

Nisan 2015

### **ABD otomotiv sektörü güvenli bir şekilde son vitese geçti mi?**

**ABD otomotiv sektörüne yönelik maliyeti 80 milyar doları bulan ve büyük ölçekli işten çıkarmalar ile sonuçlanan kurtarma planı ABD'yi travmaya soktu. Otomotiv üreticileri artık rekabet güçlerini yeniden tesis ediyorlar ve ABD'nin ekonomik büyümesindeki hızlanmadan (2015 için %2,9 olarak tahmin ediliyor) yararlanıyorlar. Sektör toparlanıyor ve krediye erişimin kolaylaştırılması talebi yükseltiyor. Ancak ne pahasına? 2015 yılı için<sup>1</sup>, Coface satışlarda sürdürülebilir bir büyüme düzeyi olarak %3,8'lik bir artış öngörüyor, ancak bu son yıllarda kaydedilen seviyelerin oldukça altında. Otomotiv sektörünün geleceğe bakmaya devam etmesi ve önündeki yeni zorlukları aşmak için gerekli değişiklikleri yapması gerekiyor.**

#### **İç tüketimin ve son zamanlarda artan yatırımların desteklediği bir toparlanma**

Kriz ile birlikte yaşanan %35'lik çöküşün ardından, 2014 yılında ABD'de otomobil satışları 2007 seviyelerine inmişti. Son zamanlarda petrol fiyatlarında yaşanan düşüş (2014 yılında %-48) elbette bu toparlanmaya katkıda bulundu. Ancak krizde ciddi şekilde zarar gören sektörün toparlanmasında etkili olan iki faktör daha var.

Bu faktörlerden birisi, ABD ekonomisindeki toparlanmanın hanehalklarının çok düşük faiz oranlarından yararlanmasını sağlamasıdır. Krediye erişimin kolaylaşması hanehalklarının satın alma güçlerini arttırmış ve araçlarını yenileyebilmelerini sağlamıştır. Fiyatlardan daha hızlı bir şekilde yükselen ücretler de, yaşam standartlarındaki bu iyileşmeyi destekliyor. İşsizlik oranının düşmesi ile birlikte şirketler nitelikli işçilerin ücretlerini de arttırıyor. Tüm bu gelişmeler Amerikan hanehalklarının ekonomiye duydukları güvenin yükselmesine yardımcı oluyor.

İkinci faktör ise, sektördeki şirketlerin üretimlerini ülkeye taşımalarına sebep olan olumlu ekonomik durumdur. Üretim süreçlerinde daha fazla otomasyon için yapılan yatırımlar, işgücü maliyetleri ile lokasyon arasındaki korelasyonu azaltıyor. Sonuç olarak, birkaç istisna dışında dünyanın önde gelen tüm otomobil ve otomobil yedek parça üreticileri artık ABD'de faaliyet gösteriyorlar. Ulusal yetkililer ve eyalet yetkilileri, politika faiz oranlarını düşük tutarak ve destekleyici politikalar uygulayarak sektöre güçlü destek sağlıyorlar. Örneğin "hurda araç programları" ve iki büyük ABD'li otomobil üreticisi için sağlanan finansal destekler (GM ve Chrysler'e neredeyse 50 milyar dolarlık kaynak aktarıldı).

<sup>1</sup> 2014 ile karşılaştırıldığında

### **Araba büyüsunü kaybediyor mu?**

Bununla birlikte işsizlikteki düşüş genç nesildeki işsizliğı etkilemedi. “Y kuşağı” bu verimli döngüye tam olarak entegre olamadı ve iş bulma şanslarını arttırmak için eğitimdeki sürelerini uzatıyorlar. Bunun sonuçlarından birisi de öğrenci kredileri sebebiyle borç seviyelerinin yüksek olmasıdır. Dolayısıyla ya otomobil satın alma kararlarını erteliyorlar ya da yüksek riskli borçlu haline geliyorlar. Ayrıca, otomobil sahipliğine daha az önem verdikleri, alternatif ulaşım şekillerini daha fazla tercih ettikleri görülüyor ki bu, araba krallığı olarak nitelenen bir ülke için şaşırtıcı bir gerçektir. 20 - 29 yaş grubunda, sürücü ehliyeti olanların oranı 1995 ile 2010 yılları arasında yüzde 9 düşmüştür. Bu, arabanın büyüsunü belirli ölçüde kaybettiğinin bir işaretidir.

Öte yandan, düşük faiz oranlı kredilere erişimin kolaylaşmasının olumsuz bir yönü de bulunmaktadır. Bankalar henüz geri ödenmemiş kredilerinin kârlılığını arttırmak amacıyla “subprime” kategorilerindeki kişilere daha fazla kredi veriyor. Bunlar arasında “yüksek riskli” hanehalkları da yer alıyor. Dolayısıyla temerrüde düşen ödemelerin sayısı önemli ölçüde arttı ve 2015 yılında da artmaya devam edecek.

Bir başka olası gerilim kaynağı da FED’in bu yıl faiz oranlarını arttırma olasılığının oldukça yüksek olmasıdır. Bu durum yüksek miktarda ve değişken faiz oranlı borcu olan hanehalkları üzerindeki baskıları daha da arttıracak ve muhtemelen otomobillerini hızlı bir şekilde elden çıkarmalarına yol açacaktır.

### **Değişim üzerinde odaklanan bir sektör**

Otomobil üreticilerinin bu değişen talep kalıpları karşısında arzlarını uyarlamaları ve yeni bir model tanımlamaları gerekiyor. Otomotiv gibi arzın sürüklediği ve yeni modellerin tüketicilerin isteklerini canlandırarak satışlarda doğrudan rol oynadığı bir sektörde Ar-Ge yatırımlarının gücü kritik önem taşıyacaktır.

### **İLETİŞİM VE BİLGİ İÇİN**

Pelin BAYRAM – T. 0530 347 6471 [pegin@ifmmedya.com](mailto:pegin@ifmmedya.com)



# B A S I N B Ü L T E N İ

## Coface Hakkında

Ticari alacak sigortası alanında bir dünya lideri olan Coface Grubu, dünyanın dört bir yanındaki şirketlere hem iç pazardaki hem de ihracat pazarlarındaki müşterilerinin finansal temerrüt riskinden korunmaları için çözümler sunmaktadır. 2014 yılında Grup 4.406 çalışanın desteği ile 1 milyar 441 milyon €'luk konsolide ciro açıklamıştır. Doğrudan veya dolaylı olarak 98 ülkede faaliyet gösteren Grup, 200'den fazla ülkedeki 40.000 şirketin işlemlerini güvence altına almaktadır. Coface, şirketlerin ödeme davranışları hakkındaki bilgi birikimine ve müşterilerin ve borçlularının yakınında konumlanan 350 risk değerlendirme uzmanının uzmanlık birikimine dayalı olarak her üç ayda bir 160 ülkeye yönelik ülke risk değerlendirmeleri yayınlamaktadır.

Coface Fransa'da Fransa Devleti adına kamu ihracat garantilerini yönetmektedir.

[www.coface.com](http://www.coface.com)

Coface SA. Euronext Paris – Compartment A'da işlem görmektedir.  
ISIN: FR0010667147 / Ticker: COFA

