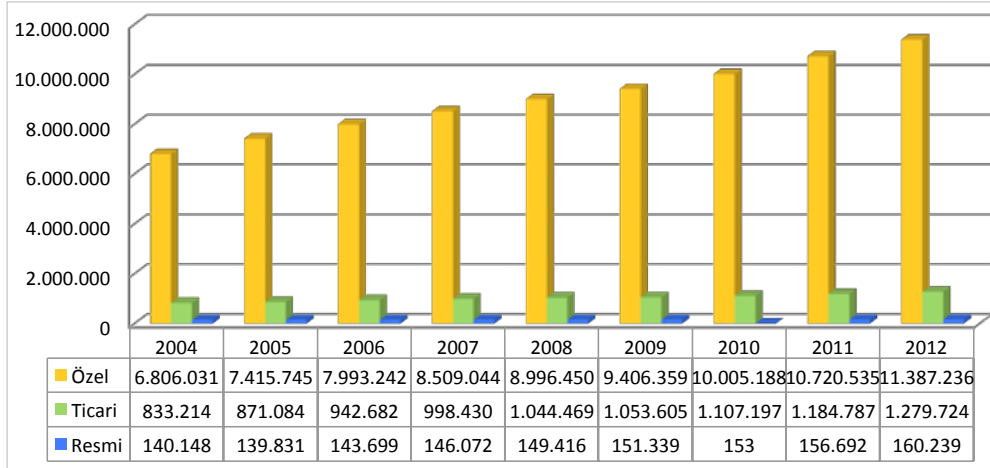
Raporumuzun başında da belirttiğimiz gibi otomobil, minibüs, otobüs, kamyonet ve kamyon-
dan oluşan otomotiv sektörü, araçların kullanımı yönünden de tasnif edilmektedir. Motorlu kara
taşıtları kullanım amacına göre özel,ticari ve resmi olarak 3 grupta toplanmıştır.

Tablo-41 Türkiye’de Kullanım Amaçlarına Göre Motorlu Kara Taşıtları Sayısı Tablosu (Adet)

Yıllar	Özel	Ticari	Resmi	Toplam
2004	6.806.031	833.214	140.148	7.779.393
2005	7.415.745	871.084	139.831	8.426.660
2006	7.993.242	942.682	143.699	9.079.623
2007	8.509.044	998.430	146.072	9.653.546
2008	8.996.450	1.044.469	149.416	10.190.335
2009	9.406.359	1.053.605	151.339	10.611.303
2010	10.005.188	1.107.197	153.366	11.265.751
2011	10.720.535	1.184.787	156.692	12.062.014
2012	11.387.236	1.279.724	160.239	12.827.199

Kaynak: Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri

Grafik-35 Türkiye’de Kullanım Amaçlarına Göre Motorlu Kara Taşıtları Sayısı Grafiği (Adet)



2004 yılı ile 2012 yılını araçların kullanım amacına göre karşılaştırdığımızda çok önemli bir
değişim olmadığı ortaya çıkmaktadır.

Yıllar	Özel Araç Payı	Ticari Araç Payı	Resmi Araç Payı	Toplam
2004	%87,5	%10,7	%1,8	100
2012	%88,8	%10	%1,2	100
Fark	+ %1,3	-% 0,07	-%0,6	

2004-2012 arasında oransal olarak ticari araçlarda ve resmi araçlarda düşüş varken özel
araçlarda %1,3 oranında artış olmuştur.

4.2.9. TÜRKİYE'DE OTOMOBİL ve HAFİF TİCARİ ARAÇLARIN TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRLERİ VE YETKİLİ KURULUŞLARI (ARALIK 2012)

MARKA	DİSTRİBÜTÖRÜ - YETKİLİ KURULUŞU
ALFA ROMEO	Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.
ASTON MARTIN	Borusan Otomotiv Pazarlama ve Ticaret A.Ş.
AUDI	Doğuş Otomotiv Servis ve Ticaret A.Ş.
BENTLEY	Doğuş Otomotiv Servis ve Ticaret A.Ş.
BMW	Borusan Otomotiv İthalat ve Dağıtım A.Ş.
CHERY	Mermerler Otomotiv Taşımacılık Turizm Tekstil İnşaat Gıda ve Pazarlama A.Ş.
CHEVROLET	Chevrolet Otomotiv Tic.Ltd.Şti.
CHRSLER	Chrsler Jeep Tic.A.Ş.
CITROEN	Baylas Otomotiv A.Ş.
DACIA	Mais Motorlu Araçlar İmal Ve Satış A.Ş.
DAIHATSU	Ali Otomotiv A.Ş.
DFM	MGY Otomotiv San. A.Ş.
DODGE	Chrsler Jeep Tic.A.Ş.
dr	Mermerler Otomotiv Taşımacılık Turizm Tekstil İnşaat Gıda ve Pazarlama A.Ş.
FERRARI	Fer Mas Oto Ticaret A.Ş.
FIAT	Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.
FORD	Ford Otomotiv San. A.Ş.
GEELY	Anadolu Araçlar Tic. A.Ş.
GREAT WALL	Bayraktar Otomotiv ve Servis Hizmetleri A.Ş.
HONDA	Honda Türkiye A.Ş.
HYUNDAI	Hyundai Assan Otomotiv San. ve Tic.A.Ş.
INFINITI	Bayraktar Otomotiv Servis Hizmetleri A.Ş.
JAGUAR	Ortaklar Otomotiv Ltd.Şti.
JEEP	Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.
KIA	Çelik Motor Tic. A.Ş.
LADA	Çelik Motor Tic. A.Ş.
LAMBORGHINI	Doğuş Otomotiv Servis ve Tic.A.Ş.
LANCIA	Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.
LAND ROVER	Borusan Otomotiv İthalat ve Dağıtım A.Ş.

MASSARATI	Fer Mas Oto Ticaret A.Ş.
MAZDA	Mazda Motor Logistics Europe NV
MERCEDES BENZ	Mercedes Benz Türk A.Ş.
MINI	Borusan Otomotiv İthalat ve Dağıtım A.Ş.
MITSUBISHI MOTORS	Temsa Global Sanayi ve Ticaret A.Ş.
NISSAN	Nissan Otomotiv A.Ş.
OPEL	General Motors Türkiye Ltd.Şti.
OTOKAR	Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş.
PEUGEOT	Peugeot Otomotiv Pazarlama A.Ş.
PORSCHE	Doğuş Otomotiv Servis ve Tic.A.Ş.
PROTON	Ulu Motor San. ve Tic.A.Ş.
RENAULT	Mais Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş.
SAAB	General Motors Türkiye Ltd.Şti.
SEAT	Doğuş Otomotiv Servis ve Tic.A.Ş.
SKODA	Yüce Auto Motorlu Araçlar Tic.A.Ş.
SMART	Mercedes Benz Türk A.Ş.
SSANGYONG	Şahsuvaroğlu Dış Ticaret Ltd.Şti.
SUBARU	Baytur Motorlu Vasıtalar Tic.A.Ş.
SUZUKİ	Suzuki Otomobil Paz.ve Tic.A.Ş.
TATA	İsotlar Grup A.Ş.
TOYOTA	Toyota Pazarlama Ve Satış A.Ş.
VOLKSWAGEN	Doğuş Otomotiv Servis Ve Tic.A.Ş.
VOLVO	Volvo Otomobil Tic.Ltd.Şti.

Kaynak : ODD (Otomotiv Distribütörleri Derneği) Yayınları

4.2.10. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE FAALİYET GÖSTEREN KURUMLAR VE DERNEKLER

Akümülatör Sanayicileri Derneği

E.G.O.D.	(Ege Otomotiv Sektörü Mensupları Derneği)
ISOD	(Otomotiv Sektörü Mensupları Derneği)
Kauçuk Derneği	(Rubber Association)
K.O.K.	(Klasik Otomobil Kulübü)
LASDER	(Lastik Sanayicileri Derneği)
LODER	(Lojistik Derneği)
OSD	(Otomotiv Sanayii Derneği)

ODD	(Otomotiv Distribütörleri Derneği)
OYDER	(Otomotiv Yetkili Satıcıları Derneği)
MASFED	(Motorlu Araç Satıcıları Federasyonu)
TAİD	(Ticari Araç İthalatçıları Derneği)
TARMAKBİR	(Tarım Alet ve Makineleri İmalatçılar Birliği)
TAYSAD	(Taşıt Araçları Parça Sanayicileri Derneği)
TOKKDER	(Tüm Oto Kiralama Kuruluşları Derneği)
T.C. Başbakanlık Dış Tic. Müsteşarlığı Uludağ İhracatçıları Birliği	

T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, KOSGEB Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı İstanbul İhracat Birimi

KOSGEB Ankara

TOYED (Toptan Oto Yedek Parçacıları Derneği)

Türkiye Döküm Sanayicileri Derneği

Türkiye Kalite Derneği

UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği)

UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği)

5. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ YATIRIMLARINDA TEŞVİK UYGULAMALARI

Türkiye’de değişik işkollarında yatırımları desteklemek amacıyla teşvikler uygulanmaktadır. Genelde yatırım giderlerini belirli ölçülerde azaltmayı hedefleyen teşvikler devlet tarafından yönlendirilmektedir.

Otomotiv sektörünün faydalandığı teşviklerin tamamı yalnız bu sektör için değil, aynı zamanda tüm sektörler için de geçerlidir. Fakat bazı destek konularında otomotiv sektörüne öncelik verilmiştir.

Otomotiv sektörünün faydalandığı teşvikler aşağıda belirtilmiştir:

- A) Yatırım teşvikleri (Ekonomi Bakanlığı)
- B) Ar-Ge Merkezi - Teknopark Destekleri
- C) TÜBİTAK Ar-Ge Destekleri
- D) Santez Ar-Ge Destekleri
- E) KOSGEB -Kalkınma Ajansı Destekleri

5.1. TÜRKİYE’DE YATIRIM TEŞVİKLERİ (EKONOMİ BAKANLIĞI)

Yatırım teşvikleri Ekonomi Bakanlığı’nın verdiği teşviklerdir.

Bu teşvikten faydalanabilmek için Ekonomi Bakanlığından Yatırım Teşvik Belgesi almak gerekmektedir.

Yatırım malı KDV ve gümrük muafiyeti, SGK primi işveren payı, faiz desteği, bedelsiz arazi, gibi desteklerden oluşmaktadır. Türkiye gelişmişlik seviyesine göre 6 bölgeye ayrılmış olup bu bölgelere göre teşvik oranları değişmektedir. Aşağıdaki tabloda teşvik detayları görülmektedir.

15 Şubat 2013 tarihinde yapılan değişiklik ve yeni yapılandırma ile 300 milyon TL'nin üzerindeki otomotiv ana sanayii, 75 milyon TL'lik motor imalatı ve 20 milyon TL'lik vites kutusu, motor aksamı ve elektronik aksam üretimleri öncelikli yatırımlar sınıfına alınmıştır. Öncelikli yatırımlar hangi bölgede(1,2,3,4) olursa olsun 5. bölge desteklerinden faydalanmaktadır. Diğer sektörlerle göre otomotiv sektörüne tanınan en büyük öncelik ve ayrıcalık bu değişiklikle sağlanmıştır.

5.1.1. TÜRKİYE YATIRIM TEŞVİK BÖLGELERİ

Türkiye’de yatırım teşvikleri illerin, yıllık toplam ve fert başına düşen milli gelir rakamlarına göre 6 bölgeye ayrılmıştır. Milli gelir seviyesi yüksek olan illere daha az, milli gelir seviyesi, zenginliği daha düşük olan illere daha fazla teşvik verilmiştir.

Burada esas alınan unsur,kalkınmanın ve refah seviyesindeki artışın ülkemizin her tarafına yayılabilmesidir.

Türkiye Yatırım Teşvik Bölgeleri ile Bölgesel Teşvikler ayrı ayrı gösterilmiştir;



5.1.2. TÜRKİYE’DE TEŞVİK UNSURLARI

Zaman zaman değişmekle beraber 2012 yılında yatırımlara tanınan teşvikler yatırım maliyetini azaltan, daha kısa sürede karlılığa ulaşmasına katkı sağlayacak unsurlardır. Devlet tarafından doğrudan tanınan bu teşvikler başlıca 8 gruptan oluşmaktadır.

- KDV Muafiyeti (İthal ve Yerli Olarak Tedarik Edilen Makine ve Ekipman)
- Gümrük Vergisi Muafiyeti (İthal Makine ve Ekipman)
- Kurumlar Vergisinde Azalma (%2-10 arası)
- Sosyal Güvenlik Prim Desteği (İşveren ve İşçi Payı , 2 - 12 yıl)
- Yer temini
- Faiz Desteği
- Gelir Vergisi Stopajı
- İnşaat Harcamaları için KDV Geri Ödemesi

BEŞİNCİ BÖLGE TEŞVİKLERİ

Tablo-42 BÖLGESEL TEŞVİKLERİN DAĞILIM TABLOSU

DESTEK UNSURLARI		I	II	III	IV	V	VI
KDV İstisnası		√	√	√	√	√	√
Gümrük Vergisi Muafiyeti		√	√	√	√	√	√
Vergi İndirimi Yatırımına katkı Oranı (%)	OSB Dışı	15	20	25	30	40	50
	OSB İçi	20	25	30	40	50	55
Sigorta Primi İşveren His. Desteği (Destek Süresi)	OSB Dışı	2 Yıl	3 Yıl	5 Yıl	6 Yıl	7 Yıl	10 Yıl
	OSB İçi	3 Yıl	5 Yıl	6 Yıl	7 Yıl	10 Yıl	12 Yıl
Yatırım Yeri Tahsisi		√	√	√	√	√	√
Faiz Desteği		Yok	Yok	√	√	√	√
Gelir Vergisi Stopajı Desteği		Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	10 Yıl
Sigorta Primi Desteği (Destek Süresi)		Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	10 Yıl

Firmanın OSB (Organize Sanayi Bölgesi) içinde veya dışında kurulmuş olmasına göre farklı teşvik uygulanmaktadır.

5.2. AR-GE MERKEZİ - TEKNO PARK DESTEKLERİ

Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesine İlişkin Uygulama ve Denetim Yönetmeliğince araştırma ve geliştirme faaliyeti (Ar-Ge); araştırma ve geliştirme, kültür, insan ve toplumun bilgisinden oluşan bilgi dağarcığının artırılması ve bunun yeni süreç, sistem ve uygulamalar tasarlamak üzere kullanılması için sistematik bir temelde yürütülen yaratıcı çalışmaları, çevre uyumlu ürün tasarımı veya yazılım faaliyetleri ile alanında bilimsel ve teknolojik gelişme sağlayan, bilimsel ve teknolojik bir belirsizliğe odaklanan, çıktıları özgün, deneysel, bilimsel ve teknik içerik taşıyan faaliyetlerdir.

Yapılan bir harcamanın Ar-Ge indirimine konu edilebilmesi için bu harcamanın Ar-Ge ve yenilik faaliyeti kapsamında yapılmış olması gerekir.

Otomotiv sektöründe uygulanabilecek Ar-Ge faaliyetlerinin bazı somut örneklerle belirlenmesinin yol gösterici olacağı düşünülmektedir.

Türkiye’deki firmaların ekonomiye katkısını arttırmak amacıyla Ar-Ge faaliyetleri çeşitli şekillerde desteklenmektedir. Bu desteklerden olan Ar-Ge Merkezi ve Teknopark uygulamaları yapısal farklılıkları olmasına rağmen benzer özellikler taşımaktadır.

Aralarındaki en önemli fark, Ar-Ge Merkezinin şirket bünyesinde bulunabilmesi, Teknopark’ın ise Üniversite gibi araştırma kuruluşlarının içinde yer almasıdır. Ayrıca Ar-Ge Merkezi açabilmek için en az 50 tam zamanlı Ar-Ge personeli bulundurmak gerekmektedir. Teknopark’ta ise böyle bir zorunluluk bulunmamaktadır.

Belli başlı destekler, personel maaşı gelir vergisi muafiyeti, SGK primi işveren katkısının yarısının muafiyeti, kurumlar vergisi ve KDV muafiyetleridir.

5.3. TÜBİTAK AR-GE DESTEKLERİ

Ürün geliştirme alanındaki projelere TÜBİTAK tarafından da bazı mali destekler verilmektedir. Verilen destekler genelde hibe şeklinde olup, proje maliyetinin %60'ına kadar yükselebilmektedir.

5.4. SANTEZ ARGE DESTEKLERİ

Teknoloji tabanlı yeni ürün ve/veya üretim yöntemi ile sonuçlanacak, üniversite ve sanayici işbirliği ile hazırlanan yüksek lisans ve/veya doktora tezlerinin AR-GE projelerine dönüştürülmesidir. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yürütülen bir destek sistemidir.

Firma ile üniversite arasında imzalanan sözleşme kapsamında firma, üniversite ve proje yürütücüsü proje ortakları olabilmektedir. Proje yürütücüsü öğretim üyesidir.

Projenin %75'ine kadar Bakanlık tarafından destek verilebilmektedir.

5.5. KOSGEB - KALKINMA AJANSI DESTEKLERİ

Yukarıdaki desteklere göre bu destekler kapsam ve miktar olarak daha azdır. Projenin %50'sine kadar hibe şeklinde en fazla 150.000 - 200.000 TL civarında destek verilebilmektedir. Ar-Ge desteği olabildiği gibi üretimde kullanılan ekipman alımları da bu destek kapsamında olabilmektedir.

Ar-Ge faaliyeti otomotiv sektörünün gelişmesi, yeni teknolojiler geliştirmesi, verimliliğin ve rekabet gücünün artırılması ile çalışanların kalitesini yükselten stratejik önemde bir yeni yapılanmadır.

Ülkemizde iş kolu bazında faaliyet gösteren 137 Ar-Ge Merkezi içinde, 39'u otomotiv yan sanayi'inde, 11'i araç üreticisi otomotiv sanayi'inde olmak üzere toplam 50 Ar-Ge Merkezi ile otomotiv sektörü ilk sıradadır.

Ar-Ge çalışmalarında ülkemizde ticari araçlarda uygulamaya geçiş daha kolay ve hızlı olmaktadır.

6. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE ARAÇ ALIM SATIMININ FİNANSMANI VE BANKA KREDİLERİ

Alıcının araç bedelini ödeme olanakları birkaç değişik kaynaktan karşılanabilmektedir. Gerekli finansmanın sağlanması ile efektif talep fiili talebe dönüşebilmektedir.

Araç alıcılarının kullandığı başlıca finansman yöntemleri şu şekilde sıralanabilir:

1. Alıcının birikimleri,
2. Alıcının, var ise, aracının satışı veya yeni araçla takası (2 nci el araç)
3. Bankaların otomotiv kredisi
4. Bankaların tüketici kredisi,
5. Araç distribütörü kuruluşların kendi markaları için bünyelerinde oluşturdukları finansman kaynakları

Alıcılar finansman kaynaklarından kendilerine göre en uygununu kullanarak yeni araçlarını alabilirler. Otomotiv sektöründe alıcıların kendi olanakları ve 2nci el araç satışları veya takasları yanında, son yıllarda en yaygın finansman kaynağı bankaların verdiği otomotiv kredileridir.

Geçmiş yıllarda bankaların finansman - kredi verme kaynakları yeterli olmadığından otomotiv sektörü pazarında kişisel olanaklar ön planda ve sınırlı idi. Son yıllarda ise globalleşen dünya, finansman fonlarının çok kolaylıkla ülkeden ülkeye akışını sağlamıştır. Ülkemizde de bankacılık sektöründeki düzenlemeler gerekli güvenceyi kurmuş ve yabancı fonların rahatlıkla Türkiye'ye girişine olanak sağlamış, iç tasarruflar da bu fonları takviye etmiştir.

Muhakkak ki bankalar her talepte bulunan kişiye/firmaya kredi verme durumunda değildir. Kredi talep edenlerin geri ödeme olanakları bankalar için öncelikli değerlendirme konularından biridir. Borçların kredi kullanan tarafından zamanında ödenmemesi durumunda, bankalar araçlara el koymaktadır. Fakat böyle bir durum bankaların esas tercihleri değildir. Bankalar verdikleri kredilerin öncelikle zamanında ödenmesini ve kredinin tasfiyesi ile bu fonların yeni müşteriler için kullanılmasını hedef alırlar.

Bankaların verdikleri Tüketici Kredileri'ni kullanarak araç alan müşterileri de vardır. Bunların sonucu da tam olarak saptanamamaktadır. Alıcı ödeme olanakları, faiz yükü, vade vs. değerlemeler sonucu doğrudan otomotiv kredisi yerine tüketici kredisini de tercih edebilmektedir.

Bazı otomotiv distribütörleri ise kendi markalarından araç alanlara kendi finansman kaynakları ile finansman yapmaktadırlar. Fakat toplamda bu kaynak fazla büyük değildir.

Aşağıda banka kredilerinin yıllar itibarıyla ne yönde geliştiği açıkça görülmektedir. Banka kredileri vade, faiz, miktar olarak alıcı tercihlerine uyum sağladığı sürece otomotiv sektöründeki pazarın gelişmesine ve genişlemesine doğrudan katkı sağlamaktadır. 2012 yılı kredi kullanımı pazardaki daralmanın etkisi ile 2011 yılına göre önemli ölçüde azalmıştır.

(2006 - 2012) dönemini kapsayan 7 yıllık sürede Türkiye'de 1.387.455 araç alıcısı bankalardan otomotiv kredisi kullanmıştır. Bu dönemde doğrudan bankalardan kullanılan otomotiv kredisi 43,6 milyar TL'ye ulaşmıştır.

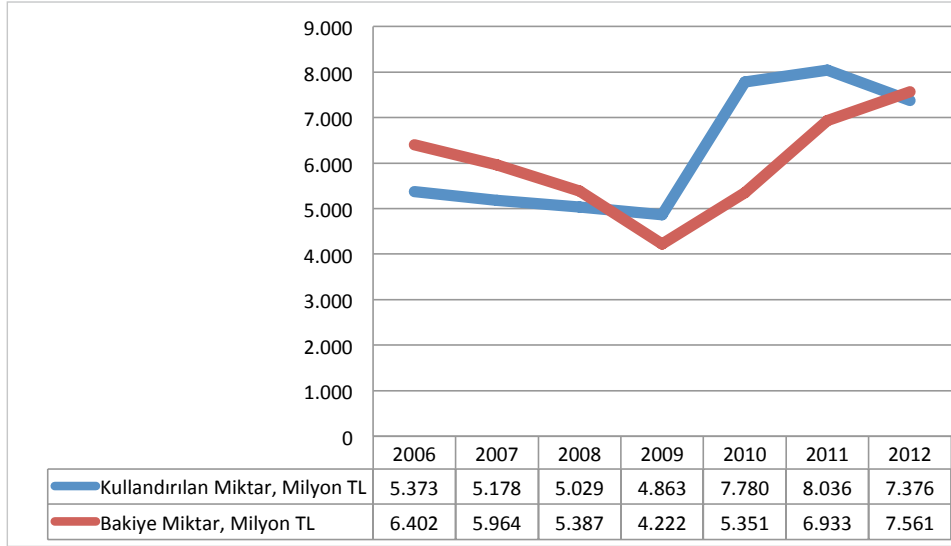
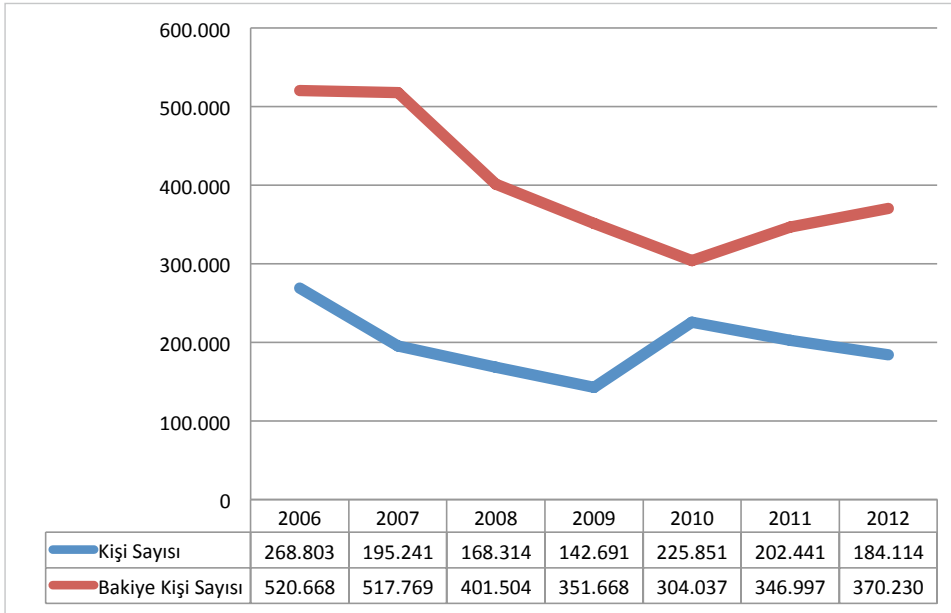
2012 yılında otomotiv sektöründeki üretim ve pazardaki daralmaya paralel şekilde araç alırken banka kredisi kullananların sayısı ve kullanılan kredi tutarı da 2011'e göre 2012'de ortalama %9 oranında azalmıştır. 2011 yılında 202.441 kişi (gerçek ve tüzel) bankalardan kredi kullanarak araç alırken, 2012 de bu krediyi kullananlar 184.124 kişiye inmiş, kullanılan kredi tutarı da 8.036 milyon TL'den 7.376 milyon TL'ye gerilemiştir.

Tablo-43 Türkiye'de Bankaların Kullandıkları Otomotiv Kredileri Tablosu

Yıl	YILLIK KREDİ KULLANIMI		HENÜZ TASFİYE OLMAMIŞ KREDİ TUTARI	
	Kullandırılan Miktar, Milyon TL	Kişi Sayısı	Bakiye Miktar, Milyon TL	Bakiye Kişi Sayısı
2006	5.373	268.803	6.402	520.668
2007	5.178	195.241	5.964	517.769
2008	5.029	168.314	5.387	401.504
2009	4.863	142.691	4.222	351.668
2010	7.780	225.851	5.351	304.037
2011	8.036	202.441	6.933	346.997
2012	7.376	184.114	7.561	370.230
TOPLAM	43.635	1.387.455		

Kaynak: Türkiye Bankalar Birliği (TBB) Verileri

Grafik-36 Türkiye’de Bankaların Kullandırdıkları Otomotiv Kredileri Grafiği



7. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ EĞİTİMİ

Hem üretim, hem de yurtiçi ve yurt dışı pazarlama ve satış organizasyonları ile büyüyen, gelişen otomotiv sektörünün eğitilmiş insan gücü ihtiyacını karşılamak üzere meslek liseleri, meslek yüksek okulları ve üniversitelerde otomotiv bölümleri kurulmuştur.

Ülkenin her tarafına yayılmış olan eğitim kurumlarının otomotivle ilgili bölümleri değişik iş bölümlerinde sektöre katkı sağlayacak eğitilmiş personelin yetişmesinde öncülük etmektedir.

Yapılan araştırmaya göre otomotiv ile ilgili eğitim veren kurumlarının özet değerlemesi aşağıdadır. Bu kurumlarda eğitimlerini tamamlayanlar öncelikle üretim, satış, satış sonrası hizmetlerinde görev alabilirler.

Tablo-44 Türkiye’de Otomotiv Sektörü Eğitimi Veren Kuruluşlar Tablosu

Okulun Yapısı	Alanı, Programın Adı	Okul Sayısı
Meslek Lisesi	Motorlu Araçlar Teknolojisi (Otomotiv Elektromekanik, Boya ve Gövde)	158
Meslek Yüksekokulu	Otomotiv Teknolojisi	102
Üniversite	Otomotiv Mühendisliği	30

Belirtilen eğitim bölümlerinden mezun olanlar çok kısa sürede iş koluna uyum sağlayabilirler ve otomotiv sektöründe çalışanların kalitesini, verimliliğini yükseltirler.

Otomotiv sektörünü büyüten, geliştiren ve insan hayatının adeta ayrılmaz bir parçası haline getiren yalnız araçların üretimi değil, pazarlama-satış ve satış sonrası hizmetlerdir. Eğitim programlarında pazarlama - satış ,satış sonrası hizmetler ve servisçilik ile ilgili konuların daha da genişletilmesi bu kurumların otomotiv bölümlerinden mezun olacaklara daha geniş iş alanı açarken, araç alıcılarının müşteri memnuniyet düzeyleri de yükselecektir.

Eğitim kurumlarının otomotivle ilgili programları sektör için bir başlangıç ve alt yapı oluşturmakla beraber pazarlama için devamlılığın sağlanması ve geliştirilmesi gerekmektedir. Araç üreticisi kuruluşlarla ithalatçı distribütör firmalar, “ Şirket İçi Eğitim”olarak da ifade edilen kendi bünyelerinde, bayilerinde ve servislerinde sürekli eğitim organizasyonları düzenlemektedir. Distribütörler pazarlama faaliyeti olarak bu organizasyonları yapmak zorunda olduklarını hissetmektedirler.

Dünya otomotiv pazarındaki keskin rekabet firmaları hem kendi personelini ve araç alıcılarını bilgilendirmek hem de müşteri ilişkilerinde ve pazarda etkin bir duyarlılık içinde bulunmaya zorlanmaktadır. Böylece firmalar eğitim programları ile araçlarda adeta ek katma değer yaratmaktadır.

Otomotiv sektörü ile ilgili eğitim kurumlarımız ülkemizin her bölgesinde genç otomotivcileri eğitmektedir. Araç üreticisi kuruluşlar ise özellikle Marmara Bölgesinde yoğunlaşmışken bayiler, servisler gene Türkiye’nin her yöresinde faaliyetlerini devam ettirmektedirler.

Üretici ve ithalatçı-distribütör firmaların otomotiv sektöründe kendi bünyelerinde, bayilik ve servis organizasyonlarında uyguladıkları eğitim programlarının bazıları aşağıda başlıklar halinde belirtilmiştir.

- Marka Eğitimleri,
- Ürün Tanıtım Eğitimleri,
- Pazarlama - Satış Eğitimleri ve Bayilik Organizasyonları,
- Teknik Eğitim ile Pazarlanan Araçların Teknik Yönleri ile Öğretilmesi,
- Satış Sonrası Hizmetler ve Servis Organizasyonu,
- Teknik Dışı Eğitimler,
- Yönetim Eğitimleri

Bu eğitim programları sınırlayıcı olmayıp detay çalışmaları ve bunların içeriği firmaların tercihlerine göre farklı olabilmektedir. Ancak şirket içi eğitimler otomotiv sektörünün ürün kadar önemli unsurlarından biridir ve müşteri memnuniyetini artırmayı hedef etmektedir.

8. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE TANITIM ve FUARLAR

Sektör üretilen araçların pazarlanması ve satışı için çok farklı tanıtım faaliyetleri uygulanmaktadır. Yasal her türlü reklam mecrası otomotiv sektöründe kullanılmaktadır.

Broşür yayınlama, radyo ve televizyon yayınları, gazete ve dergi ilanları, test sürüşleri, internet sitelerinde alıcıyı bilgilendirme ve yönlendirme, çeşitli otomotiv yarışları ve benzeri pek çok etkinlik otomotiv firmalarının kullandıkları tanıtım yöntemleridir.

Otomotiv firmalarının kullandığı tanıtım yöntemlerinden biri de gerek uluslararası, gerekse ülke içi araç tanıtım fuarlarıdır.

Uluslararası fuarlar dünya otomotiv sektörünün önemli araç tanıtım, yeni modellerin alıcılara gösterilmesi ve bunun Uluslararası kitlelere duyurulması uygulamalarından biridir.

Firmalar ayrıca faaliyet gösterdikleri ülkelerin sınırları içinde kalan yurt içi yerel fuarlar da yer almaktadır.

Ülkemizde uluslararası otomotiv fuarları, BUSWORLD TURKEY ve AUTO - SHOW adı altında organize edilmektedir. İki yılda bir yapılan bu fuarlarla yeni model araçlar yanı sıra ülkemiz de tanıtılmaktadır.

Türkiye’de 2012 yılında ikisi uluslararası (Busworld Turkey ve İstanbul Auto Show), diğerleri yerel olmak üzere toplam dokuz otomotiv fuarı yapılmıştır.

Tablo-45 Türkiye’de 2012 Yılında Gerçekleştirilen Otomotiv Fuar Tablosu

FUAR ADI	TARİH	KONUSU
Alanya Otomobil 2012 Fuarı	12 - 15 Nisan 2012	Otomobil, Ticari Araçlar
Busworld Turkey İstanbul	19 - 21 Nisan 2012	Otobüs, Midibüs, Minibüs
Denizli Auto Show 2012	22 - 27 Mayıs 2012	Otomobil, Ticari Araçlar
Trabzon Otomotiv, Ticari Araç ve Yan Sanayi Fuarı	5 - 10 Haziran 2012	Otomobil, Ticari Araçlar
Afyonkarahisar Otomobil Fuarı	5 - 9 Eylül 2012	Otomobil, Ticari Araçlar
Diyarbakır 3. Auto Show Fuarı	18 - 23 Eylül 2012	Otomobil, Ticari Araçlar
2.Trakya Auto Show 2012 Fuarı	10 - 14 Ekim 2012	Otomobil, Ticari Araçlar
Mersin Auto Show Fuarı	16 - 21 Ekim 2012	Otomobil, Ticari Araçlar
6. İstanbul Auto Show	1 - 11 Kasım 2012	Otomobil, Ticari Araçlar

Özellikle distribütör firmaların markasını pazarladıkları ana kuruluşlar nezdinde daha etkin girişimlerde bulunmaları, tanıtım etkinliklerinde ülkemizi ve fuarları dünya ülkelerine daha fazla duyuracaktır.

Dünyada etkin olan, genelde iki yılda bir yapılan ve çok fazla markanın özellikle yeni modellerini sergiledikleri “Uluslararası Otomotiv Fuarları’nın” başlıcaları liste halinde raporumuzda yer almıştır.

Tablo-46 2012 Yılında Gerçekleştirilen Başlıca Uluslar arası Otomotiv Fuar Tablosu

FUAR ADI	ÜLKE	TARİH
Newyork International Motor Show	Newyork - Amerika	6 - 15 Nisan 2012
Chicago Auto Show	Chicago - Amerika	9 - 11 Şubat 2012
North American International Auto Show (NAIAS)	Detroit - Amerika	8 - 18 Mart 2012
Canadian International Auto Show	Toronto - Kanada	18 - 27 Şubat 2012
International Geneva Motor Show	Cenevre - İsviçre	8 - 12 Mart 2012
European Motor Show Brussels	Brüksel - Belçika	12 - 22 Ocak 2012
Los Angeles Auto Show	Los Angeles - Amerika	30 Kasım - 9 Aralık 2012
Frankfurt Motor Show	Frankfurt - Almanya	11 - 16 Eylül 2012
Shanghai Auto Show	Shangay - Çin	20 - 28 Nisan 2013
Beijing Auto Show	Pekin - Çin	22 - 30 Nisan 2012
Busworld	İstanbul - Türkiye	19 - 21 Nisan 2012
İstanbul Auto Show	İstanbul Türkiye	1 - 11 Kasım 2012
Equip Auto Otomotiv ve Ticaret Fuarı	Paris - Fransa	29 Eylül - 14 Ekim 2012
Australian International Motor Show	Sidney - Avustralya	19 - 28 Ekim 2012
Tokyo Motor Show	Tokyo - Japonya	3 - 11 Aralık 2011

Otomotiv sektörünün geleneksel pazarlama ve reklam faaliyetlerinin yanına yeni yöntemleri de uygulamaya koyması fayda sağlayacaktır. Tüketimde satın alma ve tavsiye etme isteği yaratmak üzere mobil pazarlama yöntemleri diğer sektörlerde uygulandığı gibi otomotiv sektöründe de hayata geçirilebilir.

Otomotiv sektöründe ülkemizde faaliyet gösteren kurumlar ve dernekler tanıtım faaliyetlerine önemli katkılar sağlamaktadır.

9. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE 2012 YILI SONUÇLARI İLE TÜRKİYE’DE 2013 YILI BEKLENTİLERİ

9.1. 2012 YILINDA DÜNYA OTOMOTİV SEKTÖRÜ

Bazı büyük ekonomiler kriz etkilerinden kurtulamamış ve dünya ekonomisinde hedeflenen büyüme trendine 2012 yılında erişilememiştir. Özellikle Avrupa ülkelerinde bu etki daha fazla görülmüştür.

Ekonomilerde 2012 yılında global olarak hedeflenen büyüme hızına ulaşamamış olmasına karşın dünyada otomotiv sektöründe üretim artışı ve pazar büyümesi devam etmiştir.

9.1.1. DÜNYA OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÜRETİMİ

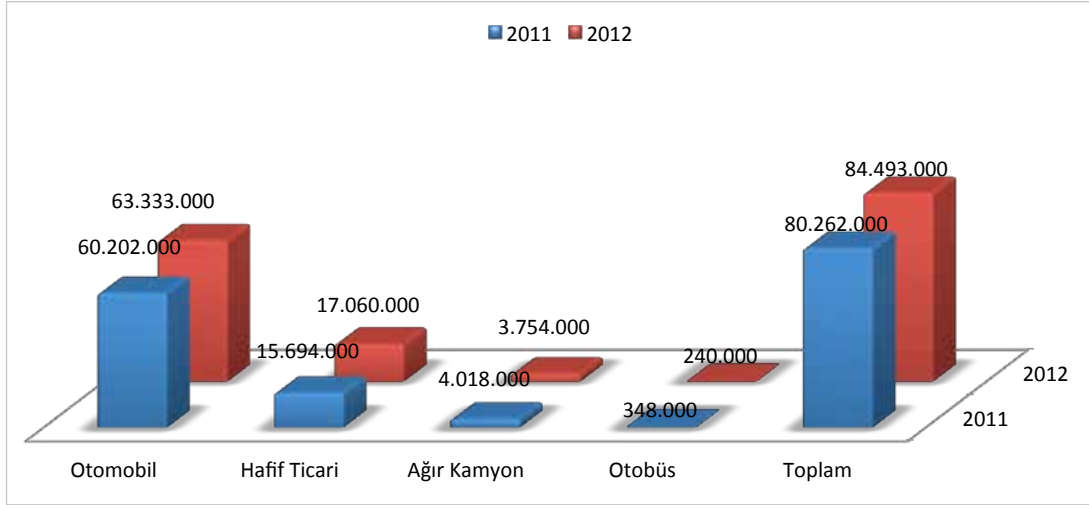
2012 yılında dünyadaki otomotiv sektörü üretim adetleri toplamda %5,3 oranı ile 2011 yılının üzerinde olmuştur.

Tablo-47 DÜNYA OTOMOTİV SEKTÖRÜ TABLOSU

Araç Türü	2011 Yılı (Bin Adet Üretimi)	2012 Yılı (Bin Adet)	Büyüme Oranı (%)
Otomobil	60.202	63.333	(+) 5,2
Hafif Ticari Araç	15.694	17.060	(+) 8,7
Ağır Kamyon	4.018	3.754	(-) 6,6
Otobüs	348	240	(-) 2,3
TOPLAM	80.262	84.493	(+)5,3

Kaynak : OICA

Grafik-37 DÜNYA OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÜRETİMİ GRAFİĞİ



2012 yılının otomotiv sektörü üretiminin %75'i 63.333 adetle otomobilde, %25'i 21.160 adetle ticari araçta gerçekleşmiştir.

Avrupa ülkelerinde ise 2012 yılı araç üretimi ekonomik sıkıntılar nedeniyle %5,6 oranında azalmıştır. AB ülkelerinde ise bu azalma %8,9'a kadar yükselmiştir. Bu azalış ülkemiz otomotiv ürünü ihracatını da olumsuz etkilemiştir.

2013 ve takip eden yıllarda özellikle BRIC (Brezilya,Rusya,Hindistan,Çin) ülkelerinde motorlu araç üretim için önemli ölçüde artarak devam edeceği tahmin edilmektedir. Bu ülkelerin hedefi kendilerine ait markalarda teknolojik gelişme ve standart yükseltme yolu ile Avrupa ve ABD pazarlarına girmektir.

9.1.2. DÜNYADA OTOMOTİV SEKTÖRÜ PAZARI

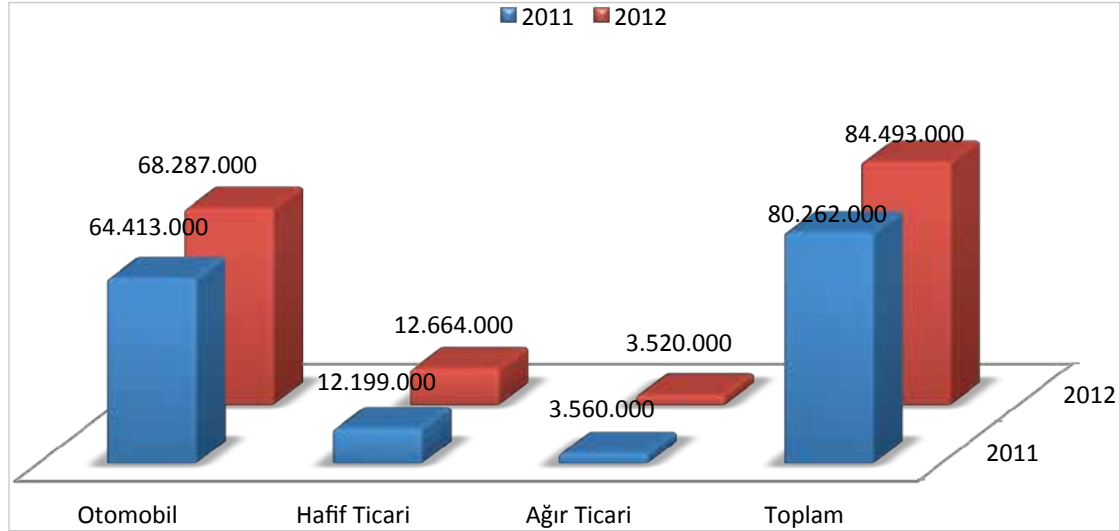
Dünyada toplam otomotiv sektörü pazarında da üretimde olduğu gibi %5 oranında bir büyüme yaşanmıştır.

Tablo-48 DÜNYADA OTOMOTİV SEKTÖRÜ PAZARI TABLOSU

Araç Türü	2011 Yılı Pazarı (Bin Adet)	2012 Yılı Pazarı (Bin Adet)	Değişim (%)
Otomobil	64.413	68.287	(+) 6
Hafif Ticari Araç	12.199	12.664	(+) 4
Ağır Ticari Araç	3.560	3.520	(-) 1
TOPLAM	80.262	84.493	(+) 5

Kaynak: IMC

Grafik-38 DÜNYADA OTOMOTİV SEKTÖRÜ PAZARI GRAFİĞİ



Ülkelerde artık motorlu araçlar yaşamın ayrılmaz parçası olmuştur. Gelişmiş ülkelerin bazılarında üretim adetleri talebi karşılamadığında bu ülkeler pazar açığını ithalat yolu ile kapatmaktadır. Bu ülkelerin ithal ettiği araçlar marka ve model bazında diğer ülkelerde ürettiklerileri veya ortak oldukları, know-how'ını bedel karşılığı verdikleri, bir anlamda kendilerine ait markalardır.

9.2. 2012 YILINDA TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

Türkiye’de otomotiv sektöründe iç pazardaki ve en büyük ihracat pazarımız olan AB ülkelerindeki talep azalması hem araç üretimini, hem de pazardaki gelişmeyi 2011 yılına göre geriye çekmiştir.

9.2.1. TÜRKİYE’DE ARAÇ ÜRETİMİ

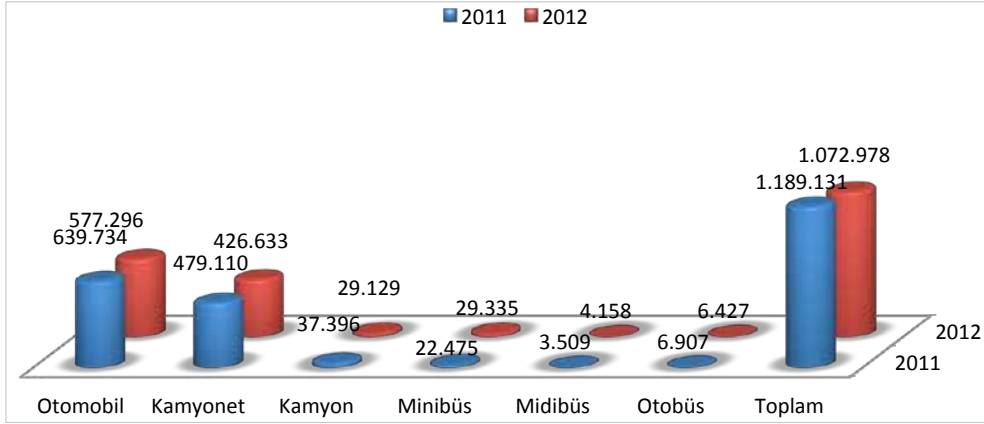
2012 yılında Türkiye’deki otomotiv sektörü üretim adetleri 2011 yılı ile mukayeseli olarak aşağıda yer alan tablo ve grafikte gösterilmektedir.

Tablo-49 2012 Yılında Türkiye’de Üretilen Motorlu Araç Tablosu

Araç Türü	2011 Yılı Üretimi (Bin Adet)	2012 Yılı Üretimi (Bin Adet)	Değişim (%)
Otomobil	639.734	577.296	(-) 10
Kamyonet	479.110	426.633	(-) 10
Kamyon	37.396	29.129	(-) 22
Minibüs	22.475	29.335	(+) 30
Midibüs	3.509	4.158	(+) 18
Otobüs	6.907	6.427	(-) 7
TOPLAM	1.189.131	1.072.978	(-) 10

Kaynak: OSD (Otomotiv Sanayi Derneği) Yayınları

Grafik-39 2012 Yılında Türkiye’de Üretilen Motorlu Araç Grafiği



Dünyada otomotiv üretimi (%5) artarken Türkiye’de (%10) oranında azalmıştır.

9.2.2. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ PAZARI

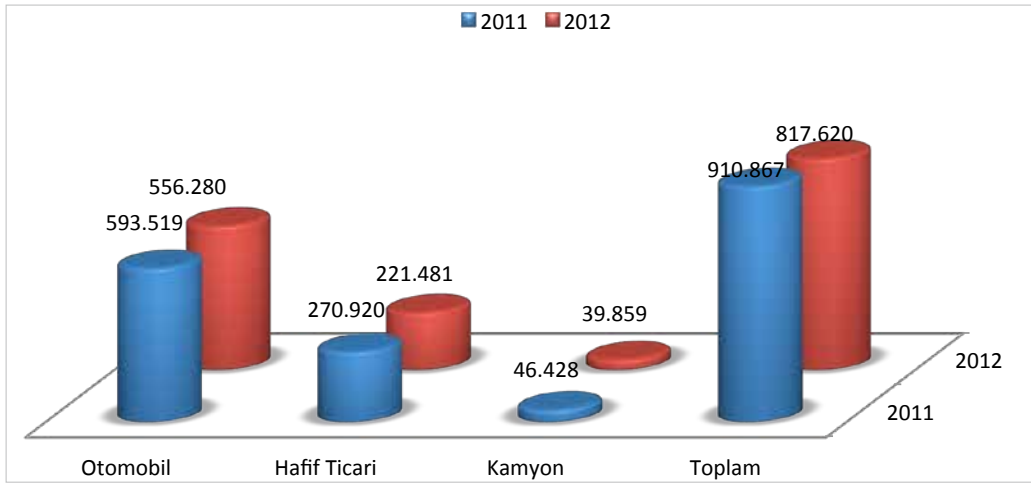
Ülkemizde araç üretiminde olduğu gibi otomotiv pazarında da belirli oranda azalma yaşanmıştır.

Tablo- 50 TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ PAZARI TABLOSU

Araç Türü	2011 Yılı Satışı (Bin Adet)	2012 Yılı Satışı (Bin Adet)	Değişim (%)
Otomobil	593.519	556.280	(-)6,7
Hafif Ticari Araç	270.920	221.481	(-)18,3
Diğer	46.428	39.859	(-)14,8
TOPLAM	910.867	817.620	(-)10,3

Kaynak: OSD (Otomotiv Sanayi Derneği) Yayınları

Grafik-40 TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ PAZARI GRAFİĞİ



Dünya genelinde otomotiv pazarı %5 oranında genişlerken, Türkiye'de otomotiv pazarı %10,3 oranında daralmıştır. Pazardaki bu daralma AB ülkelerinden de fazla olmuştur.

Otomotiv sektörü ihracatı da 2011 yılına göre 2012 yılında %5,3 oranında azalmıştır.

Sonuç olarak otomotiv sektörü üretimi, iç pazar satışı ve ihracatı 2011 yılına göre 2012 yılında gerilemiştir. 2013 yılında bu gerilemenin telafi edilmesi beklenmektedir.

9.3. TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN 2013 YILINA AİT BEKLENTİLERİ

Yarım asrı tamamlayan Türkiye otomotiv sektörü ileriye dönük büyüme ve genişleme projesi hedefine devam etmeyi planlamaktadır. Ülkemizin ekonomik hayatında önemli bir yapıya kavuşan sektör, yurtiçindeki ve yurtdışındaki pazarlarda etkin olmanın yollarını aramaktadır.

Üretmek artık sorun değildir. Küresel rekabet gücünü artırmak için ileri teknolojileri kullanarak katma değeri yüksek bir yapıya kavuşmak sektörü daha verimli hale getirecektir. Sektörde geniş şekilde uygulanan Ar-Ge çalışmaları yeni teknolojiler üretirken önemli bir ihrac kaynağı olacaktır.

Teknoloji üreten ve bunu diğer ülkelere ihraç eden bir otomotiv sektörünü oluşturmak artık vazgeçilmez hale gelmiştir. Aksi halde dünya pazarında yerimizi kaybederiz.

Ülkemizin yeni yatırımlara gereksinimi vardır. Yeni yatırımlar mevcut tesislerin kapasitelerini artıracak ve yeni markaların ülkemizde üretimini sağlayacaktır.

BRIC (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin) ülkelerinin üretim gücü ve otomotiv sektöründeki hızlı yükseliş nedeniyle Türk otomotiv sektörü, sektörde rekabeti sağlayacak etkinliğe ulaşılmasının zorunluluğuna dikkat çekmektedir. Sektörde Rusya'yı ve ABD'yi yeni pazarlar olarak hedef alırken Çin'in bazı markalarının ülkemizde üretimi de gündemdedir. Böylece Türkiye Uzak Doğu ülkeleri için Avrupa'ya açılan kapı olmaya devam edecektir.

Türkiye Almanya'dan sonra Avrupa'nın nüfusu en fazla olan ve en genç nüfusa sahip ülkesidir. 1000 kişiye düşen araç sayısı 151 ile dünya ortalamasının çok altındadır. 1000 kişiye düşen araç sayısının artırılması yıllık milli gelir ve fert başına düşen milli gelir seviyesinin yükselmesine bağlıdır.

Fiyatlar alıcıların satın alma kararlarını önemli ölçüde etkilemektedir. Sektör (ÖTV ve KDV) vergilerin yüksekliği nedeniyle fiyatların önemli ölçüde arttığını, pazarın genişlemesi için vergi yükünün hafifletilmesinin gerektiğini ifade etmektedir.

Sektör hurda araç programının genişletilerek uygulanması sayesinde önemli bir pazar oluşacağına inanmaktadır.

Yılda 4 milyon adede ulaşan kullanılmış araç alım satımını ifade eden ikinci el araç pazarı ilk el araç alımı satımı kadar önemli bir faaliyet alanı olmuştur. Yasal düzenlemeler ile daha disiplinli ve organize bir sisteme kavuşturulduğunda ikinci el pazarının hem alıcıların hem de satıcıların lehine sonuç vereceği ifade edilmektedir.

Bankaların verdiği otomotiv ve tüketici kredileri motorlu araç satışları için itici güç durumundadır. Bankaların kredi hacmini genişletmeleri ve faiz ... vs den oluşan kredi maliyetini düşürmeleri de sektörün pazar genişlemesine katkı sağlayacaktır.

AB’deki ekonomik sıkıntıların giderilmesi sektörün dış satımını daha da yükseltecektir.

Türk otomotiv sektörü yalnız iç pazarla ve mevcut teknoloji ile geleceğini garanti altına alamaz. Ana sanayi ve yan sanayi olarak üretim ve pazarlamada yeni teknolojilere, yöntemlere ve dış pazarlarla entegrasyona ihtiyaç duymaktadır.

Türkiye motorlu araç üretimine büyük mesafeler kaydetmiştir. Ancak bu gelişmeyi bütünleştirecek müşterek kullanımlı test alanı henüz hizmete girmemiştir.

Yerli araç üretimi güncelliğini korumaktadır. Yerli Türk malı araç üretimi temel olarak motor ve aktarma organlarında yeterli yatırımın yapılması ile birlikte uygulanması satış ve satış sonrası hizmet yatırımlarının beraber projelendirilmesi ve uygulaması olumlu sonuç alınmasını sağlayacaktır. Elektrikli motorlu araç üretimi çalışmaları da ilk meyvelerini vermeye başlamıştır. TÜBİTAK tarafından Ar-Ge destekleriyle yerli elektrikli motorlu araç üretimi projesi 2013 yılında Türkiye’nin gündeminde yer alacak önemli projelerden biri olacaktır.

2013 yılı ve takip eden yıllarda Türkiye’de otomotiv sektörü üretiminin, iç pazarla birlikte ihracatın da genişletilmesi esas hedeftir.

Ülkemizdeki AR-GE teşvikleri ve genel yatırım teşvikleri otomotiv sektöründe katma değer artırılmasına yönelik önemli çalışmalardır. Otomotivdeki yerli katma değer oranı arttıkça cari açığın azalması yönünden de olumlu bir adım atılacaktır. Pazarın genişlemesi ile ilgili talepler genelde yurtiçi pazarı göz önüne almış durumdadır. Katma değer yükselmesi ise iç pazarla birlikte dış pazarda da Türk otomotiv sektörüne yeni ve olumlu katkılar sağlayacaktır.

10. GELECEK BEŞ YILDA (2013-2017) DÜNYA’DA OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE GELİŞİM TAHMİNLERİ

Ülkeler ve firmalar geçmiş dönemdeki verileri de kullanarak geleceğe dönük tahminlerde bulunmakta, verilen tahmini sonuçlara göre de geleceğe ait plan ve programlarını yapmakta ve yatırımlarını yönlendirmektedir.

Otomotiv sektörü hem ekonomik büyüklüğü hem de stratejik yapısı gereği dünyanın önde gelen sektörlerinden biridir.

Bu raporumuzda otomotiv sektörü ile ilgili dünyadaki ve Türkiye’deki 2012 yılı gerçekleşme verileri ile birlikte geçmiş yıllara ait veriler de kullanılmıştır.

Bu raporda geleceğe yönelik tahminler yer almakta olup, ülkemizin büyüme trendlerine bağlı olarak gelecek 5 yılın (2013-2017) gelişim trendlerini içeren veriler de yer almaktadır.

10.1. ÜLKELERİN ÜRETİM ARTIŞLARI (2013-2017)

Rekabetçi bir değerlendirme açısından baktığımızda ülkelerin mevcut ve gelecek 5 yıldaki toplam üretim olasılıkları bazı ülkeleri daha öne çıkarmaktadır.

Tablo-51 2013-2017 Dönemi Ülkelerin Tahmini Üretim Büyümeleri Tablosu

ÜLKE	SIRA (2012 Sonu)	PUAN (Tam Puan 10)	SIRA (2017 Sonu)	PUAN (Tam Puan 10)
Çin	1	10,00	1	10,00
Almanya	2	7,98	4	7,82
A.B.D	3	7,84	5	7,69
Brezilya	8	7,13	3	7,89
Hindistan	4	7,65	2	8,49
Türkiye	20	5,61	16	5,99
Rusya	28	4,35	23	5,04
Japonya	10	6,60	12	6,46

Kaynak: Deloitte

BRIC ülkeleri değerlendirmeye göre 5 yıllık periyotta devamlı yükseliş kazanacaktır.

10.2. GELECEK BEŞ YILDA DÜNYA’DA OTOMOTİV SEKTÖRÜ

10.2.1. 2013-2017 DÖNEMİNDE DÜNYA MOTORLU ARAÇ ÜRETİM TAHMİNİ (TOPLAM)

5 yıllık (2013-2017) dönemde dünyada toplam motorlu araç üretiminin devamlı artacağı öngörülmüştür.

Tablo-52 2013-2017 Döneminde Dünya Motorlu Araç Üretim Tahmini Tablosu (Toplam)

YILLAR	ÜRETİM ADETİ	BİR ÖNCEKİ YILA GÖRE ARTIŞ
2013	82.123.095	%5,2
2014	88.131.289	%7,3
2015	94.122.669	%6,8
2016	98.400.195	%4,5
2017	101.908.773	%3,6

Kaynak: Autofacts

Araştırma Grubu 2012 üretimini 78.094.719 adet olarak kabul etmiştir. 2012 yılının 84.493 adetlik gerçekleşen Dünya Motorlu Araç üretimi esas alındığında araştırma grubunun kullandığı sistematik ile 2017 yılındaki üretim adedi tahmininin 109 milyonu aşacağı ortaya çıkmaktadır.

İlk üç yılda toplam motorlu araç üretim artışının son iki yıla göre (2016-2017) daha yüksek olacağı belirtilmiştir.

2013 yılına göre 2017 yılında Dünya Motorlu Araç üretiminin ortalama %30 civarında artacağı, Dünya Otomotiv Pazarının da aynı oranda genişleyeceği öngörülmüştür.

10.2.2. BEŞ YILLIK DÖNEM SONUNDA BÖLGELER İTİBARIYLA DÜNYA MOTORLU ARAÇ ÜRETİM TAHMİNİ

Gelecek 5 yıl içinde (2013 - 2017) motorlu araç üretim tahminleri, Asya- Pasifik ülkelerinin liderliğini koruyacağını göstermektedir.

2012’den 2017’ye kapasite kullanma oranı da %77’ den %82,3’e yükselecektir.

Tablo-53 2017 Yılı Bölgeler İtibari İle Dünya Motorlu Araç Üretim Tahmini Tablosu (Toplam)

BÖLGE ADI	2017 YILI ÜRETİM TAHMİNİ ADET	TOPLAM ÜRETİMDEKİ YERİ
Asya - Pasifik	51.506.654	%50,5
Avrupa Birliği	18.427.299	%18,1
Kuzey Amerika	18.179.879	%17,8
Güney Amerika	6.050.732	%5,9
Doğu Avrupa	5.117.159	%5,1
Ortadoğu ve Afrika	2.627.050	%2,6
TOPLAM	101.908.773	%100

Kaynak: Autofacts

10.2.3. BEŞ YILLIK DÖNEM SONUNDA 2017 YILINDA ÜLKELER İTİBARIYLA MOTORLU ARAÇ ÜRETİMİ TAHMİNİ

2017 yılında bölgesel olarak Asya Pasifik ülkeleri dünyadaki toplam üretimin %50,5 'ini karşılayacak BRIC ülkeleri ise 36.367.929 adetlik üretim öngörüsü ile toplam üretimin %35,7'sini oluşturacak.

Tablo-54 2017 Yılında Ülkeler İtibariyle Motorlu Araç Üretimi Tahmini Tablosu

SIRA	ÜLKE	2007 ÜRETİM ADEDİ	TOPLAM İÇİNDEKİ PAYI
1	Çin	25.819.865	25,3
2	A.B.D	12.493.943	12,3
3	Japonya	8.083.627	7,9
4	Almanya	6.141.855	6,8
5	Güney Kore	4.755.174	4,7
6	Hindistan	5.941.229	5,8
7	Brezilya	4.570.352	4,5
8	Meksika	3.613.089	3,5
9	Tailand	3.360.006	3,3
10	Rusya	3.136.714	3,0
....
17	Türkiye	1.383.714	1,4
	Diğer	22.609.436	22,2
	TOPLAM	101.908.773	100

Kaynak: Autofacts

Araştırma grubu (Autofacts) 2012 yılı dünya araç üretimini 78.094.719 adet olarak kabul etmiştir. 2017 yılında ise toplam otomotiv üretiminin 109 milyon adedi aşacağı hesaplanmaktadır.

Araştırma firmaları Türkiye’de 2012 yılı üretimini 1.004.141 adet olarak kabul etmiştir. Türkiye’nin 2012 yılı fiili otomotiv sektör üretimi olan 1.072.978 adet esas alındığında Türkiye’nin 2017 yılı üretiminin 1.478.572 adedi aşacağı aynı yöntemle ortaya çıkmaktadır.

10.3. GELECEK 5 YILDA MÜŞTERİ TERCİHLERİ TAHMİNİ

Gelecek 5 yılda (2013-2017) dünyadaki motorlu araç üretiminin müşteri tercihlerine göre aşağıdaki şekilde olacağı tahmin edilmektedir.

10.3.1. MOTOR BÜYÜKLÜKLERİ

Tablo-55 2017 Yılında Müşterilerin Tercih Edeceği Motor Büyüklükleri Tahmini Tablosu

MOTOR CİNSİ	2017 ÜRETİMİ (ADET)	TOPLAM İÇİNDEKİ PAYI
1001-1600 cc	41.870.768	%41,1
1601-2000 cc	20.885.749	%20,5
2001-3000 cc	17.455.011	%17,1
0000-1000 cc	11.698.303	%11,5
3001-4000 cc	6.181.580	%6,1
4001-9999 cc	2.899.589	%2,8
Elektrik	917.773	%0,9
TOPLAM	101.908.773	%100

Kaynak: Autofacts

Yapılan değerlendirme Türkiye’de olduğu gibi dünyada da 1.600 cc ve daha küçük hacimli motorların toplam üretimi içindeki payının 53.569.071 adet ve %52,5’lik oranı ile ilk sırada, 1601-2000 cc lik motorlu araçların da %20,5’lik payı ile ikinci sırada olacağını ifade etmektedir. 2012 yılında ise 1600 cc’ye kadar olan araçların toplam motorlu araç üretimindeki payının %47,7, 1601-2000 cc lik motorlu araçların %21,5 oranında olduğu belirtilmiştir. Önümüzdeki bu sonuca göre 5 yılda 1600 cc ve daha küçük motorlu araçlar dünyada daha fazla tercih edilecektir.

10.3.2. YAKIT TÜRÜ

5 yıllık dönemde dünya üzerinde benzinli motorlu araçların büyük farkla ilk sırada olacağı öngörülmüştür.

Yakıtta yeni kaynaklar araştırılmakta olmakla beraber, önümüzdeki 5 yılda da otomotiv sektörünün petrole bağlılığının devam edeceği rakamlarla ortaya konmaktadır.

Tablo-56 2017 Yılında Müşterilerin Tercih Edeceği Yakıt Türü Tahmini Tablosu

YAKIT TİPİ	2017 ÜRETİM TAHMİNİ (ADET)	TOPLAM ÜRETİMDEKİ PAYI
BENZİNLİ	78.160.129	%76,7
DİZEL	18.559.956	%18,2
HYBRID (Mild + Full)	2.920.482	%2,8
PEV + PHEV (Elektrikli)	2.268.734	%2,3
TOPLAM	101.908.779	%100

Kaynak : Autofacts

10.3.3. VİTES - ŞANZİMAN TİPİ TERCİHLERİ

Önümüzdeki 5 yılda düz vitesli araçların tercihlerde yine ilk sırada olacağı tahmin edilmiştir.

2012 yılında düz vitesli motorlu araçlar toplam motorlu araç üretiminin %49,2’sini oluştururken bu oranın 5 yıl sonra %48,4 olacağı belirtilmektedir. Otomatik vitesli araçların toplam üretimdeki payı 2012’de %36,1 iken, 5 yıl sonra bu oranın 31’e düşeceği, kalan kısmın otomatik-düz vites karışımı araç türlerine kayacağı tahmin edilmiştir.

Tablo-57 2017 Yılında Müşterilerin Tercih Edeceği Vites - Şanzıman Tipi Tahmini Tablosu

VİTES TİPİ	2017 ÜRETİM TAHMİNİ (ADET)	TOPLAM ÜRETİMDEKİ PAYI
DÜZ VİTES	49.350.517	%48,4
TAM OTOMATİK	31.616.685	%31,0
CVT CONTINUOUSLY VARIABLE TRANSMISION	11.593.869	%11,4
AUTOMATED MANUEL DOUBLE CLUTCH	7.253.404	%7,1
ELECTRIC	1.085.411	%1,1
DİĞER	1.008.887	%1,0
TOPLAM	101.908.773	%100

11. SONUÇ

Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Kalkınma Planı'nda da değinildiği üzere; Otomotiv sanayi, motorlu karayolu taşıtlarının üretildiği ana sanayi ile bu ana sanayinin belirlediği teknik dokümanlara uygun orijinal ya da eşdeğer aksam, parça, modül ve sistem üreten yan sanayinin tümünü kapsayan büyük bir sanayi koludur. Bu yapısıyla otomotiv sanayi, tüm sanayileşmiş ülkelerde ekonominin lokomotif sanayilerinden biridir. Otomotiv sanayinin ekonomideki lokomotif etkisinin nedeni, diğer sanayi kolları ile olan yakın ilişkisidir. Otomotiv sanayi, demir-çelik, petro-kimya gibi temel sanayi dallarının başlıca alıcısı ve bu sanayilerdeki teknolojik gelişme ve derinleşmenin de sürükleyicisidir. Turizm, altyapı ve inşaat ile ulaştırma ve tarım sanayilerinin gereksinim duyduğu her çeşit motorlu araç, bu sanayinin ürünleri ile sağlanmaktadır. Ayrıca otomotiv sanayi, savunma sanayinin de en başta gelen destekçisidir.

Diğer taraftan, otomotiv sanayinin ürettiği ürünlerin iç ve dış pazarlarda pazarlanmasını sağlayan işletmeler ile bu sanayiye yönelik lojistik ve diğer hizmet kollarında faaliyet gösteren işletmeler de göz önünde bulundurulduğunda "Otomotiv Sektörü" kavramı ortaya çıkmaktadır. Söz konusu sektör, finans ve emtia piyasalarında yaşanan hızlı entegrasyon sürecinde, üretim ve pazarlama alanlarında küresel entegrasyonunu tamamlamıştır. Otomotiv sektörü, kalite yönetimi ve verimlilikteki yetkinliğini, küresel ve gelişmiş pazarlara yaptığı ihracat ile kanıtlamıştır. Sektör, gayri safi yurtiçi hâsıla, imalat sanayi üretimindeki payı, ihracat, net döviz girdisi, istihdam, rekabet edebilirlik, yatırımlar, dışa açıklılık ve makro ekonomik büyüklükler açısından ülkemiz için en önemli sektörlerin başında gelmektedir.

Otomotiv sektörünün üretim ve pazar hareketleri raporumuzda detayları ile incelenmiş Türkiye ile birlikte dünya verilerine de yer verilmiştir. Geçmiş dönemlerde büyük ve hızlı aşamalar kaydeden otomotiv sektörünün oyuncularının ticaret hayatlarına yardım edecek bir bilgi kaynağı olması adına raporumuzda otomotiv ticaret sektörünün tüm alt başlıklarını bir araya getirilmiştir. Ayrıca 2012 yılı istatistikleri başta olmak üzere geçmişe dönük bilgiler ve geleceğe dönük tahminlere yer verilmiş, konular detaylı tablo ve grafiklerle izah edilmiştir.

Özetle, otomotiv sektörü ürettiği araçlarla insan hayatının değişmez ve vazgeçilmez bir uzvu haline gelmiştir. Ülkelerin ekonomilerinde istihdam artışı, ticaret ve milli gelire olumlu katkı sağlayan çok önemli bir iş kolu etkinliğine ulaşmış, ülkelerin gelişmişlik seviyesini gösteren başlıca sektörlerden biri haline gelmiştir. Zaman içinde ülkemizde çok büyük aşamalar kaydeden otomotiv sektörünün dünya otomotiv sektöründeki hızlı gelişmelere, yeniliklere, inovasyona üretim ve pazar artışına uyum sağlaması ve çalışmaların hızlandırılması ülkemize çok büyük katkılar sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı
- Autofacts Yayınları
- Deloitte Otomotiv Sektör Raporu
- Emniyet Genel Müdürlüğü Yayınları
- International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) Yayınları
- LMC Automotive Verileri
- Motorlu Araç Satıcıları Federasyonu (MASFED) Yayınları
- Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri
- Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) Yayınları
- Otomotiv Kataloğu
- Otomotiv Sanayi Derneği (OSD) Yayınları
- T.C. Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Verileri
- T.C. Bilim Sanayi Ve Teknoloji Bakanlığı Otomotiv Sektör Raporu
- Tüm Oto Kiralama Kuruluşları Derneği (TOKKDER) Yayınları
- Türkiye Bankalar Birliği (TBB) Yayınları
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Fuar Kataloğu
- Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Kalkınma Planı

w w w . t o b b . o r g . t r



TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ

Dumlupınar Bulvarı No: 252

(Eskişehir Yolu 9. Km.) 06530 Çankaya / ANKARA