

BASIN BÜLTENİ

OTOMOTİV ENDÜSTRİSİ KARBON NÖTRLÜĞÜ ALANINDA ÖN SAFLARDA

Paris, 10 Kasım 2022 – Renault kısa bir süre önce, elektrikli otomobil geliştirme sürecine hız kazandırmak için gereken yatırımı finanse edebilmek amacıyla elektrikli araç (EV) ve geleneksel yanmalı motorlu araç üretimini iki ayrı yan kuruluş altında yürüteceğini duyurdu. Renault da sektördeki aktörlerin (yalnızca otomobil üreticileri de aynı zamanda tedarikçiler ve bayiler de dahil olmak üzere) büyük çoğunluğuyla aynı zorluklarla karşı karşıya: yakın zamanda satışlarda yaşanan düşüşler, pazarın oynaklığı, olumsuz ekonomik beklentiler ve sıkılaştırılan çevre standartları. Bu ortamda düşük karbonlu mobilite (elektrik, hibrid ve hidrojen) önümüzdeki yıllarda çok önemli bir gelişme alanı olacak. Metaller ve teknoloji alanında liderlik ve inovasyon yolunda verilen savaş gittikçe kızışırken, küresel paydaşlar da kıyasıya bir rekabete giriştiler. Metaller ve tedarik zincirine erişim de yatırım kapasitesi ve gereken becerilere ulaşılması kadar kritik bir rol oynayacaktır.

Düşük karbonlu mobilite artık büyük bir küresel zorluğa dönüştü

Araç elektrifikasyonu, küresel bir rekabete dönüştü. Gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomiler, madencilik yapan ülkelerden oluşan oyuncular, düşük karbonlu mobilite hedefine giden treni kaçırmak istemiyorlar. Çin halihazırda batarya üretimindeki kilit aktör olarak bu alana damgasını vurdu: küresel olarak lityum arıtma kapasitesinin %60'ını, küresel batarya hücresi üretiminin %77'sini ve küresel batarya bileşenleri imalatının %60'ısını elinde tutuyor.

Karbonsuzlaştırma da, OECD ülkelerinin siyasi gündeminde üst sıralarda yer alan konulardan biri olarak dikkat çekiyor. Çevresel konulardaki endişelerin yanı sıra ekonomik zorluklar (iş yaratma ve yeniden sanayileşme) ve endüstriyel egemenlik önemli faktörler arasında sıralanıyor. Otomobil alımlarına yönelik sübvansiyon sağlanması hükümetlerin, sektörü desteklemek ve tüketimi arttırmak için düzenli olarak kullandıkları araçlardan biridir. Çin ve ABD otoriteleri de yakın zamanda elektrikli araç alımına yönelik sübvansiyonlar sunmaya başladılar. Bu iki ülke endüstriyi geliştirmek için geniş iç pazarlarına güveniyor. Fransa'da hükümet eski araçlarını daha çevreyle dost seçeneklerle değiştirenlere verdiği ikramiyenin yanı sıra en düşük gelir seviyesindeki hanelerin elektrikli araç satın almasına yardımcı olmak amacıyla "sosyal kiralama" konseptini uygulamaya koymayı planlıyor. Ancak dünya ekonomisinin karamsar görünümü ve artan enflasyon ortamında bu önlemlerin ne kadar sürdürülebilir olacağı da bir soru işareti.

Otomotiv sektörünün önemli aktörleri de değer zincirlerinin dikey entegrasyonu üzerinde çalışıyor. Yakın zamanda birçok otomobil ve ekipman üreticisi lityum-iyon ve hidrojen bataryalara yönelik ortak girişimler başlattıklarını ilan ettiler. Bu noktadaki zorluk ise endüstriyel sürecin her aşamasında (ham maddeler, bataryalar, motorlar ve araçlar) tedarik ve maliyetleri kontrol etmek olacak. Bu pazarın genişlemesiyle birlikte üretim zincirindeki tüm aktörler açısından yeni fırsatlar ortaya çıkacak. Yine de ekipman üreticileri ve otomobil bayileri üzerindeki yapısal baskı devam ediyor ve trend giderek yayılıyor.

Üretim ve tüketim ciddi risklerle karşı karşıya

Kısa vadede karşı karşıya olunan en temel risk, araç ve batarya üretimi için gerekli kaynakların bulunabilirliği ile bağlantılıdır. Çok özel hammaddelere (lityum, bakır, nikel, hidrojen vs.) ihtiyaç duyulan bu alanda düşük karbonlu araçlara kapsamlı ve hızlı geçiş üretim ve tedarik üzerinde ciddi baskılar yaratmaktadır. Enerji depolama ihtiyacı da göz önüne alındığında bu trendin, orta ve uzun vadede devam etmesi muhtemeldir.

Kısa vadede, Avrupalı üreticilerin ve ekipman tedarikçilerinin belirli ülkelere ve oyunculara bağımlı olması da önemli bir risktir. Bu durum özellikle, 2035 yılında geleneksel yanmalı araçların satışının yasaklanmasının, henüz olgunlaşmamış yeniden sanayileşme projelerine (madencilik ve dev fabrikalar) bağlı olduğu ve tedarik zincirindeki krizlere karşı kırılganlığın arttığı Avrupa'da geçerlidir (lojistik eksiklikler, deniz yollarındaki kapanmalar vb).

Son husus ise **karamsar ekonomik görünümün sektörde yaratacağı olumsuz etkilerdir.** Araç satışları, bir ekonominin sağlığı ile yakından bağlantılıdır ve Coface, 2023 yılında küresel GSYİH büyüme oranının yavaşlayarak 1.9% seviyesine geri çekileceğini öngörmektedir (2022 yılında %2.8). **Hane halkının güven seviyesi düşüktür ve kredi maliyetlerindeki artışın** talebi etkilemesi muhtemeldir. Enerji maliyetinin tedarik zincirinin tamamını (üretim maliyetleri, bayi işletme maliyetleri vs.) etkilediği bu ortamda **düşük emisyonlu araçların fiyatı** orta vadede yüksek kalmaya devam edecektir. Şarj ağının geniş olmaması da alıcıların çekimser olmasına neden olmaktadır. Ekonomik modelin, elektrikli araçlarda uzun süreli kiralama, araç paylaşımı ya da abonelik hizmetleri gibi yenilikçi mobilite çözümlerden yararlanıp yararlanmayacağını ileride göreceğiz.

**MEDYA İRTİBAT:**

Verda YAKAR – T. +90 (216) 251 99 10 verda.yakar@coface.com

Coface: Birlikte Ticareti Geliştirmek İçin

75 yıllık deneyimi ve güçlü ağı, Coface'ı ticari alacak sigortası alanında ve küresel ekonomide bir referans noktası haline getirmiştir. Sektördeki en çevik küresel ticari alacak sigortası ortağı olma hedefiyle Coface uzmanları dünya ekonomisinin nabzını tutarak 50.000 müşterisinin başarılı, sürekli olarak büyüyen ve dinamik iş faaliyetleri geliştirmelerini desteklemektedir. Grubun hizmetleri ve çözümleri, şirketleri koruyarak hem yurt içi piyasalarda hem de ihracat pazarlarında satış yapma olanaklarını arttırmak için kredi kararları almalarına yardımcı olmaktadır. 2021 yılında Coface 100 ülkedeki yaklaşık 4.538 çalışanı ile 1.57 milyar €'luk bir ciro kaydetmiştir.

coface.com.tr'yi ziyaret edebilirsiniz



Coface SA. is listed on Euronext Paris – Compartment B
ISIN: FR0010667147 / Ticker: COFA