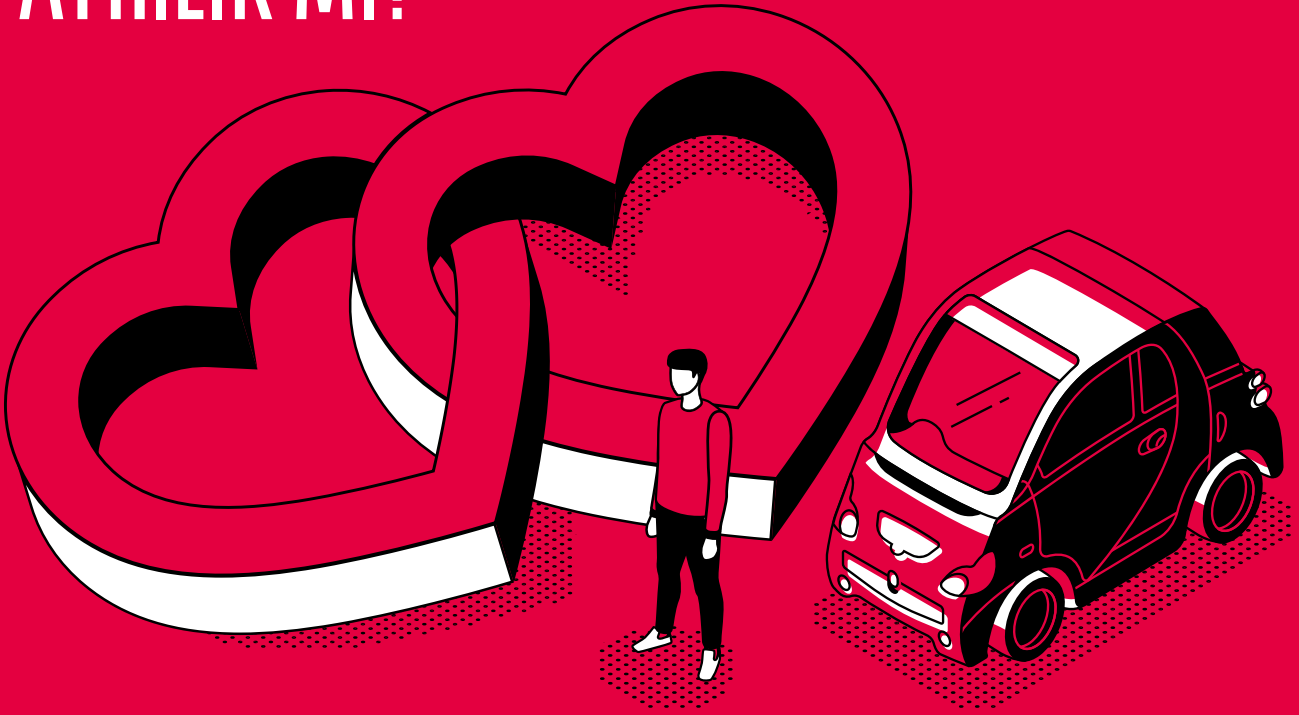


AUTO

2021

OTOMOBİLLER:

İMKANSIZ BİR AYRILIK MI?



15 ülkede gerçekleştirilmiş
bir uluslararası anket



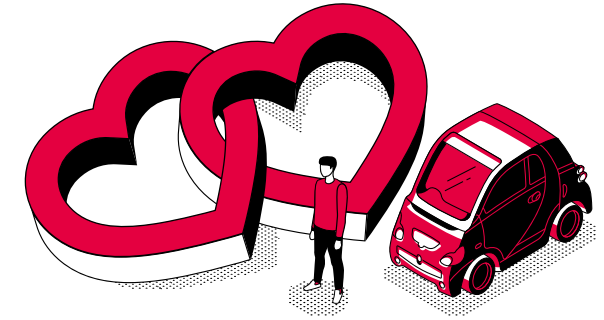
TEB CETELEM
TÜKETİCİ FİNANSMANI

EDİTÖRDEN

2017 yılında, tüketiciler ve otomobil üreticileri arasındaki başarılı birlikteliği yansıtan Cetelem Gözlemevi *“Otomobilimi seviyorum”* isimli raporu yayınladı. Fakat bazılarına göre bu birliktelik yalnızca üç yıl sürdü. Birkaç zorlu yıl ve büyük bir halk sağlığı krizinin ardından, yalnızca görünüşe bakarak ve yalnızca bir zamanlar lekesiz olan bir sicili karalayan kanıtlara odaklanarak karara varsaydık ismini *“Otomobilimden nefret ediyorum”* koymamız daha doğru olurdu. Yani, birliktelikler mutluluk dolu olabilir fakat ayrılıkla sonlanmalı mıdır? Bunun ne basit, ne de net bir yanıtı bulunmaktadır.

Cetelem Gözlemevi’nin 2021 tarihli bu yayını, otomotiv endüstrisinin içinde bulunduğu bu zorlu duruma işaret etmektedir. Ekonomi açısından bakıldığında, sektör özellikle sağlık krizi ve krizin sosyal etkilerinden oldukça sert biçimde etkilendi. Otomobillerin sahip olduğu statü, özellikle şehirlerde, artık her zamankinden daha fazla sorgulanmaktadır. Otomobiller bir zamanlar büyük bir tutku kaynağıydı fakat o günler geçmişte kalmış görünüyor; günümüzde otomobiller daha pragmatik biçimde ele alınmaktadır.

Yine de, bu Cetelem Gözlemevi araştırması, otomobillerin vazgeçilmez olduğu kadar yeri doldurulamaz olduğunu göstermektedir. Otomobiller ekonomik endişeler, kullanımları ve özellikle sağlık krizi esnasında önem kazanan sağladıkları özgürlük



gibi birçok konu ile birlikte anılmaktadır.

Yani ayrılık mümkün mü? Hayır, henüz değil. Bazı umut verici gelişmeler, sektörün sonunu uzak geleceğe belki de sonsuzluğa kadar öteledi. Farklı, yerel, elektrikli otomobil satın alımı, ayrıca devletlerden etkin destek. Umut veren yeni şafağın görünümü böyle.

Sürücüler ile otomobilleri arasındaki aşk hikâyesi başka bir hikâyeye benzemiyor. Ne zaman başladığını biliyoruz ama ne zaman biteceğini bilmiyoruz.

Keyifli okumalar dilerim!

Flavien Neuvy
Cetelem Gözlemevi Başkanı

ORTAKLAR & METODOLOJİ



Tüm ekonomi ve pazarlama analizleri ve ayrıca tahmin çalışmaları, “öngörülebilir pazarlama çözümleri” konusunda uzman pazar araştırması ve danışmanlık şirketi olan **C-Ways** (www.c-ways.com) ile ortaklaşa yürütülmüştür. Nicel tüketici anketleri **Harris Interactive tarafından 2-11 Eylül 2020 tarihlerinde 15 ülkede** gerçekleştirildi: Güney Afrika, Almanya, Belçika, Brezilya, Çin, İspanya, ABD, Fransa, İtalya, Japonya, Hollanda, Polonya, Portekiz, İngiltere ve Türkiye. Toplamda 10.000 kişi ile online anket yapılmıştır (CAWI yöntemi). Yaşları 18 ila 65 arasında yer alan bu kişiler, her ülkeyi temsil eden ulusal örneklem gruplarından seçilmiştir. Örneklem ilgili topluluğun tamamını cinsiyet ve yaş açısından temsil edebilecek büyüklükte olmasını sağlamak için kota yöntemi kullanılmıştır. Fransa’da 3.000, diğer ülkelerde ise 500 görüşme yapılmıştır.

Eş yazarlar: Luc Charbonnier ve C-Ways
 Editoryal koordinasyon: Patricia Bosc
 Tasarım: © Altavia Cosmic
 Görseller: Altavia Cosmic, Shutterstock

İÇİNDEKİLER

1	OTOMOTİV ENDÜSTRİSİ: FIRTINANIN ORTASINDA	07	3	BİR BİRLİKTELİĞİN YENİDEN KEŞFİ	53
	Ekonomik olarak zayıf düşmüş bir sektör	08		Anahtar kelime tamamlayıcı	54
	Yetersiz devlet desteği	16		Kullanılmış araçlara yönelim	60
	Sürekli bir çevre baskısı	20		Farklı satın alma	62
	Dikkat ile yaklaşılan bir imaj	24		Hoşgeldin devlet desteği	66
				Daha duyarlı bir gelecek	70
2	ONSUZ YAŞAYAMAYACAĞIMIZ BİR İLİŞKİ	35		SONSÖZ	78
	Özellikle gündelik hayat için gerekli	36		CETELEM GÖZLEMEVİ ÜLKELERİ	79
	Büyük nüfuz sahibi bir ekonomik sektör	44		EK	95
	Bir sığınak yeri	48			



1

OTOMOTİV ENDÜSTRİSİ: FIRTINANIN ORTASINDA

Uzun süredir ekonomik kalkınma, sosyal gelişim ve genel olarak başarı sembolü olarak görülen otomobiller bir nevi kara koyun haline geldi. Kalkınmanın yalnızca sürdürülebilir ve doğa dostu olabileceği bir zamanda şehirlere yaymakla suçlandıkları emisyonlar kadar kara. Bunlar yetmezmiş gibi, 2020 yılı geldi. Pazarın çöktüğü, bir o kadar kara bir yıl. Otomotiv endüstrisinin dört yanını sarıp temellerine kadar sarsan türbülansın altını çizen bir yıl.

EKONOMİK AÇIDAN ZAYIF DÜŞMÜŞ BİR SEKTÖR

KÜRESEL PAZAR COVID'DEN OLAĞANÜSTÜ BİR ŞEKİLDE ETKİLENDİ

2019 yılında, otomotiv dünyası kendine biraz daha iyimser bir yıl olmasına izin vermişti. Nispeten başarılı bir yıl geçirilmişti ve gelecek birkaç ay ise umut vaat ediyordu. Fakat 17 Kasım 2019 tarihinde her şey değişti. SARS-Cov-2 koronavirüs Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıktı.

Bu iyimserlik birkaç hafta içinde kayboldu.

Pandeminin ekonomik etkisi birkaç istisna dışında bütün ekonomik sektörleri derinden etkilemiş olsa da ilk büyük darbeyi alan endüstrilerden biri otomotiv oldu. Şubat ayı gibi erken bir tarihte, satışlar Çin'de neredeyse tamamen durdu. Virüsün yayılması dünya çapında benzer çöküşleri tetikledi.

İki ülke bu çöküşten çıkmayı başardı. Çin pazarı Nisan'da ayağa kalkıp kademeli olarak stabil hale geldi. Türkiye'de de 2019 yılında yaşanan ve pazarda inanılmaz bir daralma yaratan Türk Lirasının dramatik devalüasyonuna bağlı olarak satışlarda inanılmaz bir artış yaşandı. Bu Gözlemevi'nde yer alan ülkelere baktığımızda Japonya'nın "ilk sırada" yer aldığını, en fazla azalışın ise İspanya ve İngiltere'de yaşandığını görüyoruz.

Pandemi yalnızca satışları değil üretimi de etkiledi. Montaj hatları durdu, çeşitli oranlarda personel virüs yüzünden hastalandı... Endüstri tabanı üzerindeki etki ciddiydi, Almanya ve İspanya başta olmak üzere bazı ülkelerde üretim keskin biçimde azaldı. Bu da istihdam üzerinde doğrudan bir etki yarattı.

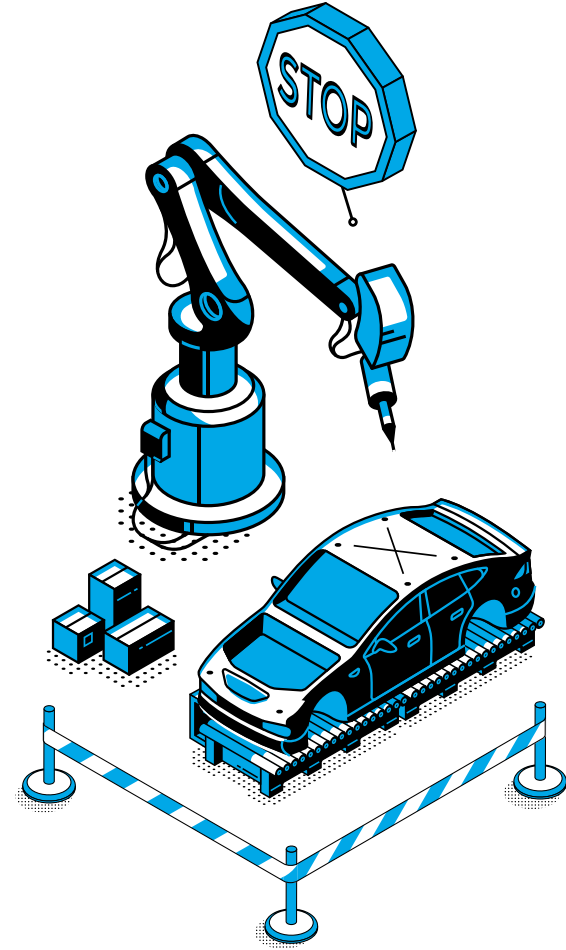
Şek. 1 / Bağlam

2019 ve 2020 otomobil satışları karşılaştırması

Kaynaklar: OICA (Ağustos 2020'ye kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020). 2020 tahminleri: C-Ways.

(*) Yılın ilk 9 ayı boyunca binek ve hafif ticari araç satışları.

		9 aylık satışlar 2019 (*)	Fark	Satışlar 2019	Öngörü ile aradaki fark
		9 aylık satışlar 2020 (*)		Öngörüler 2020	
Güney Afrika		377.931 249.093	-%34 ↘	536.611 358.654	-%33 ↘
Almanya		2.969.985 2.228.612	-%25 ↘	4.017.059 3.133.306	-%22 ↘
Belçika		494.590 375.265	-%24 ↘	644.041 498.202	-%23 ↘
Brezilya		1.940.170 1.301.659	-%33 ↘	2.787.850 1.925.927	-%31 ↘
Çin		16.935.008 15.295.003	-%10 ↘	25.768.677 23.449.496	-%9 ↘
İspanya		1.131.801 706.591	-%38 ↘	1.501.260 963.172	-%36 ↘
ABD		12.823.701 10.318.830	-%20 ↘	17.480.004 14.333.603	-%18 ↘
Fransa		1.997.567 1.449.675	-%27 ↘	2.755.696 2.000.000	-%27 ↘
İtalya		1.602.483 1.071.183	-%33 ↘	2.131.916 1.425.084	-%33 ↘
Japonya		3.991.776 3.271.879	-%18 ↘	5.195.216 4.363.981	-%16 ↘
Hollanda		391.778 295.415	-%25 ↘	538.742 416.199	-%23 ↘
Polanya		457.521 335.343	-%27 ↘	656.265 489.944	-%25 ↘
Portekiz		200.179 124.281	-%38 ↘	271.817 184.836	-%32 ↘
İngiltere		2.148.887 1.451.736	-%32 ↘	2.676.918 1.872.730	-%30 ↘
Türkiye		281.309 493.621	%75 ↗	491.909 688.673	%40 ↗
Avrupa		11.394.791 8.038.101	-%29 ↘	15.193.714 10.983.472	-%28 ↘
Dünya		47.744.686 38.968.186	-%18 ↘	67.453.981 56.103.807	-%17 ↘



ÇİN: GEMİ HASAR ALDI AMA HALA YÜZÜYOR

COVID-19'dan ilk etkilenen ülke olan Çin, otomotiv pazarında da ilk etkilere maruz kalan ülke oldu. Satışlar Ocak ayında %20, Şubat ayında ise %81 düştü. Ardından Nisan ayında stabil hale gelip artmaya başladı. Çin aynı zamanda pandemiye kontrol altına alan ilk ülke oldu; aylık satış artışları 2019 yılına kıyasla -%3 ile +%9 arasında dalgalanmaya başladı (kaynak: CAAM).

KRİZ ÇOK SAYIDA İŞİ TEHDİT EDİYOR

Nisan 2020 tarihinde Avrupa'da en az 1,1 milyon kişi otomotiv sektöründe çalışıyordu. Bu rakam net rakam olmamakla birlikte sadece otomobil, kamyon, kamyonet ve otobüs üreticilerinin doğrudan istihdam ettiği kişileri kapsamaktadır. Otomotiv tedarik zinciri üzerindeki etki daha da ciddi oldu.

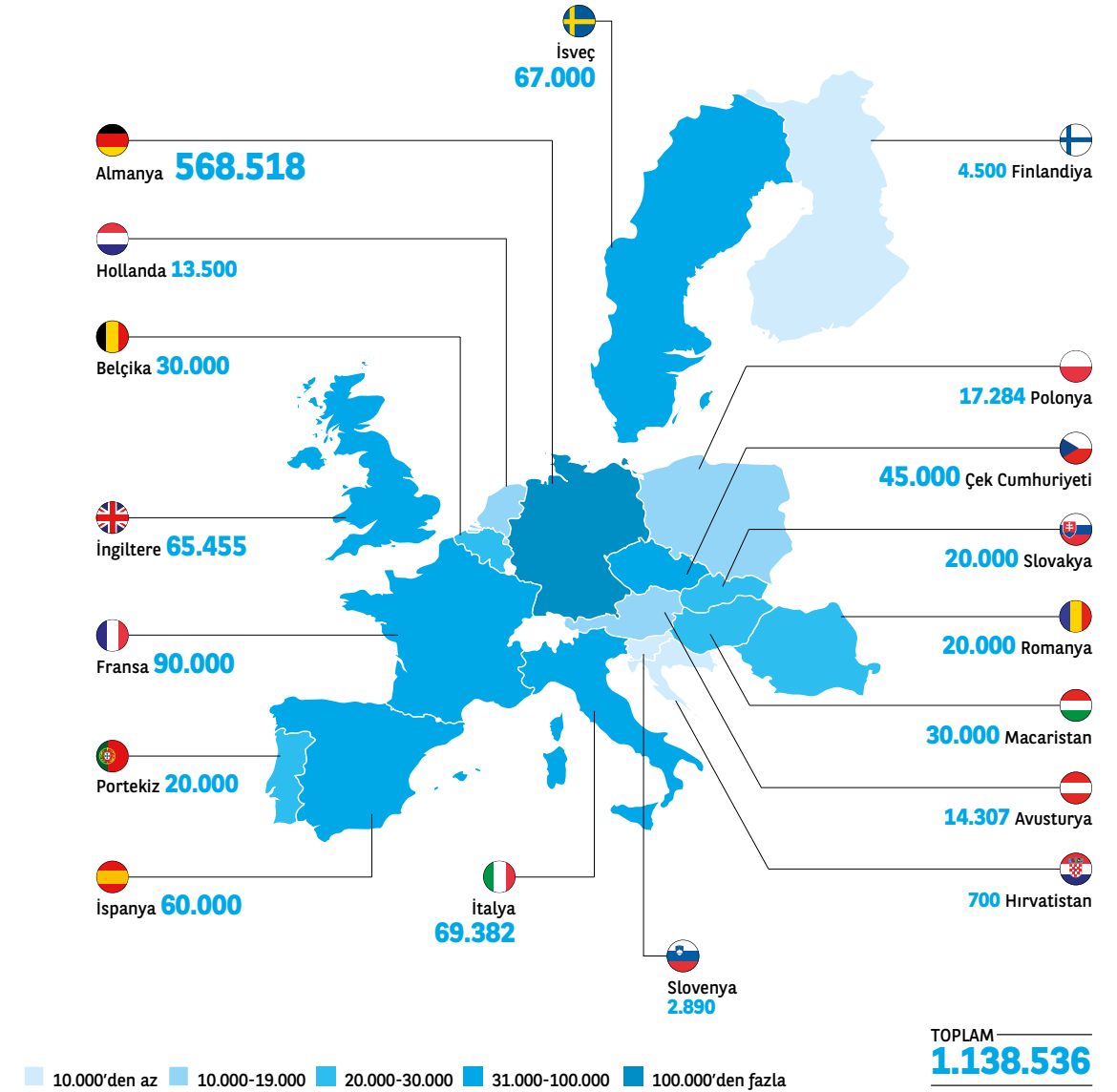
1,1 AVRUPA'DA
MİLYON İŞ
ETKİLENDİ

Şek. 2 / Bağlam

Avrupa ülkelerinde COVID-19 krizinden etkilenen otomotiv çalışanlarının sayısı

(Nisan 2020 istatistikleri)

Kaynak ACEA

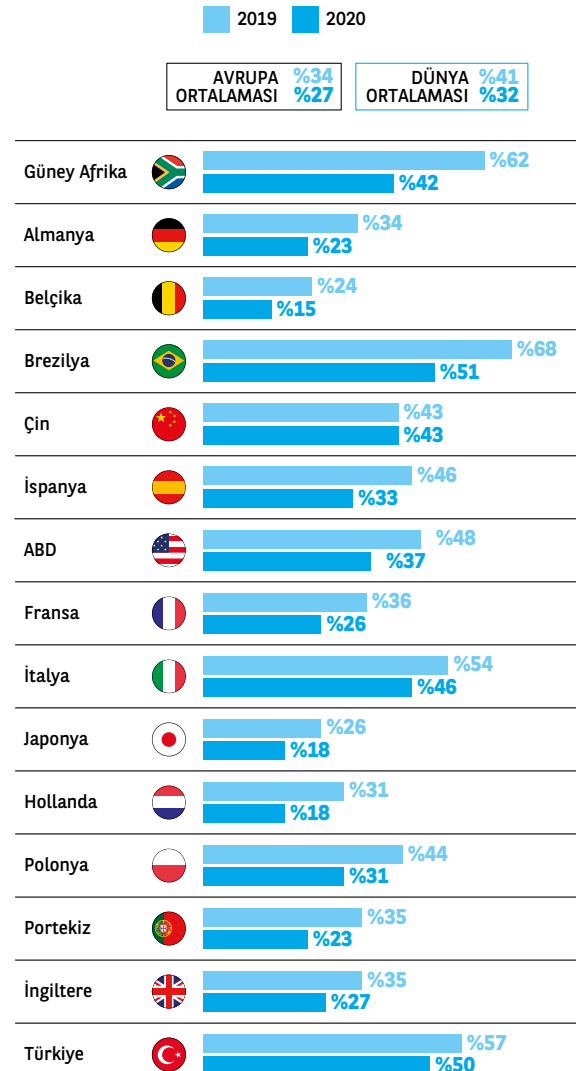


Şek. 3

Önümüzdeki 12 ay içinde otomobil satın almayı planlıyor musunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Evet" yanıtı verenlerin oranı

Kaynak: Cetelem Gözlemevi

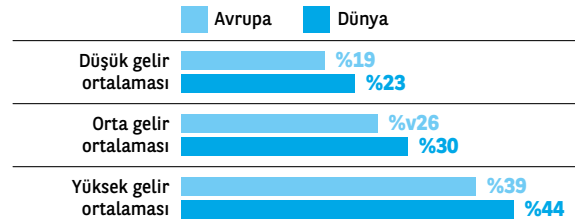


Şek. 4

Önümüzdeki 12 ay içinde otomobil satın almayı planlıyor musunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Evet" yanıtı verenlerin oranı

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



SATIN ALMA NİYETİ ZARAR GÖRDÜ

2020 yılında hem üretim hem de satışlar düşerken, gelecek 12 ay için satın alma niyetleri de pek iyimser değil. Bu anketin Eylül ayında, yani tüm katılımcı ülkeleri etkileyen pandeminin ikinci dalgasından önce yapıldığının altını çizelim. Fakat bu noktada bile satın alma niyetinin 2019'a kıyasla ciddi ölçüde azaldığı görülmektedir. Bir yıl önce anket katılımcılarının %41'i gelecek 12 ay içinde araç satın almayı düşündüğünü söylerken, şimdi bu oran yalnızca %32'dir (Avrupa'da %27) (**Şek. 3**). Çin, İtalya ve ABD'nin yanı sıra gelişmekte olan ekonomiler de bu olumsuz trendi satın alma hevesleri ile bir ölçüde dengeledi. Diğer yandan, belirttiğimiz üzere belli ölçüde düzelmeyi ilk deneyimleyen Çin istisna olmak üzere, satın alma niyeti bütün dünyada büyük oranda azaldı. Gelir üzerinden yapılan bir analiz; varlıklı hane halklarının ortalama gelir düzeyine sahip hane halklarına kıyasla yeni araç almaya daha yatkın olduğunu göstermektedir. (**Şek. 4**).

SAĞLIK KRİZİNİN GÖRECELİ ETKİSİ

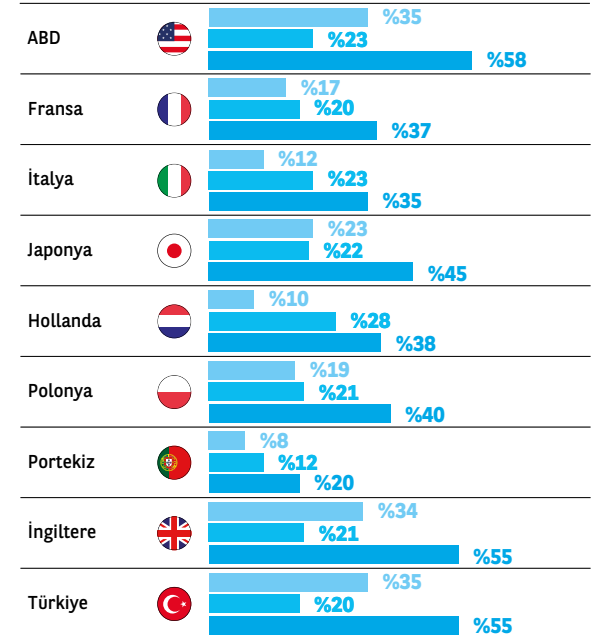
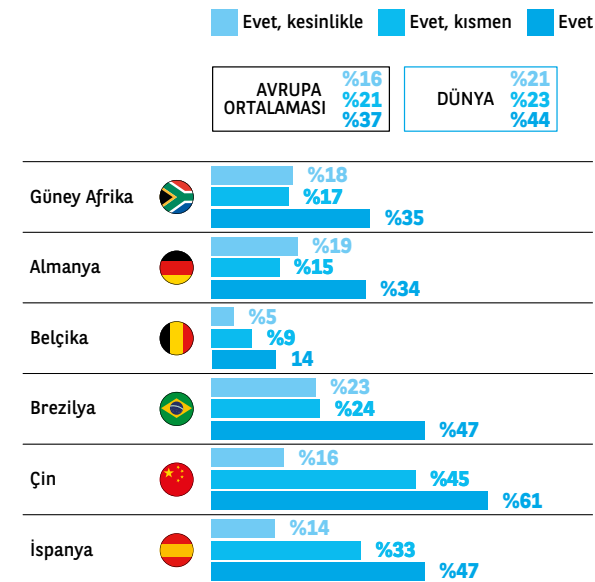
Pandemi, bu satın alma niyeti üzerinde reel ama ılımlı bir etki yarattı. Bu anket katılımcılarının yaklaşık üçte birinin verdiği yanıtlardan görülmektedir. Fakat ülkeler arasında önemli farklılıklar vardır; bir yanda Çin, ABD, Türkiye ve İngiltere'de 2 katılımcıdan 1'i COVID-19'dan etkilendiğini belirtirken, diğer yandan Portekiz ve Belçika'da en fazla 5 katılımcıdan 1'i etkilendiğini belirtmektedir (**Şek. 5**).

Şek. 5

Otomobil satın alma niyetiniz COVID-19 krizinden etkilendi mi?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Evet" yanıtı verenlerin oranı. Gelecek 12 ay içinde otomobil satın almayı planlayan katılımcıların verdikleri yanıtlar.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



ALİŞVERİŞ BÜTÇELERİ DARALTILDI

Benzer şekilde, virüsün tüketicilerin gelecek araç satın alımı için ayırdığı bütçe üzerindeki etkisi ülkeleri iki çelişen gruba ayırmış olsa da genel olarak daha fazla harcama yapmak isteyen sürücüler kadar daha az harcamak isteyenler de bulunmaktadır (her ikisi de %35) (**Şek. 6**).

Para harcamaya niyetli olan kesim, gelişmekte olan ülkeler, aynı zamanda ABD, İngiltere ve Japonya'dır. Diğer yandan, Türklerin önemli bir kısmı (%62) 2019'da gerçekleşen tüketime benzer şekilde bütçeyi arttırmak istiyor. Bunun aksine, Latin ülkelerinde araç satın alma bütçesi belirgin oranda daraldı, her 2 İtalyandan 1'i harcadığı miktarı azaltmayı planlıyor.

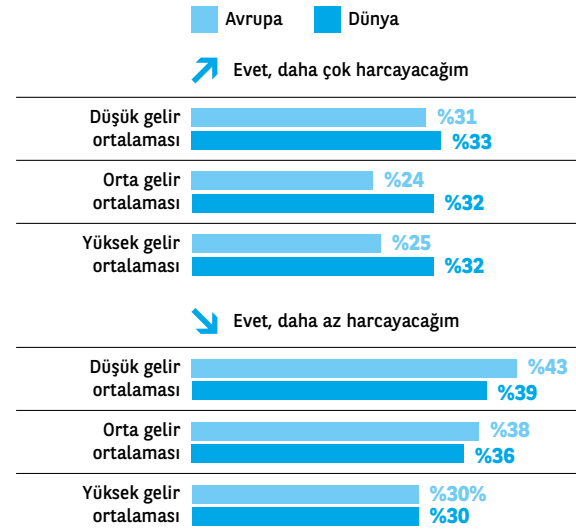
Neredeyse her ülkede, en düşük gelirli kesim, harcamaya daha az niyetli olduğunu belirtiyor (**Şek. 7**). Almanya, Güney Afrika ve Brezilya'da bütçesini attıracağını söyleyenler ile daraltacağını söyleyenlerin sayısının neredeyse eşit olduğunu da belirtmekte fayda var.

Şek. 7

Sağlık krizi ve bu krizin ekonomik sonuçlarının bir sonraki otomobiliniz için yapacağınız harcamayı etkileyeceğini düşünüyor musunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Evet" yanıtı verenlerin oranı. Gelecek 12 ay içinde otomobil satın almayı planlayan katılımcıların verdikleri yanıtlar.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



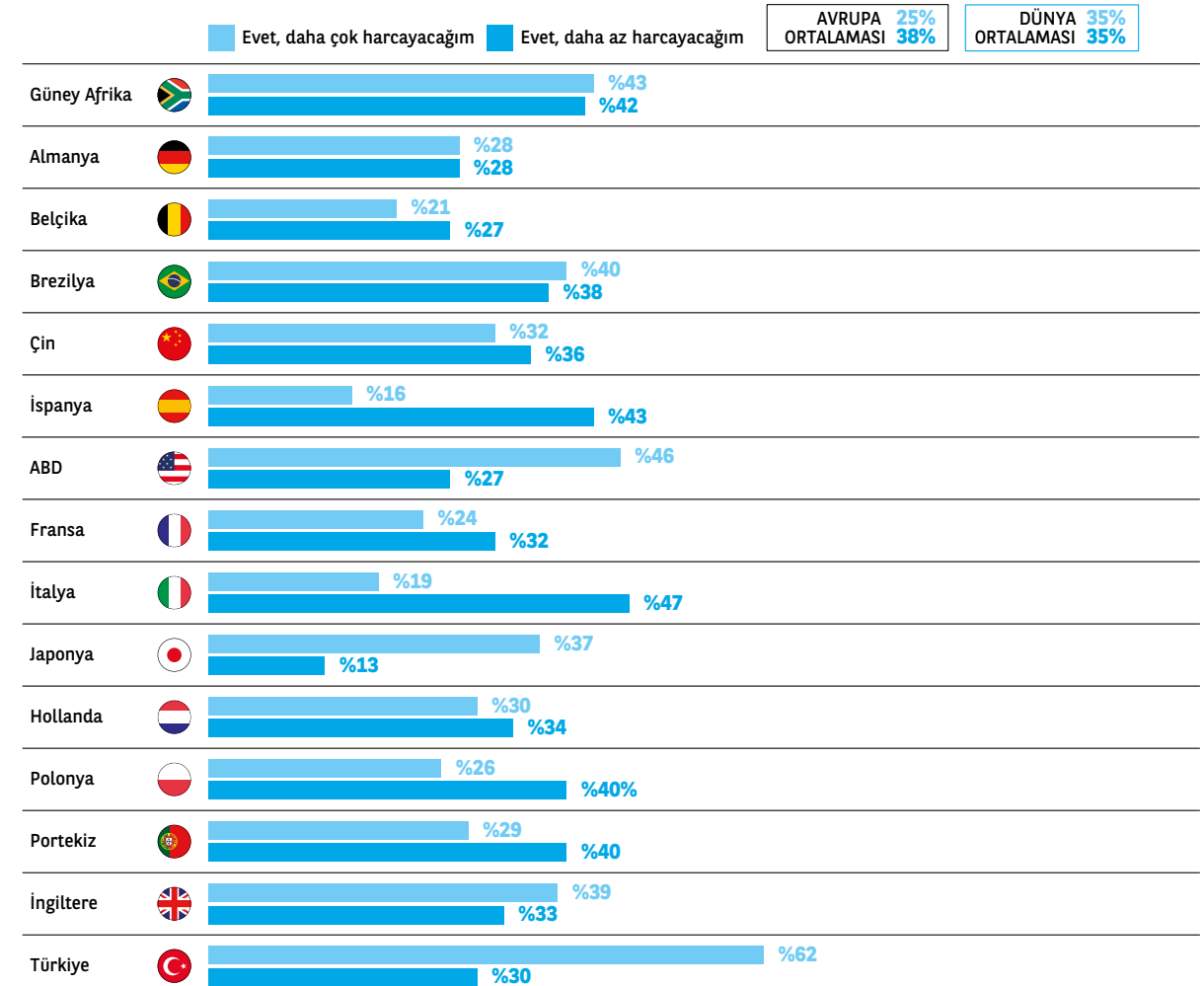
3 KİŞİDEN **2**'Sİ
KRİZİN ARAÇ BÜTÇESİNİ
ETKİLEMESİNİ BEKLİYOR

Şek. 6

Sağlık krizi ve bu krizin ekonomik sonuçlarının bir sonraki otomobiliniz için yapacağınız harcamayı etkileyeceğini düşünüyor musunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Evet" yanıtı verenlerin oranı. Gelecek 12 ay içinde otomobil satın almayı planlayan katılımcıların verdikleri yanıtlar.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



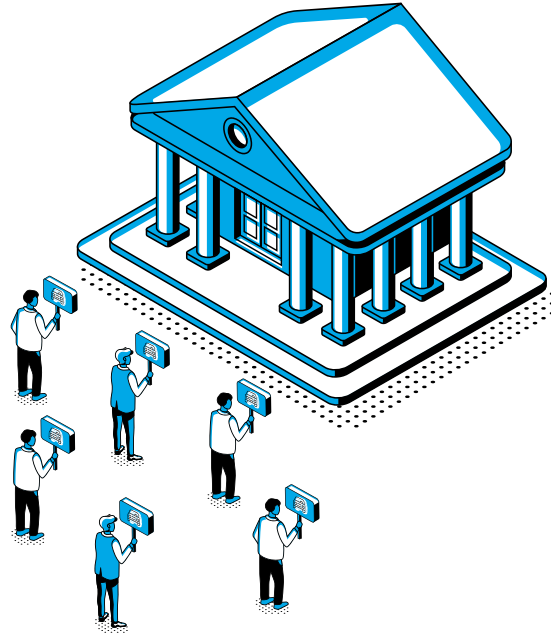
YETERSİZ DEVLET DESTEĞİ

Satışların düştüğü, insanların işten çıkarıldığı ve satın alma niyetinin azaldığı belirsizliklerle dolu bu ekonomik ortamda insanlar yeterince çaba göstermediğine inandıkları tarafı suçluyor: Devlet.

DEVLETLER ÜZERLERİNE DÜŞENİ TAM OLARAK YAPMIYOR

10 kişiden 6'sı devletin otomotiv sektörünü yeterince desteklemediğini düşünüyor. Bu görüşe neredeyse herkes katılıyor, nitekim yalnızca üç ülkede katılımcıların yarısından azı bu görüştedir: Japonya (%34), ABD (%45) ve Almanya (%49) (**Şek. 8**). İlginç bir şekilde, bu üç ülke dünyanın en büyük otomobil üreticilerine ev sahipliği yapmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerde ve İber Yarımadası'nda (İspanya ve Portekiz) devlet otomotiv sektörüne yeterince destek olmadığı için özellikle sert eleştirilmektedir; Brezilya ve İspanya'da 10 kişiden 8'i bu görüştedir.

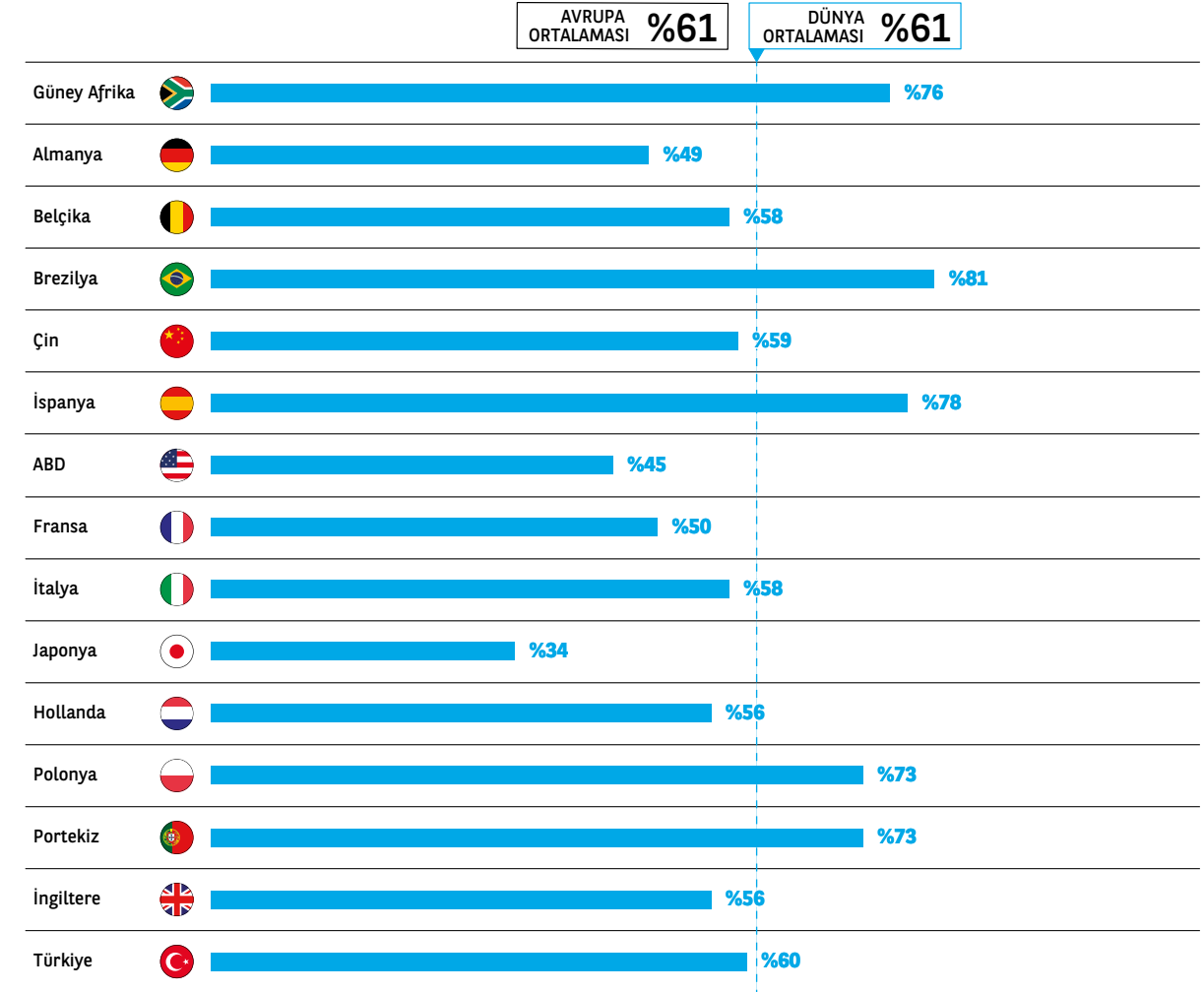


Şek. 8

Devletin otomotiv endüstrisi ve ticaretini destekleme çabalarını nasıl buluyorsunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Yetersiz" yanıtı veren katılımcıların oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



DESTEK PLANINA İLİŞKİN FARKLI FARKINDALIK

Ancak hükümetlere yönelik bu eleştiri, somut kanıtlara dayanmaktan ziyade, büyük ölçüde sektörün geleceği ve istihdam ettiği kişilerle ilgili endişeleri yansıtan bir görüş meselesidir. Nitekim bireylere hükümetin endüstriyi destekleyen bir plan başlatıp başlatılmadığı sorulduğunda dikkate değer bir belirsizlik bulunmaktadır. Ortalamada,

anket katılımcılarının neredeyse %50'si durumun böyle olup olmadığını bilmemektedir (**Şek. 10**). Bu tür planların hayata geçirildiği Fransa, Çin ve İtalya'da yetkililerin bu bilgileri halk ile paylaşma konusunda başarılı bir iş çıkarttıkları görülmektedir; her 2 kişiden 1'i bu tedbirlerin farkındadır. Fakat hükümetin sektöre etkin biçimde destek olduğu Almanya ve İspanya'da durum böyle değildir.

Şek. 9 / Bağlam

Uygulanan birkaç destek planı ile ilgili bilgiler

Kaynaklar: (1) Economie.gouv.fr, (2) Wallbox.com, (3) Autobild, (4) RFI, (5) Reuters

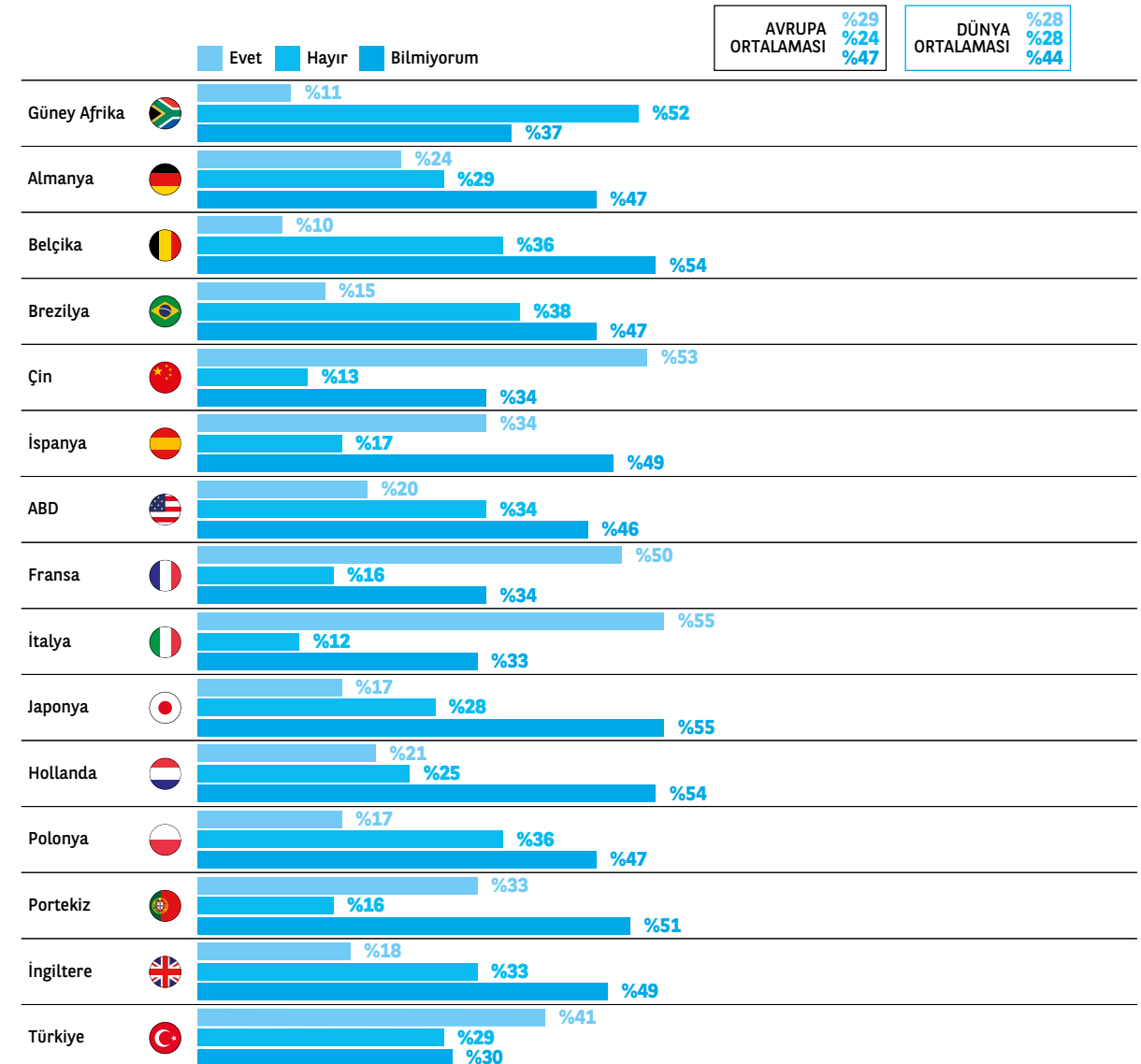
Fransa ⁽¹⁾		Üretim hatlarının modernizasyonu ve otomotiv endüstrisinin ekolojik dönüşümü için 1 milyar € yatırım yapıldı
Almanya ⁽²⁾		Elektrikli araç satın alanlara yapılan hibe arttırıldı (+%50, 9.000 Avroya kadar).
İspanya ⁽³⁾		Elektrikli araç satın alanlara yapılan hibe arttırıldı (5.500 Avroya kadar). Tesis modernizasyonunu için kredilendirme ile ARGE ve yatırım desteği sağlandı .
İtalya ⁽⁴⁾		Faaliyetlerinin İtalya'da olması şartıyla, sektörü desteklemek amaçlı, Fiat-Chrysler'a 6,3 milyar € kredi sağlandı , bu gerekliliğe uyulmaması durumunda ceza uygulandı.
Çin ⁽⁵⁾		Elektrikli araç destekleri pazarı desteklemek amacıyla 2 yıl uzatıldı .

Şek. 10

Hükümetiniz bilginiz dahilinde otomotiv endüstrisini desteklemek için bir plan başlattı mı?

Bir yanıt seçilebilir.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



SÜREKLİ BİR ÇEVRE BASKISI



KONU ÇEVRE OLDUĞUNDA, OTOMOTİV ENDÜSTRİSİ İLE İLGİLİ HAKLI ENDİŞELER DOĞUYOR...

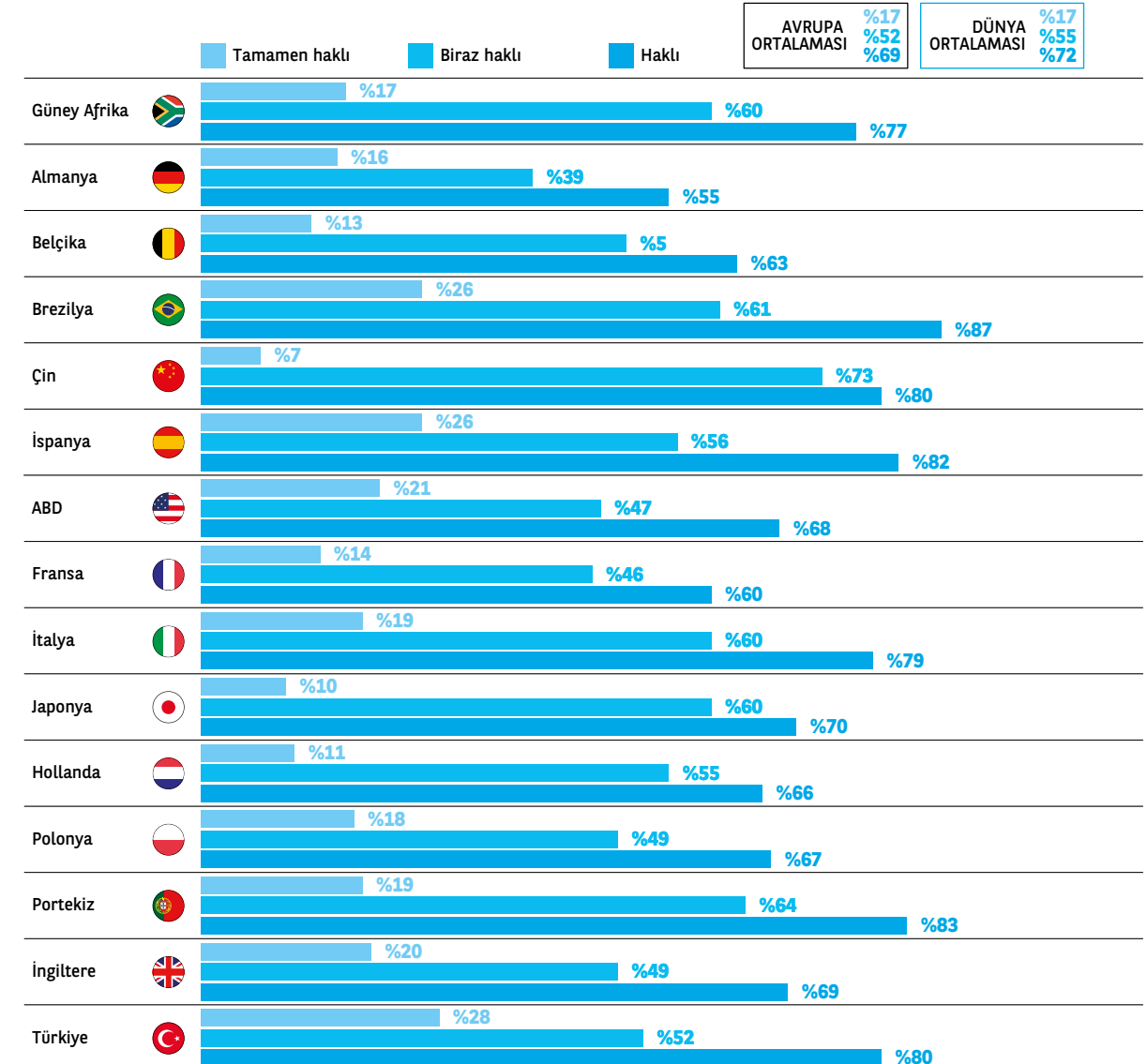
Görünen o ki, otomotiv sektörü hak ettiği ekonomik desteği alamamaktadır. Fakat ankete katılanlar, endüstrinin çevre bakımından gereken sorumluluğu üstlenmediğini düşünürken bunu söylemek doğru olur mu? Nitekim bu konuda net bir fikir birliği vardır. Katılımcıların %72'si (Avrupa'da %69) otomotiv endüstrisine çevre bakımından yöneltilen eleştirilerin haklı olduğunu düşünmektedir (**Şek. 11**). Bu oran, her ülkede %50'yi aşmaktadır. Gelişmekte olan ülkeler ve İber Yarımadası ülkeleri (İspanya ve Portekiz) ise bu konuda en öfkeliilerdir; Brezilyalıların %87'si ve Portekizlilerin %83'ü sektörün çevreye gereken saygıyı göstermediğinden şikâyetçidir.

Şek. 11

Sizce, otomobillere yöneltilen eleştiriler haklı mı?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Haklı" yanıtı veren katılımcıların oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



Son yıllarda uyguladığı politikalar ile bir derece iklim şüphecililiği uyandıran ABD’de bile halkın %68’i araçların çevreye verdiği zarardan şikâyetçidir.

En az eleştirel yanıt verenleri bulmak için Belçika, Fransa ve Almanya’ya bakmak gerekir (%64, %60 ve %55). Bu ülkelerde yapılan son seçimlerde Yeşil partiler büyük başarılar elde etmiştir. Bu bir paradoks mu? Hayır, bu sadece daha büyük bir yargı olgunluğuna işaret etmektedir. Bu alana ilişkin eleştiriler hızlıca norm haline gelen kamuoyunun bir parçasıdır. Ayrıca, çelişkili argümanlar, bu tür kınamayı yumuşatan karşıt görüşler ortaya çıkarmaktadır.

... AMA DİĞER SEKTÖRDEN FAZLA

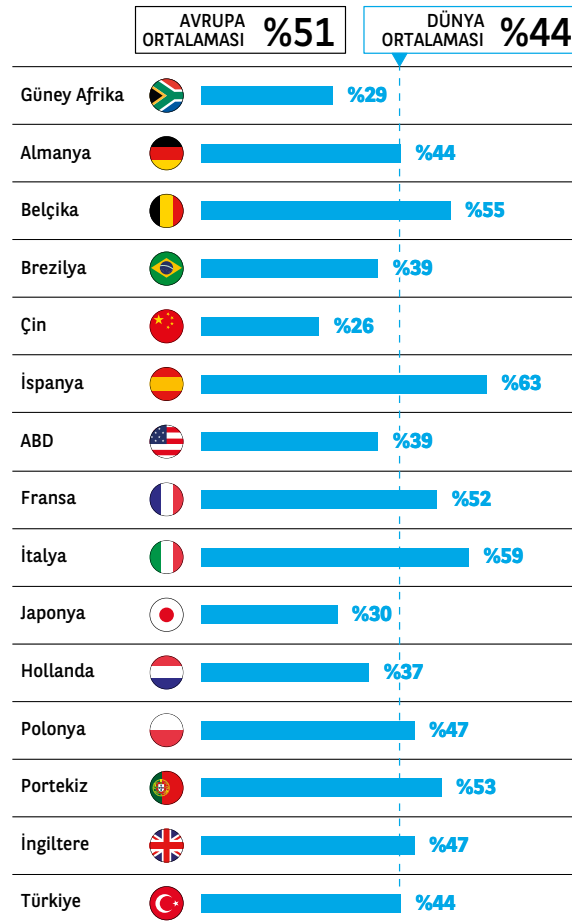
Fakat Avrupa’da 2 kişiden 1’i (dünya çapında %44) (**Şek. 12**) motorlu araçların bu konuda inşaat, ziraat ve diğer ulaşım türlerine kıyasla daha fazla eleştirildiğini düşünmektedir. Avrupa Birliği ülkelerinde ikamet eden kişiler, muhtemelen çevresel konularda daha olgun ve daha iyi bilgilendirildiklerinden, bu görüşe daha yatkındır (İspanya’da %63, İtalya’da %59). Yelpazenin diğer ucunda, Çinliler kentsel kirliliği endüstriden çok otomobillere bağlamaktadır; yalnızca küçük bir kesim otomotiv endüstrisinin haksız yere eleştirildiğini düşünmektedir (% 26).

Şek. 12

Çevre üzerindeki etkisi sebebiyle otomotiv endüstrisine yöneltilen eleştirilerin diğer sektörlerle (tarım, inşaat, enerji, tekstil vs.) yöneltilen eleştirilere kıyasla daha mı az yoksa daha mı fazla olduğunu düşünüyorsunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. «Daha fazla eleştiri» yanıtı veren katılımcıların oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi.



DOĞAYI KİRLETEN ARAÇLAR YÜKSEK VERGİLENDİRİLMELİ

Ciddi bir sağlık krizi yaşanırken, doğa dostu olmayan araç kullanıcılarının cezalandırılması çok aykırı bir fikir gibi görünmemektedir. Önerilen önlemler arasında en popüler olan (%80) CO₂ emisyonunu sınırlandırmaktır (**Şek. 13**). Ülkesi hava kirliliğinden en çok etkilenen Çinliler, bu tür bir düzenlemeyi en çok destekleyenlerdir (%88); bunu başkentinde devasa ve sürekli bir trafik sıkışıklığı yaşanan Türkler takip etmektedir (%87). Diğer yandan Amerikalılar bu fikre en uzak olanlardır (%67).

İki önlem daha olumlu karşılanmaktadır. Bunlardan biri araç gücü, diğeri ise olası alıcıların alım gücü ile ilgilidir. Dünyanın %62’si (Avrupa’nın %63’ü) araç gücüne sınırlama getirilmesi taraftarıdır. Yine Çinliler ve Türkler (%76 ve %69), ayrıca Fransızlar (%69) bu önlemin taraftarıdır. Güney Afrika, Amerika ve Hollanda (%54, %53 ve %52) bu önlemin geçerliliğine en az ikna olan ülkelerdir. Para cezası uygulamaları bakımından Çinliler ve Türkler yine en isteklilerdir (%79 ve %68).

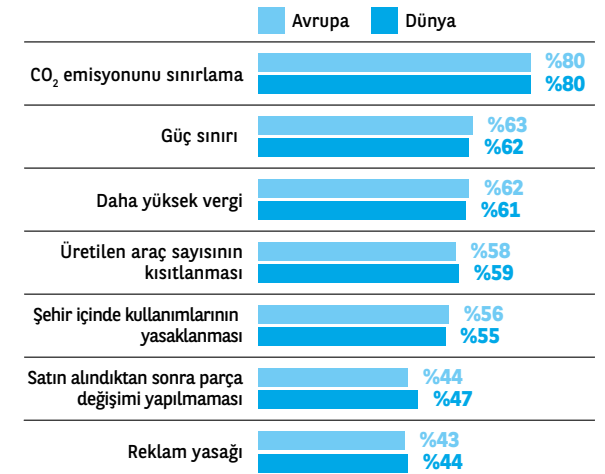
Anket katılımcılarının yarısından fazlası son iki önlem olan en az doğa dostu olan araçların üretimine kısıtlama getirilmesini (%59) ve bu araçların şehirlere girişinin yasaklanmasını (%55) desteklemektedir. Yine Çinliler ve Türkler bu çözümleri destekleyenler arasında başı çekmektedir. Fransa’nın bu önlemlerin her birinde üçüncü sırada geldiğini de belirtelim.

Şek. 13

Daha az çevre dostu olan araçların (4x4’ler, SUV’ler, büyük sedanlar, spor otomobiller vs.) aşağıdaki kısıtlamalara tabi olması gerektiğine inanıyor musunuz?

Her ifade için bir yanıt seçilebilir. "Evet" yanıtı verenlerin oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



DİKKAT İLE YAKLAŞILAN BİR İMAJ

Cetelem Gözlemevi'nin 2017 tarihli "Otomobilimi seviyorum" araştırmasında, 10 kişiden 9'u otomobillerin olumlu veya çok olumlu imajları olduğunu belirtmiştir. Dört yıl sonra, bu niyet beyanını bir tarafa bırakırsak, insanların otomobiller hakkındaki imajı ve buna bağlı olarak otomobillerin dünyamızdaki rolleri sorgulanıyor gibi görünmektedir.

DUYARLILAR VE HEVESLİLER EŞİT SAYIDA: OTOMOBİLLER ARTIK RÜYALARI SÜSLEMİYOR

2 kişiden 1'i otomobillere ilgili olduğunu söylese de, bu ilgi tutkudan ziyade mantığa dayalı gibi görünmektedir. Anket katılımcılarının yalnızca dörtte biri otomobilleri ve sürücülüğü gerçekten sevdiklerini belirtmektedir (**Şek. 14**). Bu ateşli taraftarlar çoğunlukla Türkiye, Güney Afrika ve Brezilya'da (%43, %40 ve %48) yani motorlu araçların nispeten yeni olduğu ülkelerde ve ayrıca otomobillerin tartışmasız lider olduğu ABD'de (%36) bulunmaktadır.

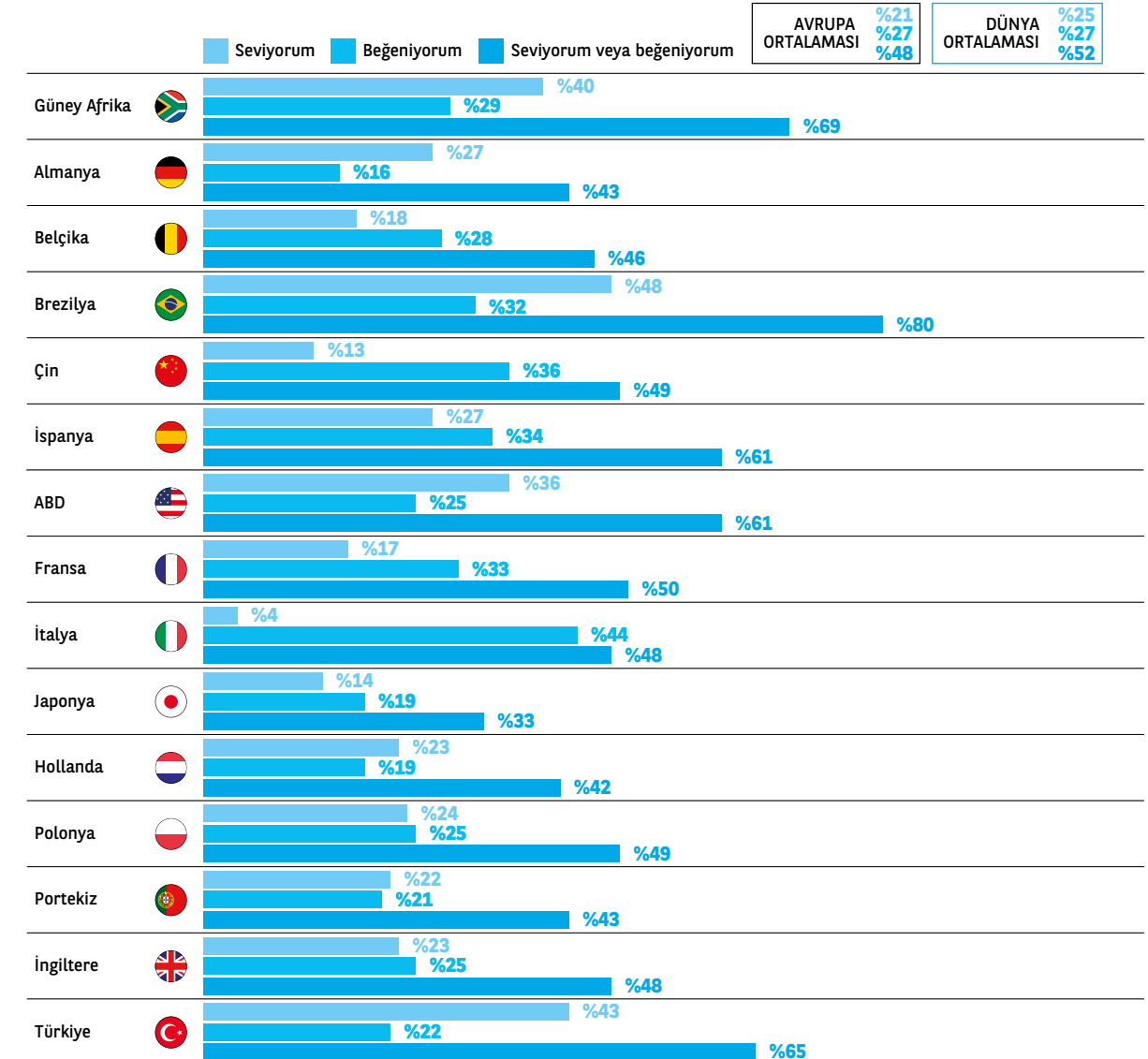
Bunun aksine, Çin ve İtalya'da tutku o kadar yüksek değildir. Yalnızca %4 oranında otomobillerini sevdiklerini belirten İtalyanlar bu güzel mekanik kreasyonlara tutkulu oldukları klişesini ortadan kaldırmaktadır. Bu tutkunun bir bedeli olduğunun, daha doğrusu yüksek gelire bağlı olduğunun da altını çizmeliyiz. En yüksek gelire sahip hane halkları, daha düşük gelirliyle kıyasla otomobil sevdalısı olmaya neredeyse iki kat daha yatkındır (%32 ve %19).

Şek. 14

Otomobiller hakkında ne düşünüyorsunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. Otomobillere ilgi duyanların oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



DAYANIKLI BİR BAĞLILIK

Otomobiller rüyaları daha az süslüyor olsa da, onlara olan bağlılığımız hala nispeten kuvvetlidir. Bu bağlılık zaman içinde değişmemiştir. Cetelem Gözlemevi 2017’de (“Otomobilimi seviyorum”) katılımcıların otomobillere atfettiği ortalama bağlılık puanı 6,7 idi. Dört yıl sonra ise bu rakam neredeyse aynıdır: Dünya çapında 6,6 ve Avrupa’da 6,7, otomobillerini en çok seven ülkeler ise Latin ülkeleridir (**Şek. 15**). Fakat otomobiller geçmişte olduğu gibi insanların “favorisi” değildir. Modern dünyanın kaçınılmaz, vazgeçilmez ve eşsiz ürünlerinden biri olan cep telefonları beklendiği üzere otomobilleri geçmiştir (dünya çapında 8,1, Avrupa’da 8,2). Gelir faktörü, otomobillerine çok bağlı olan zengin kesim (7,4) ile bu bağlantının daha zayıf olduğu daha düşük gelirli kesim (5,9) arasında belirgin bir farklılık yaratmaktadır. Araçların parasal değeri ve kullanım değeri, bu farklılığı bir ölçüde açıklamaktadır.



Şek. 15

Aşağıdaki eşyalara ne kadar bağlısınız?

Her ifade için bir yanıt seçilebilir: 1 (hiç bağlı değilim) ile 10 (çok bağılım) arasında puan verilebilir.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi

		Cep Telefonunuz	Otomobiliniz 2020	2017	Eviniz	Dizüstü bilgisayarınız
Güney Afrika		8,5	6,9	7,1	8,4	7,0
Almanya		6,3	6,1	7,1	8,0	5,8
Belçika		7,3	6,7	6,7	8,4	6,8
Brezilya		8,2	6,9	7,8	8,5	6,9
Çin		8,1	6,1	7,3	8,3	5,9
İspanya		7,4	7,3	7,0	8,6	7,0
ABD		7,7	6,8	6,2	7,5	6,1
Fransa		7,0	6,6	6,7	7,9	6,6
İtalya		7,5	7,3	6,6	8,4	7,1
Japonya		6,2	5,8	6,6	7,1	5,1
Hollanda		7,2	6,5	-	8,2	6,5
Polonya		8,0	6,9	6,9	8,6	7,3
Portekiz		7,4	7,1	6,8	8,5	7,1
İngiltere		6,7	6,0	6,3	7,6	6,0
Türkiye		7,8	6,6	7,0	8,1	6,7
Avrupa		7,2	6,7	-	8,2	6,7
Dünya		7,4	6,6	-	8,1	6,5

GÜNÜMÜZ DÜNYASINDA ABARTILI BULUNAN BİR STATÜ

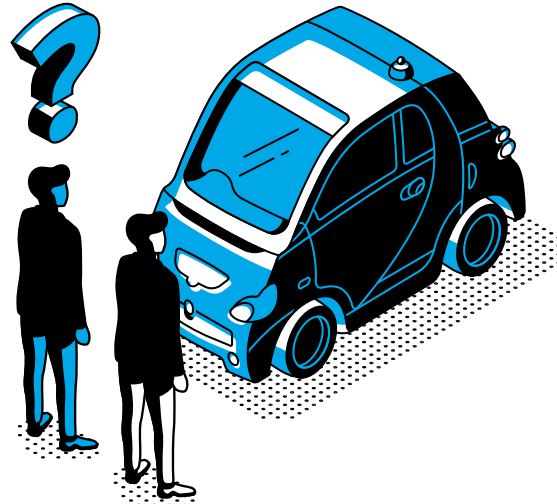
Otomobillerin parıltısı sönüyor mu? Bildiğimiz tek şey, sanayiden dijitale geçen ekonomik dünyada otomobillerin göreceli statüsünü kaybediyor olduğudur. 2 kişiden 1'i bu görüşte ama çok belirgin fikir ayrılıkları bulunmaktadır. Otomotiv dünyasının yeni önem kazanmaya başladığı gelişmekte olan ülkelerde ve ayrıca Portekiz ve Japonya'da, otomobillerin statüsü abartılı görülmektedir; Türkiye'de 10 kişiden 8'i bu fikre katılmaktadır (**Şek. 16**). Diğer yandan, otomotiv ile ilişkisi hala sağlam olan ülkelerde bu görüş o kadar yaygın değildir (İngiltere, Almanya ve Fransa'da % 39, %42 ve %46). Hollanda'da görülen %42'lik oran, otomobilin bisikletten sonra geldiği bu ülkede insanların otomobillere küsmeye yatkın olmadığını göstermektedir.

...AMA GENEL OLARAK KAYBOLUYOR GİBİ GÖRÜNÜYOR

Otomobillere fazla önem verildiğine dair bir inanç oluşmuş olsa da otomobiller anket katılımcılarının görüş alanından yavaşça çıkmaktadır. Nitekim üç kişiden biri, şehir içindeki otomobil varlığının azaldığını ve şerit sayısı, park yeri ve otopark sayısındaki azalma sayesinde daha fazla boş alan ortaya çıktığını düşünmektedir (**Şek. 17**). Bu konuda, Yeşil partilerin hem ulusal hem de yerel olarak en fazla etkiye sahip olduğu ülkeler en açık sözlü olanlardır. Fransa'da 10 kişiden 6'sı, Almanya ve Belçika'da 2 kişiden 1'i şehirlerde araç sayısının yavaş yavaş azaldığına tanıklık etmektedir. Bunun aksine, Çin'de sadece 10 kişiden 1'i bu görüşe katılmaktadır. Çin'in mega şehirlerinde araçların yarattığı sıkışıklık yakın zamanda ortadan kalkacak gibi görünmemektedir.

2 KİŞİDEN **1**'İ

GÜNÜMÜZ DÜNYASINDA OTOMOBİLLERE FAZLA ÖNEM VERİLDİĞİNİ DÜŞÜNÜYOR

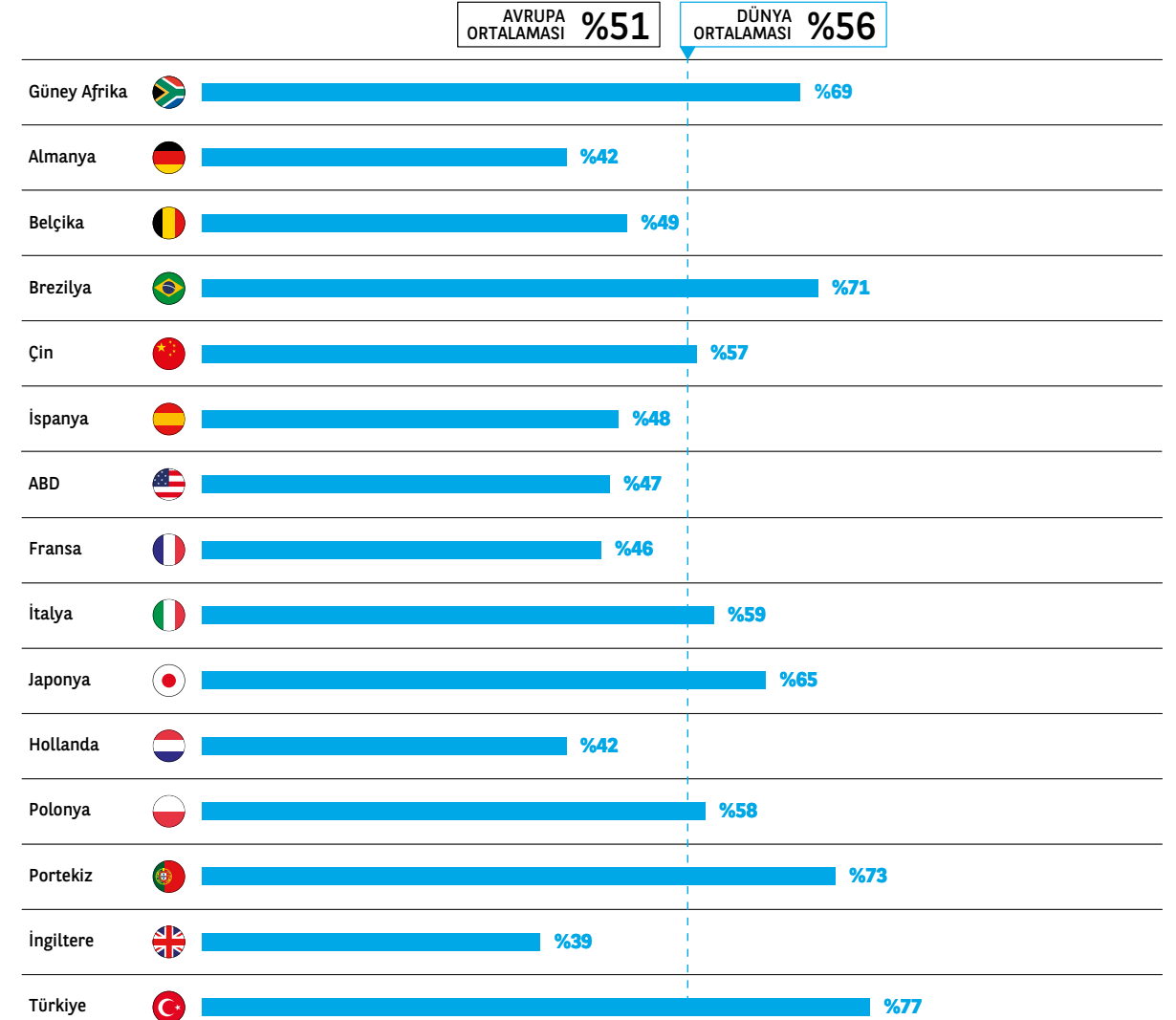


Şek. 16

Günümüz dünyasında otomobillere çok fazla önem verildiğine mi yoksa yeterince önem verilmediğine mi inanıyorsunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Çok fazla önem" yanıtı verenlerin oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi.

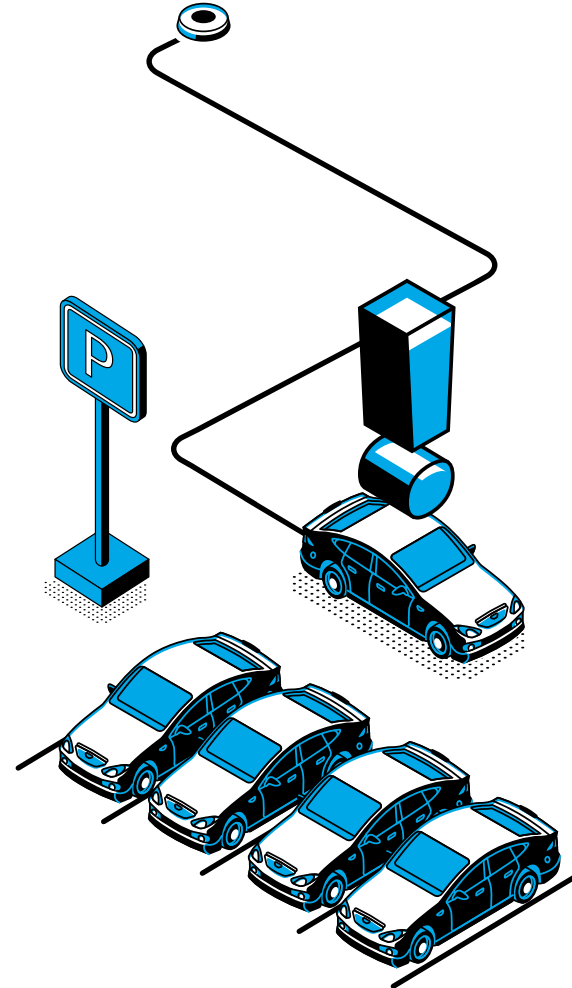
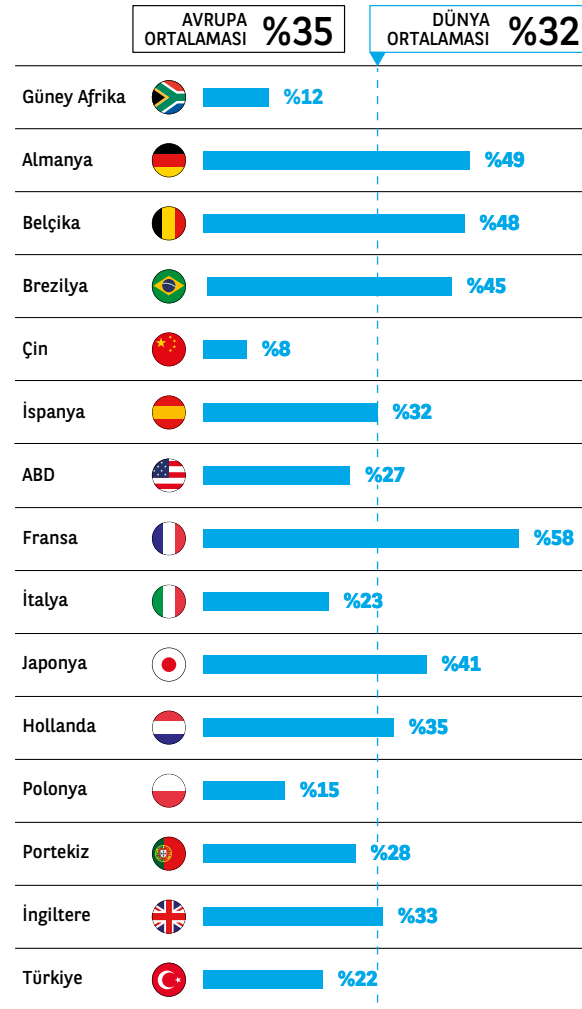


Şek. 17

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanlar (şeritler, park yerleri, otoparklar vs.) hakkında ne düşünüyorsunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Azalıyor" yanıtı verenlerin oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi.



ALMANYA, BELÇİKA VE FRANSA: GÜCÜ ARTAN YEŞİL PARTİLER

Fransa yerel seçimlerine benzer şekilde en son Avrupa seçimlerinde de Yeşil partilerin popülerliğinin arttığı doğrulanmış ve belki de siyasi alanda uzun vadeli varlık kazanma olasılıkları artmış oldu. Bu durum, çevre konusunda benzer görüşlere sahip olan üç Cetelem Gözlemevi ülkesi için özellikle geçerlidir.

Bu yüzden, Belçikalı çevre bilimciler son seçimlerde meclisteki temsilcilerini %50 arttırdı, Fransa da ise bu rakam ikiye katlandı. Bazı büyük Fransız şehirleri (Lyon, Bordeaux ve Grenoble dahil) artık Yeşiller tarafından yönetilmektedir. Almanya'da ise hali hazırda birkaç yıldır belli bir söz hakkına sahiptirler.

Şek. 18 / Bağlam

2014 ve 2019 seçimleri sonrası Avrupa Parlamentosu'nda Yeşil koltuk sayısı

Kaynak: Avrupa Parlamentosu.

		Yeşil koltuk sayısı 2014	2019	/	Toplam koltuk sayısı	% Yeşil koltuk	Yüzde değişimi 2014-2019
Almanya		13/96	25/96			%14 %26	%92 ↗
Belçika		2/21	3/21			%10 %14	%50 ↗
İspanya		4/54	2/54			%7 %4	%-50 ↘
Fransa		6/74	12/74			%8 %16	%100 ↗
İtalya		0/73	0/73			%0 %0	%0 →
Hollanda		2/21	3/21			%10 %14	%50 ↗
Polonya		0/51	0/51			%0 %0	%0 →
Portekiz		0/21	1/21			%0 %5	%100 ↗
Ankete katılan ülkelerin toplamı		27/411	46/411			%7 %11	%70 ↗
28 AB ülkesinin toplamı		50/751	74/751			%7 %10	%48 ↗

OTOMOBİLLERİN STATÜSÜNÜ DAHA DA DÜŞÜRME İSTEĞİ

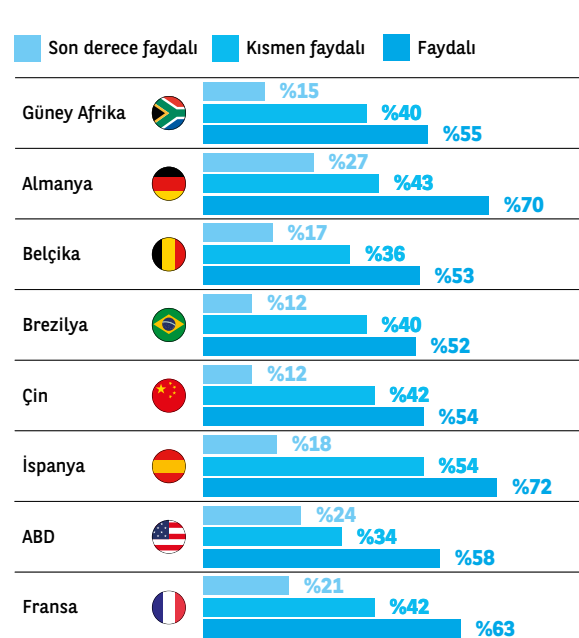
Günümüzde otomobillerin fazlaca varlık gösterdiği görüşü, bu varlığın gelecekte azalacağı varsayımını da yanında getirmektedir. Anket katılımcılarının %64'ü (Avrupa'da %68) otomobillerin şehir içi varlığının azalmasının istenilir veya çok istenilir bir şey olduğunu söylüyor, tabi bu konu üzerine hala ciddi bir uyuşmazlık vardır. (Şek. 19).

Şek. 19

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanların (şeritler, park yerleri, otoparklar vs.) azaltılmasının faydalı olacağına inanıyor musunuz?

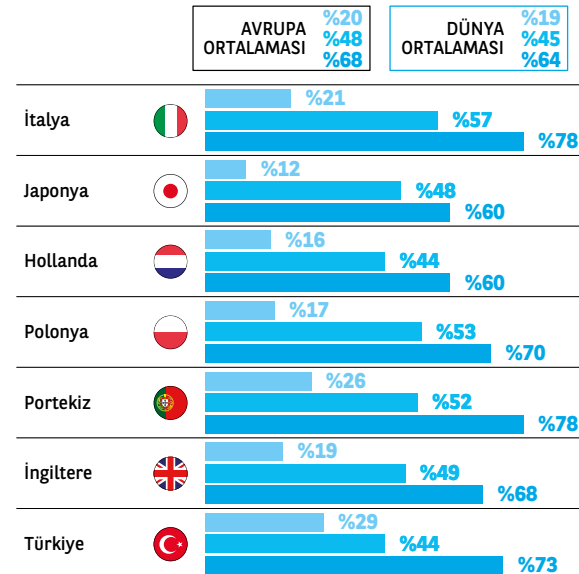
Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Faydalı" yanıtını verenlerin oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



"Çok istenilir" yanıtını verenlerin oranı %19'dur ve genel olarak gelir spektrumunun üst ucundadır.

Bu isteklilik ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. İtalyanlar, Portekizliler, İspanyollar ve Türkler bu fikri en çok destekleyenler arasındayken Brezilyalılar, Güney Afrikalılar, Belçikalılar ve Amerikalılar bu konuda daha ölçülüdür.



ÖNEMLİ RAKAMLAR

2 Avrupalıdan 1'i

otomotiv sektörünün çevresel etki bakımından diğer sektörlerle kıyasla daha fazla eleştirildiğini düşünüyor.

2 kişiden 1'i

otomobillere ilgili olduğunu söylüyor.

4 kişiden 1'i

otomobilleri sevdiğini söylüyor.

%44

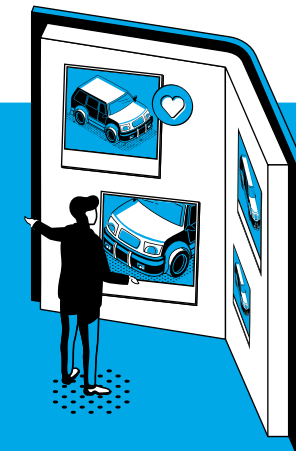
sağlık krizinin satın alma niyetini etkilediğini söylüyor.

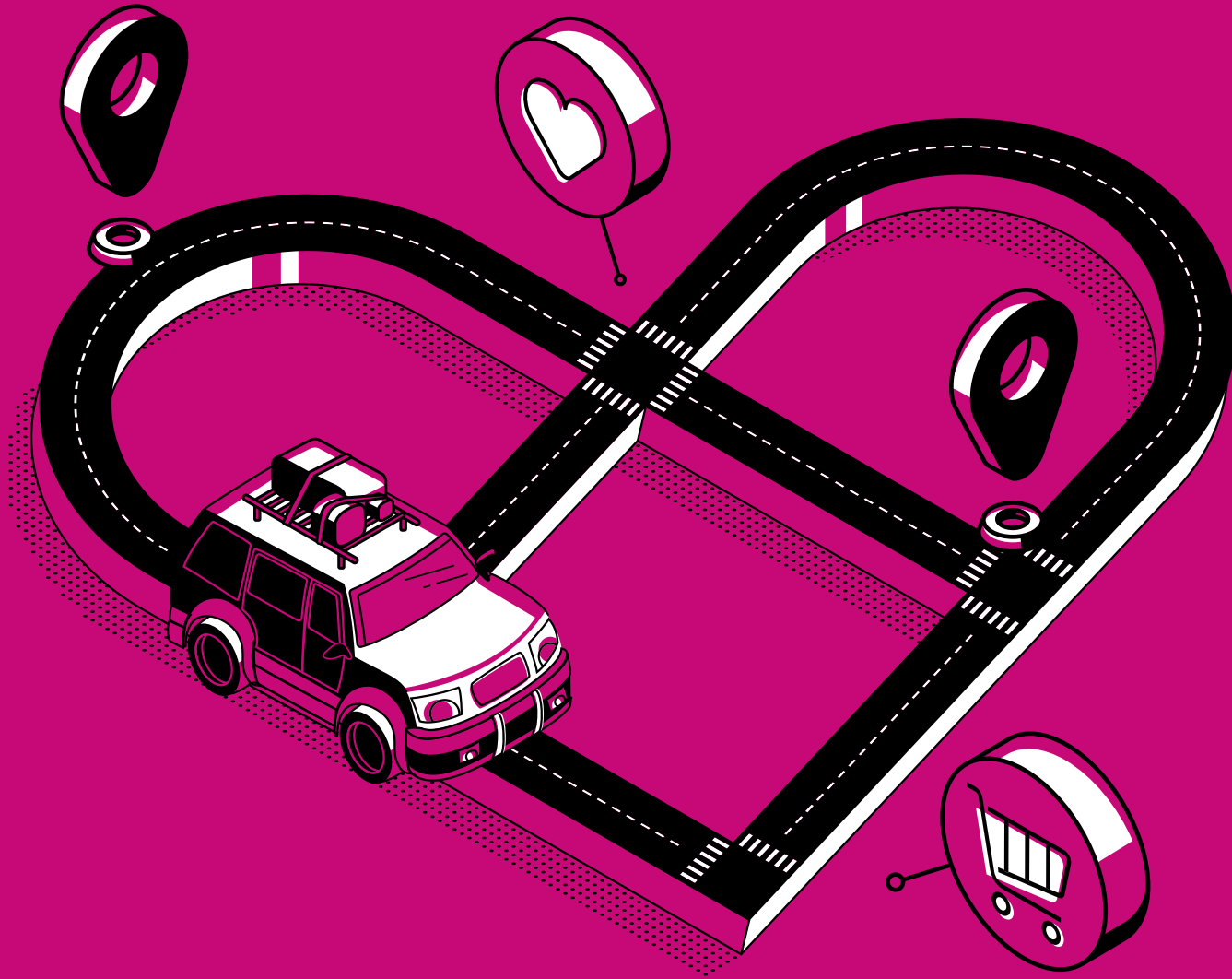
%32

gelecek 12 ay içinde otomobil satın almayı planladığını söylüyor (2019'dan %9 düşük).

6,6/10

Otomobillere bağlılık konusunda bütün ülkelerin puan ortalaması.





2

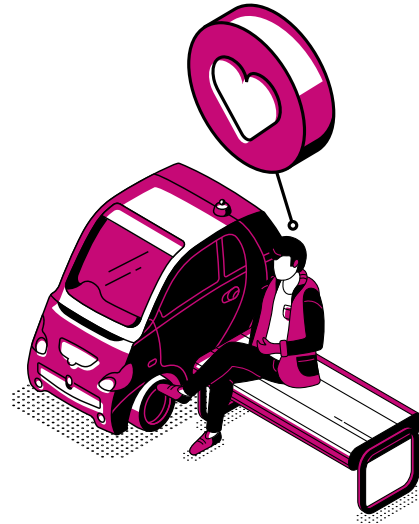
ONSUZ YAŞAYAMACAĞIMIZ BİR İLİŞKİ

Otomobillerin karşı karşıya olduğu tüm eleştirilere rağmen, sürücülerin günümüzde araçlarına daha az düşkün görünmesi ve sektör için kaygı verici gibi görünen ekonomik ve çevresel koşullara rağmen otomobiller vazgeçilmez, eşsiz ve zamansız olmaya devam etmektedir. Günümüzün popüler terimlerinden birini kullanmamız gerekirse mevcut sağlık krizine rağmen otomobiller ciddi bir direnç gösteriyor. Otomobillerden bugün veya gelecekte vazgeçebilme fikri belirgin olmaktan uzaktır.

ÖZELLİKLE GÜNDELİK HAYAT İÇİN GEREKLİ

ONSUZ ASLA

Bir ilişkide eleştiri, kırgınlık veya fikir farklılığı olması ayrılmak için geçerli sebep değildir. Bu Cetelem Gözlemevi, bize otomobiller konusunda da bunu öğretmektedir. Otomobillere yöneltilen eleştirilere rağmen, 10 kişiden neredeyse 6'sı otomobilsiz yaşayamayacağını belirtmektedir (Şek. 20). Fakat otomobillerin vazgeçilmez olduğu kanısı 2017 tarihli "Otomobilimi seviyorum" araştırmasından bu yana gerilemiştir. O tarihte 10 kişiden 8'i otomobilsiz yapamayacağını söylemekteydi. Fakat otomobillere yüklenmenin moda olduğu bir ortamda bu rakam nispeten yüksek kalmaktadır. Fransız, Belçikalı, Japon ve Güney Afrikalı katılımcılardan 3'te 2'si otomobilsiz yaşamının imkansız olduğuna inanmaktadır. Bunun aksine, Türkler ve Polonyalılar aynı oranda otomobilsiz yaşamının mümkün olduğunu söylemektedir. Bu konuda, gelir faktörü yine bu ayrımın en önemli belirleyicilerindendir. En varlıklı katılımcıların %53'ü otomobilsiz yaşayamayacağını söylerken, bu rakam en düşük gelir grubunda yalnızca %36'dır.



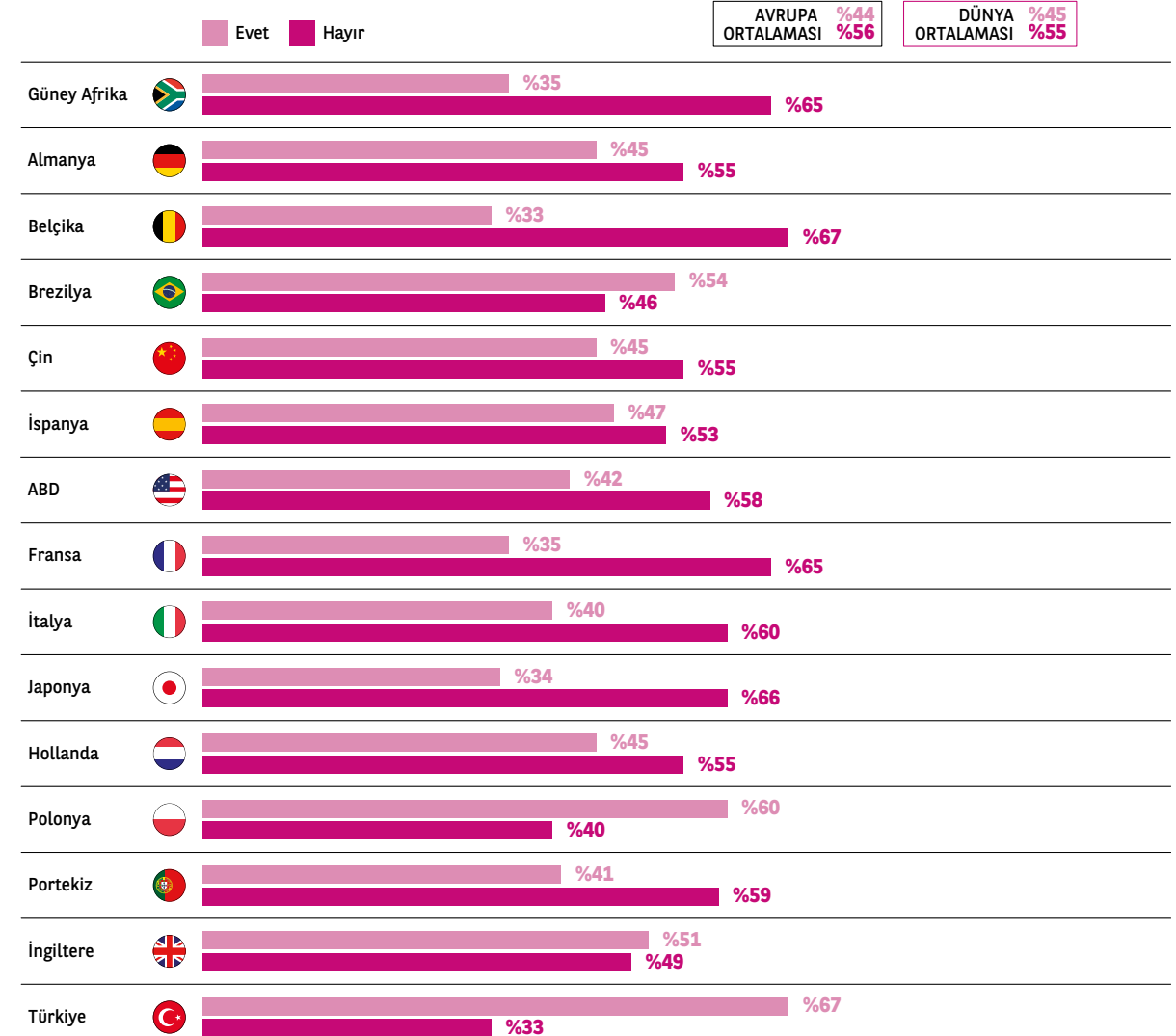
10 KİŞİDEN **6'SI**
OTOMOBİLSİZ YAŞAYAMAYI
HAYAL EDEMİYOR
 (2017'DE BU RAKAM 10 KİŞİDEN 8'İ İDİ)

Şek. 20

Otomobilsiz yaşamaya hazır mısınız?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Evet" yanıtı verenlerin oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



OTOMOBİL KULLANIMI GENEL OLARAK STABİL FAKAT GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERDE ARTIYOR

İnsanların otomobilleri ile ilişkisi stabil kalmıştır. 2 kişiden 1'i aracını son birkaç yıl içinde ne daha fazla ne daha az kullandığına inanmaktadır (**Şek. 21**). Fakat detaylı bir analiz yapıldığında ülkeler arasında ciddi farklılıklar olduğu ortaya çıkmaktadır. Batı ülkelerinde stabil bir ilişki gözlemlenirken, Çin ve Türkiye başta olmak üzere gelişmekte olan ülkelerde otomobil kullanımında önemli bir

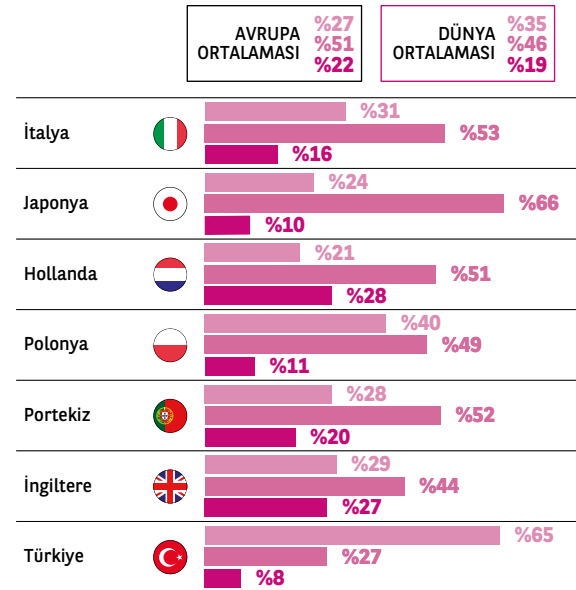
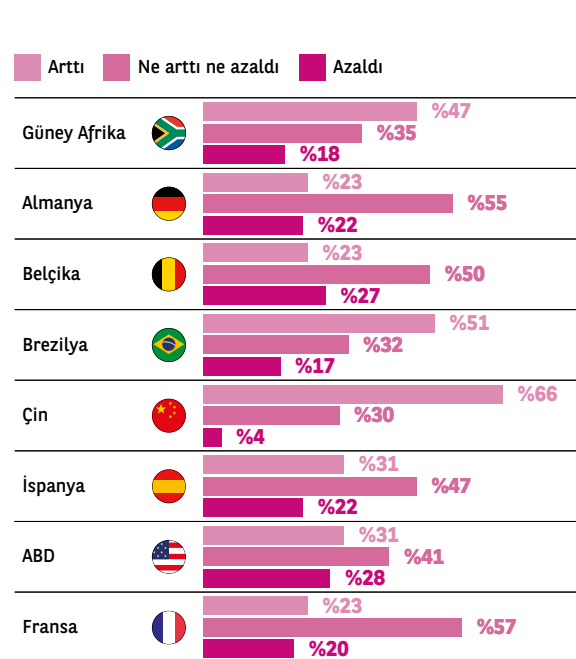
artış görülmektedir. Bir yandan otomobillerin her anlamda fazla yer kapladığını düşünürken diğer yandan onlardan vazgeçemeyen bu iki ülkede otomobiller ile bir sevgi- nefret ilişkisi kurulmuş gibi görünmektedir.

Şek. 21

Son birkaç yıl içinde otomobil kullanımınız ne yönde değişti?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



OTOMOBİLLER ÖNCELİKLE BİR AMACI YERİNE GETİRİR

Her şeyden öte, otomobil kullanımı pragmatizm tarafından yönlendirilme eğilimindedir. Sürücülerin araçlarına bağlı olmasının genel sebebi pratik nedenlerdir (%71) (**Şek. 22**). Bu sonuçları, 10 kişiden 9'unun otomobillerin pratikliğini övdüğü, 2017 araştırması ile karşılaştırdığımızda ilginç bir sonuç ortaya çıkmaktadır. Pratiklik konusuna en çok değinenler Fransızlar (%82), bu konuda en az ikna olmuş olanlar ise Çinlilerdir (%58).

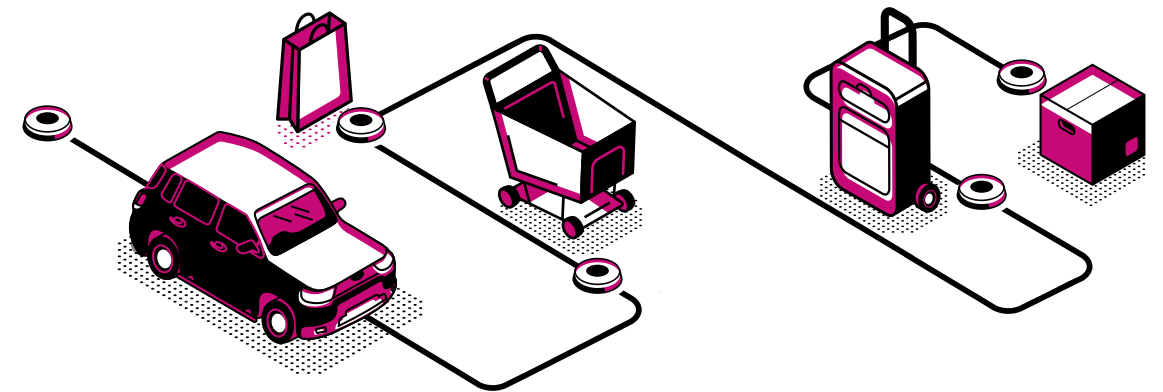
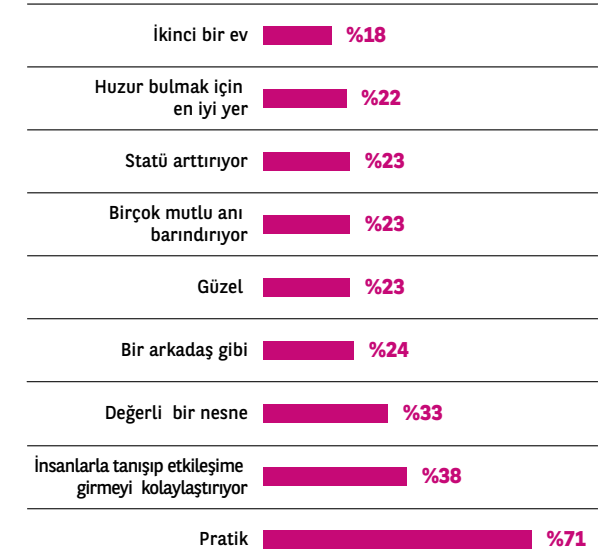
Vurgu yapılan kriterler ülkeye göre değişiklik göstermektedir. Alman, Polonyalı ve Brezilyalı katılımcıların yarısından fazlası otomobillerin insanlarla tanışmalarını ve etkileşime girmelerini sağladığına inanmaktadır. GSYİH skalasının iki ucundaki Güney Afrikalılar ve Amerikalılar, eşit oranda, otomobilleri değerli bir nesne olarak görmektedir. Çinlilerin otomobilleri hem arkadaş hem de huzur bulabilecekleri bir yer olarak görme olasılığı yüksektir, bu da kolektivizmin çok önemli olduğu ülkede araçlarıyla yakın ve kişisel bir ilişki kurdukları izlenimini uyandırmaktadır. Güney Afrikalılar otomobilleri ile ilgili birçok anı paylaşmaktadır. Portekizliler otomobillerini statülerini arttırma yöntemi olarak görmektedir.

Şek. 22

Otomobilinize neden bağlısınız?

Dünya çapında rakamlar. Otomobiline bağlılığa 5 veya daha yüksek puan veren katılımcıların verdikleri yanıtlar.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



GÜNDELİK YAŞAMIN VAZGEÇİLMEZ BİR PARÇASI

Her gün, araç kullanıcılarına, araçlarının onlara sunduğu hizmetler hatırlatılmaktadır. İster işe gidip gelmek olsun, ister alışveriş veya çocuklarını okula götürmek, katılımcıların %85'i otomobilin bir alternatifi olmadığını düşünmektedir ve bu görüş özellikle gelişmekte olan ülkeler, Çin ve İtalya'da yaygındır (**Şek. 23**). Sadece İspanyollar gündelik pratiklik konusunda o kadar ikna olmamıştır (%74). Bu, neredeyse diğer özellikleri unutturacak kadar baskın bir etmendir. Otomobilleri tatil gibi uzun yolculuklarda kullanabiliyor olmak katılımcıların yalnızca %46'sı tarafından dile getirilmiştir. Diğer yandan, araç sürüş keyfi %16'ya inmiştir. Bu da pratikliğin keyfin önüne geçtiğinin bir diğer kanıtıdır.

COVID KRİZİ GÜNDELİK PRATİKLİĞİN ALTINI ÇİZİYOR

Sağlık krizi, eve kapanma, gerekmediği sürece evden dışarı çıkmama, toplu taşıma hizmetlerinin durdurulması veya ciddi ölçüde azaltılması gibi sonuçlar doğurdu ve büyük ölçekte kişinin evden çalışmasına yol açtı. Bu yeni "kısıtlamalar" gündelik hayatı bazen radikal ölçüde değiştirdi. Bu yüzden, bu kriz ve krizin yaşam tarzında yarattığı değişiklikler otomobillerin faydalı bir amaç için kullanıldığı görüşünü pekiştirdi.

Otomobilini bu dönemde daha az kullanan bireylerin en az kısıtları alan gündelik seyahatler oldu. %37 gündelik gerekler için otomobil kullanımını azalttı, %46 özel yolculuk ve keyif yolculuklarını azalttı, %55 ise hafta sonu ve tatil yolculuklarını azalttı. Bu durum araştırmaya dâhil edilen her ülke için geçerlidir. Bunun aksine, araçlarını daha fazla kullandıklarını söyleyenler bunu gündelik ihtiyaçlarını karşılamak için yaptıklarını belirtti (özel yolculukları %25'ten %22'ye, hafta sonu ve tatiller ise %16'ya düştü) (**Şek. 24**). Türkiye ve Çin bu konuda farklı; bu ülkelerde katılımcılar otomobil kullanımını özellikle gündelik ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla ciddi oranda arttırdıklarını belirtti (%60 ve %51).

10 KİŞİDEN **8**'İ
OTOMOBİLLERİ
VAZGEÇİLMEZ GÖRÜYOR

Şek. 23

COVID-19 krizi başladığından bu yana otomobil kullanımınız ne yönde değişti?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi

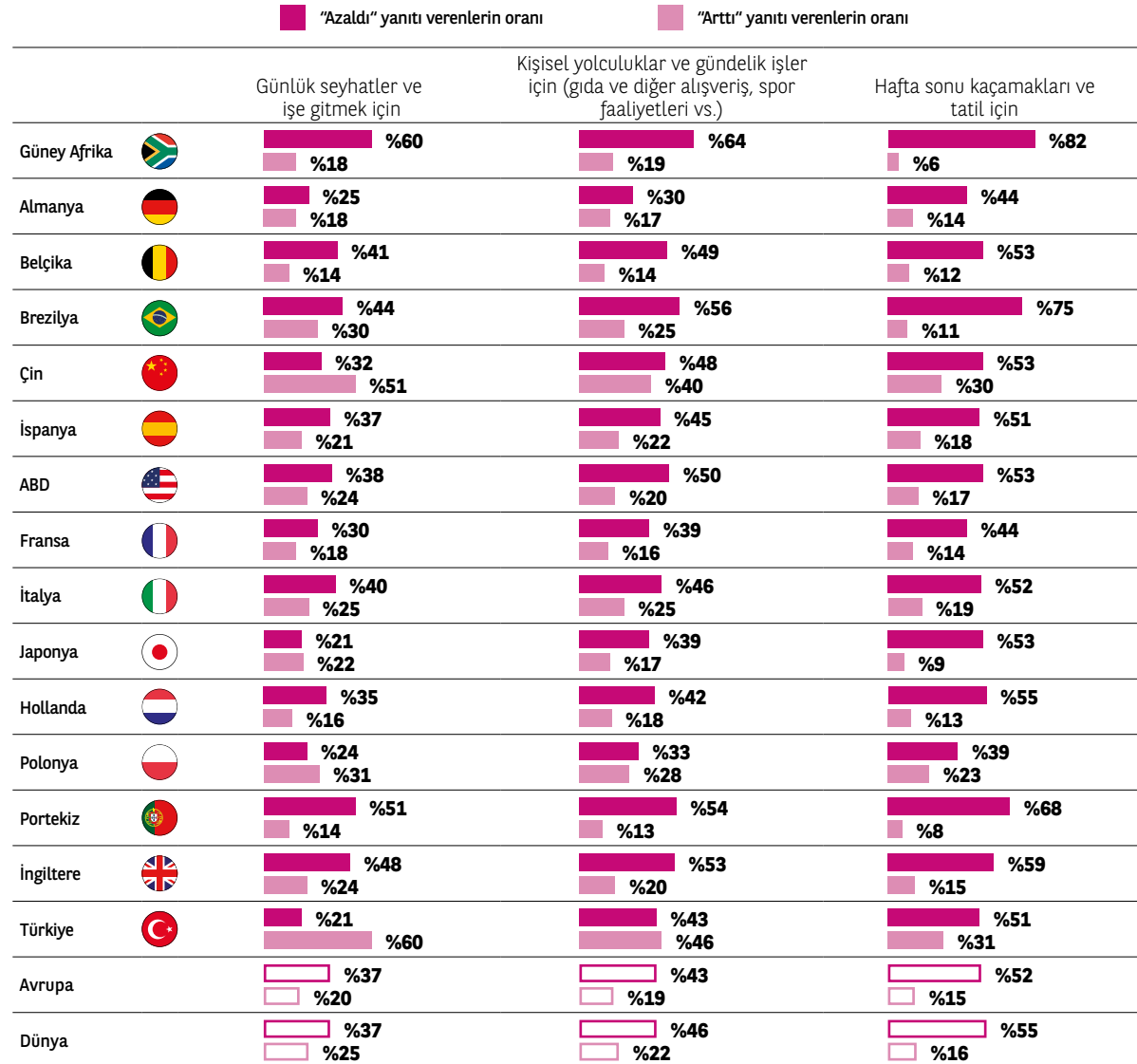
		Otomobilinizi işe gitmek, alışveriş yapmak, çocukları taşımak gibi günlük seyahatler için kullanıyorsunuz	Otomobilinizi tatile gitmek, hafta sonu kaçamağı yapmak gibi uzun seyahatler için kullanıyorsunuz	Otomobilinizi yalnızca sürüş keyfi için kullanıyorsunuz	Otomobilinizi sürücü olarak ortaklaşa kullanıyorsunuz
Güney Afrika		%91	%38	%18	%10
Almanya		%83	%52	%16	%3
Belçika		%85	%49	%13	%4
Brezilya		%91	%39	%17	%8
Çin		%93	%58	%13	%8
İspanya		%74	%46	%11	%6
ABD		%87	%38	%22	%6
Fransa		%85	%51	%13	%8
İtalya		%90	%45	%12	%2
Japonya		%86	%53	%10	%12
Hollanda		%74	%46	%27	%5
Polonya		%83	%44	%29	%13
Portekiz		%85	%40	%7	%9
İngiltere		%85	%51	%20	%7
Türkiye		%87	%49	%9	%7
Avrupa		%83	%47	%16	%6
Dünya		%85	%46	%16	%7

Şek. 24

COVID-19 krizi başladığından bu yana otomobil kullanımınız ne yönde değişti?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



UZAKTAN ÇALIŞMA

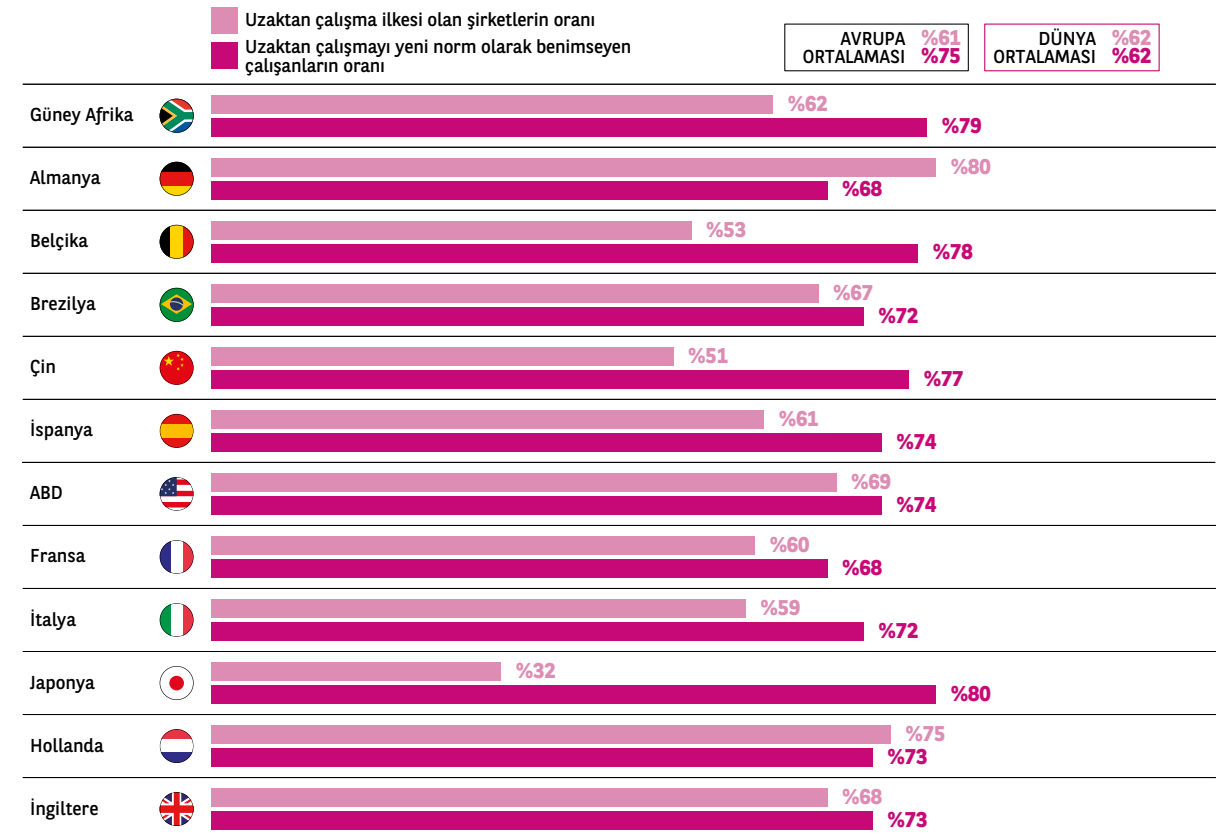
Sağlık krizi, özellikle Batı ülkelerinde uzaktan çalışmayı gündeme getirdi. Giderek daha fazla şirketin benimsediği ve büyüyen bu trend gerçek bir paradigma değişimi halini aldı. Çalışanlar arasında popüler olsa da, bu yeni çalışma ve işgücü organizasyonu dünyanın tamamında aynı ölçüde uygulanmamaktadır. Almanya’da şirketlerin %80’inde

bu uygulama zaten mevcuttu. 2019 yılında, Fransa’da 5,2 milyon kişi zaten uzaktan çalışıyordu. Japonya’da şirketlerin %33’ü uzaktan çalışma politikaları belirledi. ABD’de uzaktan çalışma COVID-19 öncesi beş yıl içinde beş kat arttı, çalışanların %25 ila %30’u 2021’in sonuna kadar bu uygulamayı benimseyeceğini belirtti.

Şek. 25 / Bağlam

2020’lerin başında (COVID-19 öncesi) araştırma kapsamındaki ülkelerde uzaktan çalışma yaygınlığı

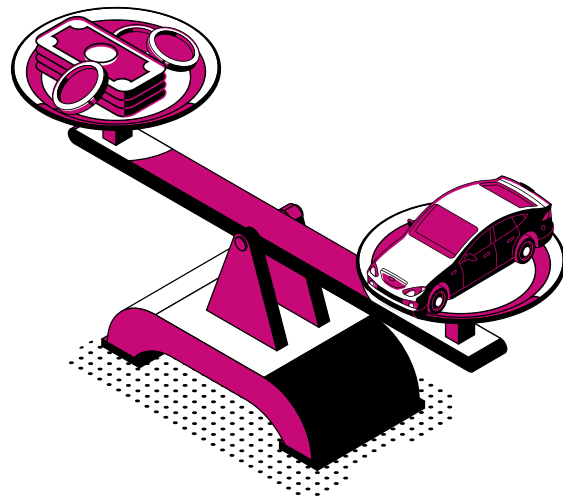
Kaynak: McKinsey Küresel Uzaktan Çalışma Verileri & İstatistikleri (güncelleme Q1 2020)



BÜYÜK NÜFUZ SAHİBİ BİR EKONOMİK SEKTÖR

Neredeyse tüm Cetelem Gözlemevi ülkelerinde, sektörün ekonomik önemi göz önünde bulundurulduğunda, insanların otomobillerine “bağlılığının” zorunluluktan olmasa bile faydacılıktan kaynaklandığı görülmektedir. Bu durum, tüketiciler/ sürücüler için buzdağının görünür kısmı olan satılan araç sayısı üzerinden ölçülebilir. Fakat büyük montaj hatları bir kenara, otomobil üreticilerinin birlikte çalıştığı bayiler, servisler, kiralama şirketleri gibi tüm paydaşlarla birlikte ele alındığında otomotiv endüstrisinin ne kadar büyük olduğu anlaşılmaktadır.

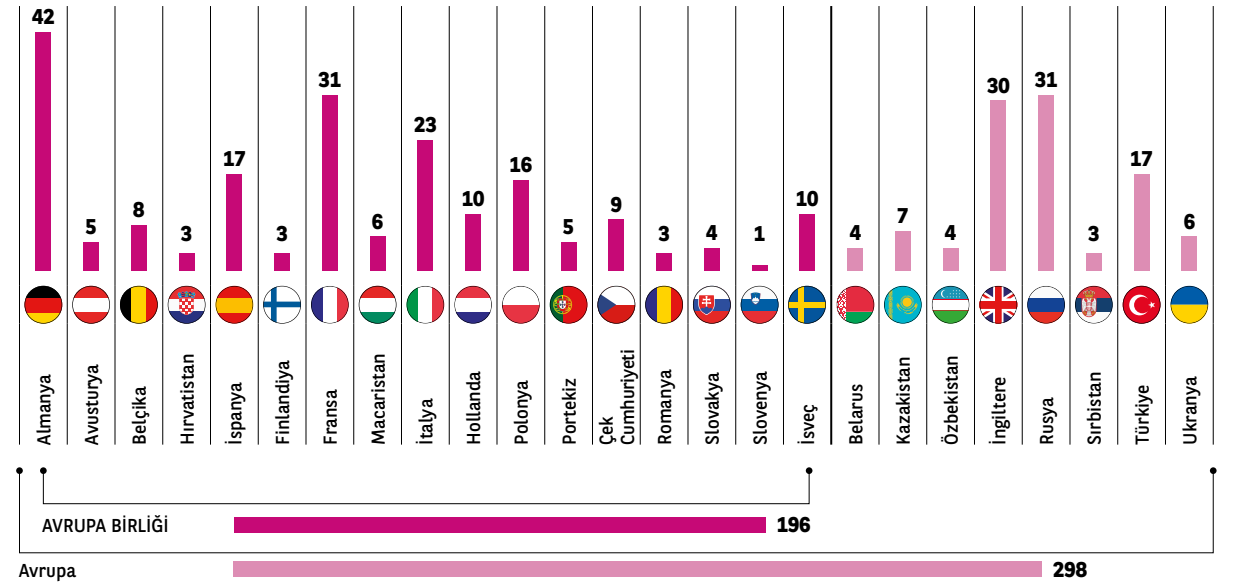
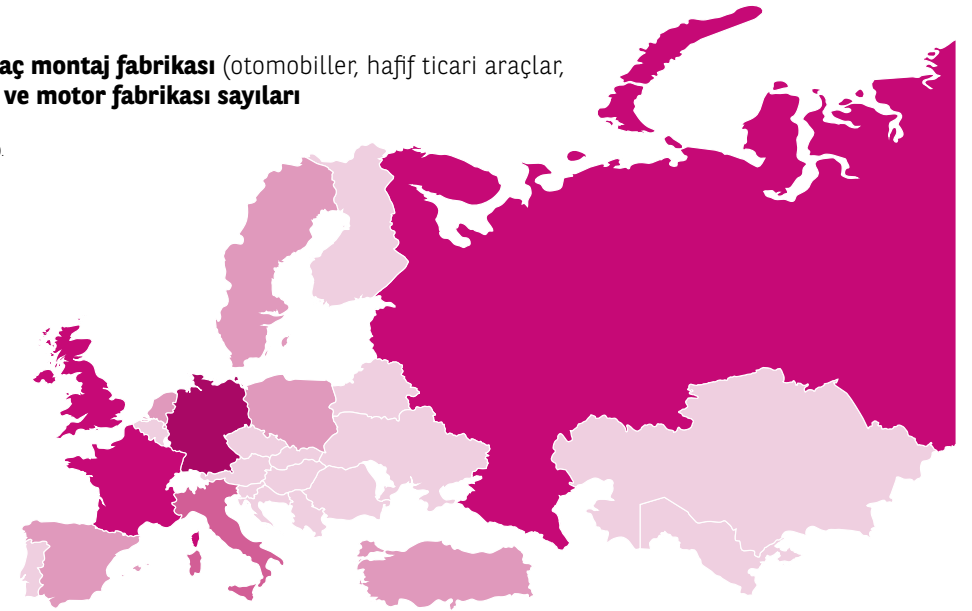
Fransızların bir deyişi, “inşaat işleri iyi gittiğinde her iş iyi gider” der. Benzer şekilde, otomotiv sektörü tam güç çalıştığında gerisi de gelir diyebiliriz. Bu sektör sırf Avrupa Birliği’nde toplam sanayi üretiminin %8,5’ini oluşturmakta ve 2,7 milyon kişiyi doğrudan istihdam etmektedir. Bu endüstri, Cetelem Gözlemevi’nin ele aldığı Avrupa ülkelerinde ve diğer ülkelerde belirgin endüstriyel bir varlığa sahiptir. Bu durum, otomotiv endüstrisinin ekonomik öneminin ve daha da önemlisi içinde bulunduğumuz krizin sosyal ve insani sonuçlarının belirgin bir göstergesidir.



Şek. 26 / Bağlam

Avrupa ülkelerinin araç montaj fabrikası (otomobiller, hafif ticari araçlar, otobüsler, kamyonlar) **ve motor fabrikası sayıları**
Fabrika sayısı.*

Kaynak: ACEA, güncelleme Mayıs 2020.

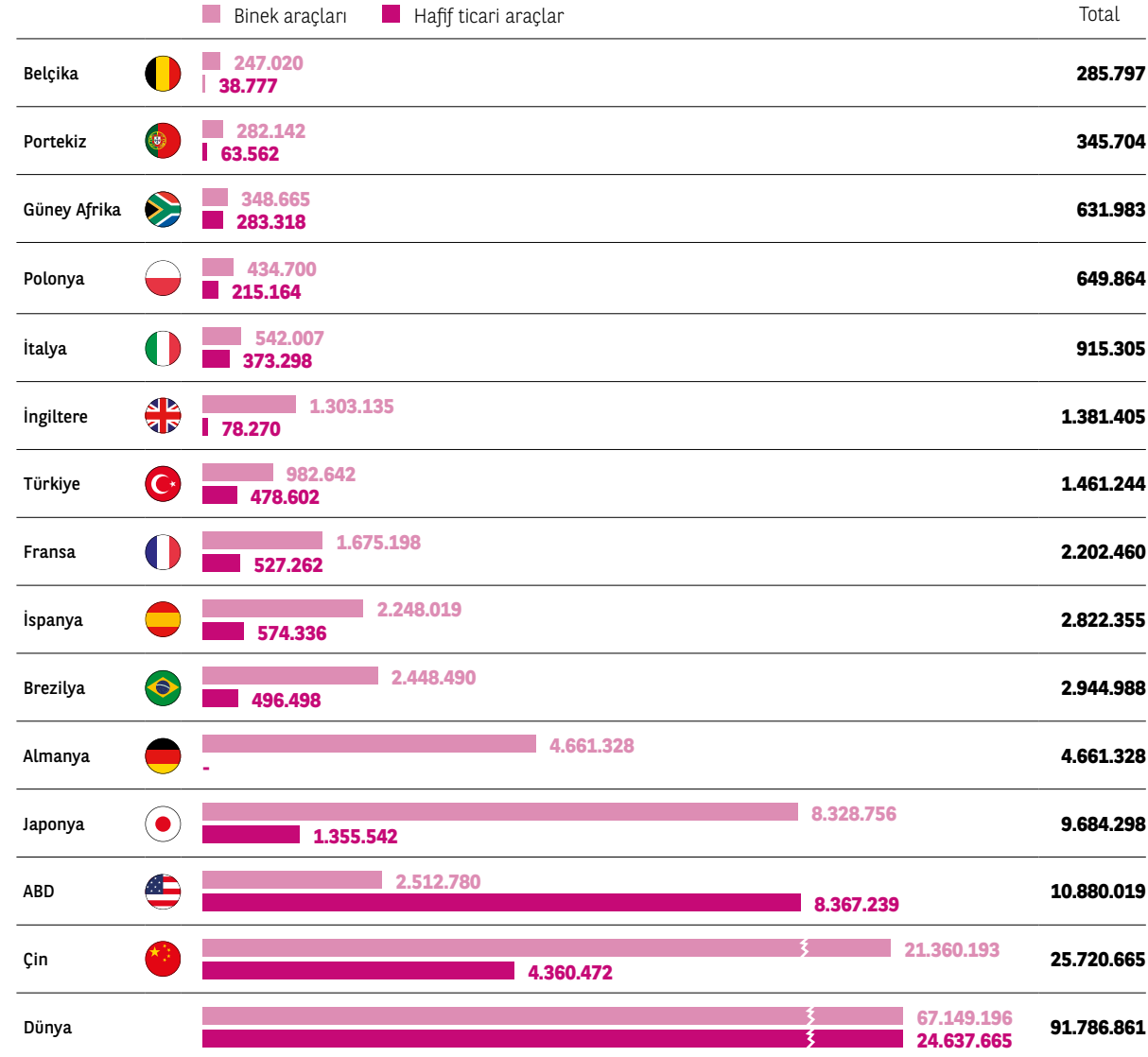


* Otomotiv tedarikçileri, birçok araç ve küçük motor üreticisi ve özel gövde üreticileri karmaşık sebepleriyle bu tabloya dâhil edilmedi. Bu harita birçok ACEA üyesinin motor üretim bölgesini içerir fakat şanzıman, gövde ve diğer araç parçası fabrikaları dâhil değildir.

Şek. 27 / Bağlam**2019 yılında ülkelerin yerel otomotiv üretimi** (binek araçlar + hafif ticari araçlar)

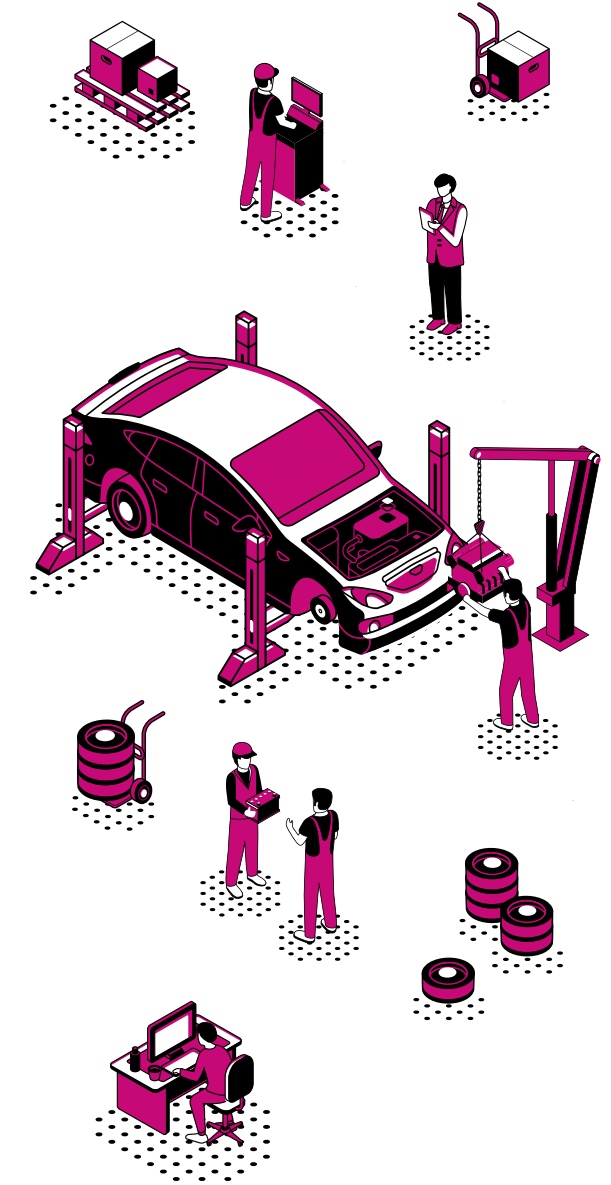
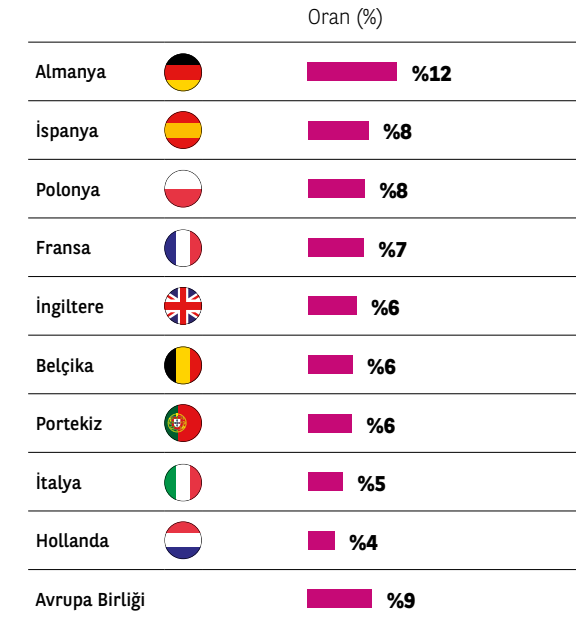
Satılan araç sayısı.

Kaynak: OICA.

**Şek. 28 / Bağlam****Ülkelerde otomotiv işlerinin bütün sanayi işlerine oranı (2018 verileri)**

Üretim dışı sektörler (perakende, kiralık otomobil vs.) dâhil edilmemiştir.

Kaynak: ACEA.



BİR SİĞINAK YERİ

Ekonomik değer ve kullanım değeri insanların otomobillerinden ayrı yaşamasının neden zor olduğunu açıklamaya yetse de, sağlık krizi başka sebeplerin de altını çizdi. “Otomobilimi seviyorum” isimli 2017 araştırmasında, 10 kişiden 9’u otomobillerini özgürlük ile özdeşleştiriyordu. Bu durum dört yıl sonra da değişmedi. Katılımcıların %47’si sağlık krizinin otomobillerinin onlara kazandırdığı eşsiz özgürlüğün önemini daha da arttırdığını söylemektedir (**Şek. 29**).

Yani otomobil özgürlüğü temsil ediyor ama aynı zamanda bir sığınak görevi de görmektedir. Nitekim katılımcıların %76’sı otomobillerinin içinde dış dünyadan korunduğunu hissettiğini söylemektedir. Yine, bu his katılımcıların %46’sına göre kriz esnasında daha da yoğunlaştı.

Bu korunma ve özgürlük hissi konusunda, Çin ve Türkiye’nin aşına olduğumuz benzerliğine Polonya, Brezilya ve Fransa da katılmaktadır (**Şek. 30**). Hollandalılar, otomobilleri bir sığınak olarak görmeye en uzak olanlardır, bu durum otomobillerin Hollanda halkının gündelik hayatında kritik bir yere sahip olmadığı göstermektedir.

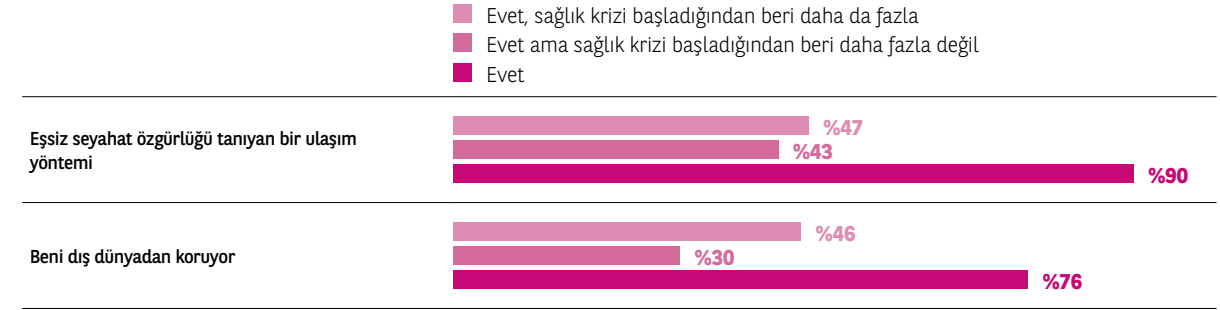
4 KİŞİDEN **3**’Ü
OTOMOBİLLERİNİN İÇİNDE
GÜVENDE HİSSEDİYOR

Şek. 29

Aşağıdaki ifadeler otomobilinizin sizde bıraktığı izlenimi yansıtıyor mu?

Her ifade için bir yanıt seçilebilir. “Evet” yanıtı verenlerin oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi.

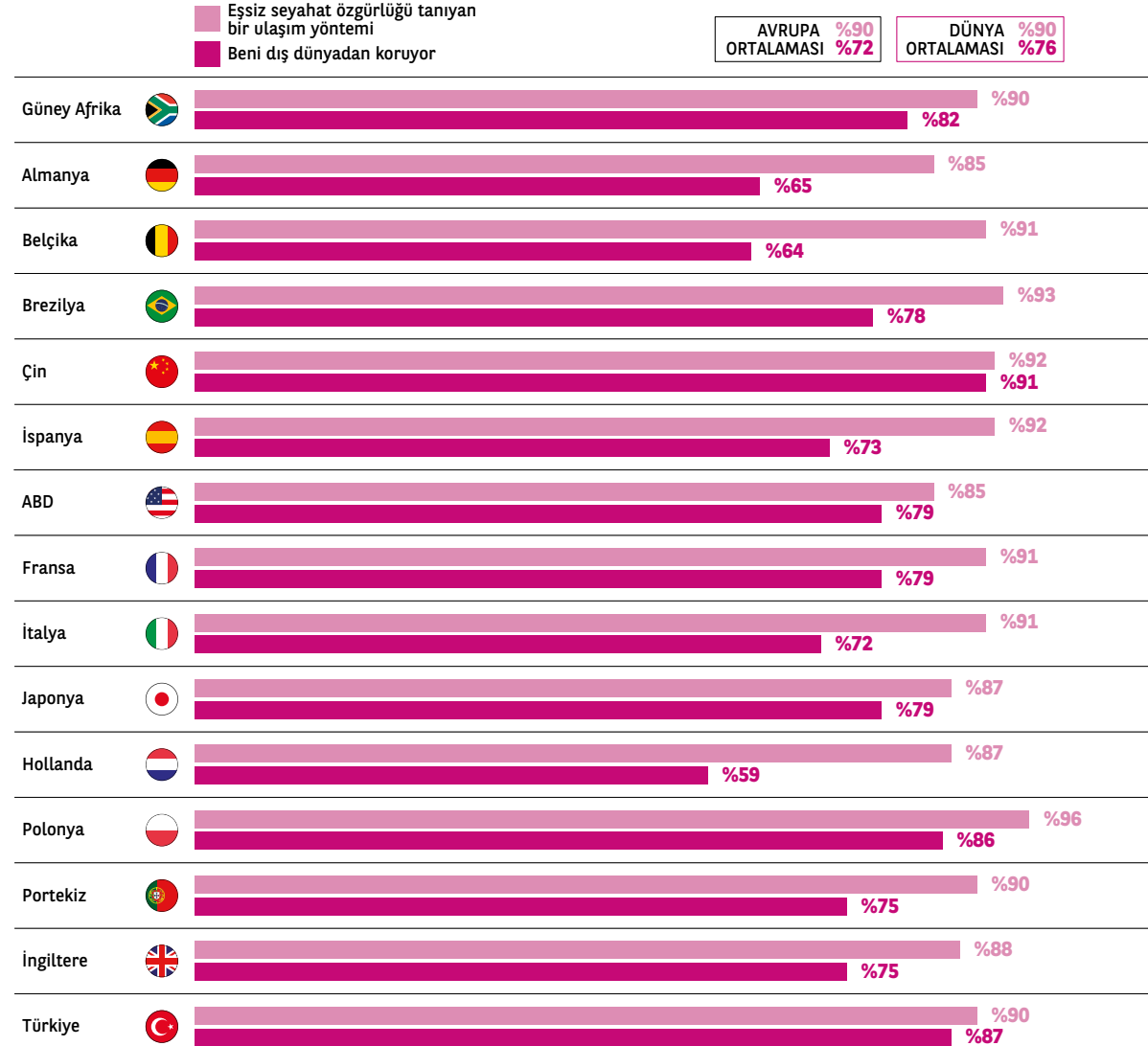


Şek. 30

Aşağıdaki ifadeler otomobilinizin sizde bıraktığı izlenimi yansıtıyor mu?

Her ifade için bir yanıt seçilebilir. “Evet” yanıtı verenlerin oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi.



ÖNEMLİ RAKAMLAR

%85

otomobilini genellikle gündelik yolculuklarda kullandığını söylüyor.

10 kişiden 6'sından fazlası otomobilsiz yaşamaya hazır değil.

%76

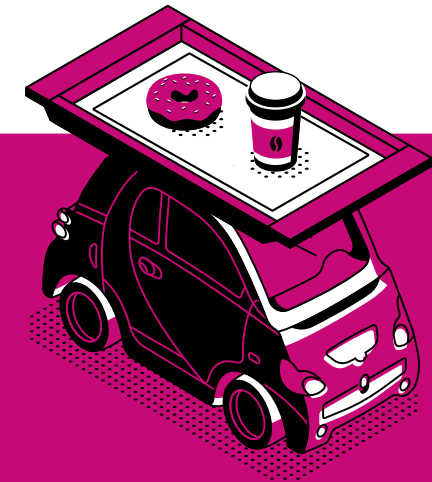
otomobillerinin içinde güvende hissediyor.

10 kişiden 9'u otomobili özgürlük ile özdeşleştiriyor. (2017'de olduğu gibi)

10 sürücünden 7'si otomobiline genel olarak pratik sebeplerden dolayı bağlı.

%47

sağlık krizinin otomobilin sağladığı özgürlük hissini pekiştirdiğini söylüyor.





3

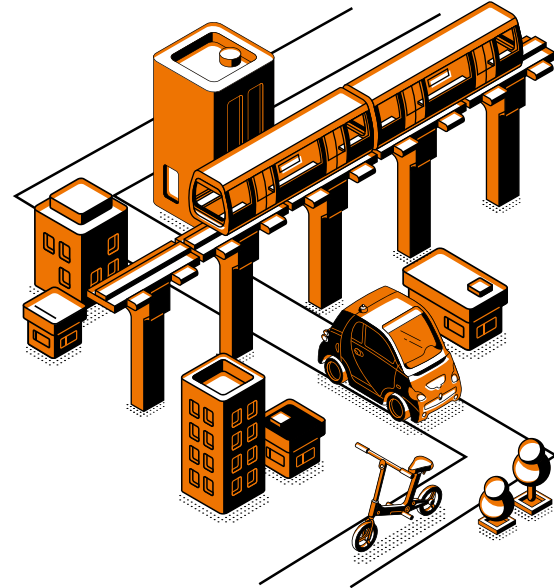
BİR BİRLİKTELİĞİN YENİDEN KEŞFİ

Alay edilen ama yeri doldurulamaz, eleştirilen ama vazgeçilmez, dışlanan ama zamansız. Sürücüler ve otomobiller arasında sürekli bir sevgi-nefret ilişkisi vardır. Fakat zor zamanlar geçirmiş ve zorlu durumlardan kurtulmayı daima becermiş çiftlerde olduğu gibi, bu çifti de parlak bir gelecek bekliyor gibi görünmektedir. Tabi bunun için bu birlikteliğin şartlarının ve kapsamının canlandırılması ve yeni bir yaşam stilinin benimsenmesi gerekecektir.

ANAHTAR KELİME TAMAMLAYICI

OTOMOBİLLERİN SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM ÇÖZÜMLERİYLE BİRLİKTE YAŞAMA ARZUSU

Gördüğümüz üzere, otomobillere atfedilen statü özellikle şehirlerde sorgulanmaktadır. Fakat insanların asıl istediği, otomobilleri tamamen ortadan kaldırmaktan ziyade farklı, daha geleceğe dönük, hatta tercihen karbon içermeyen ulaşım şekillerine yer açan açık bir ilişki kurmaktır. Nitekim anket katılımcılarının %82'si daha az otomobil ve daha fazla sürdürülebilir ulaşım çözümleri ile yaşayabileceklerine inanmaktadır (**Şek. 31**). Bu kentsel ortak yaşam isteği, tam anlamıyla, her ülkede görülmektedir. Bir kere daha, bu konu her zamanki coğrafi farklılıkları ortaya çıkaran bir konudur. Bir tarafta bu tür fikirlere şiddetle karşı çıkan gelişmekte olan ülkeler, Akdeniz ülkeleri ve Çin bulunmaktadır. Diğer tarafta ise Yeşil partilerin en kuvvetli olduğu ama bu tür bir ortaklaşa yaşamın aşikâr olduğu ve hali hazırda kısmen uygulamaya geçirilmiş olması yüzünden insanların bu tür fikirleri ifade etme konusunda pek hevesli olmadığı Fransa, Almanya ve Belçika bulunmaktadır. Sağlık krizinden önce bile hızla artan geleneksel ve elektrikli bisiklet (e-bisiklet) satışları ve hem bu ülkelerde hem de diğerlerinde bisiklet yollarındaki artış bunun kanıtıdır.

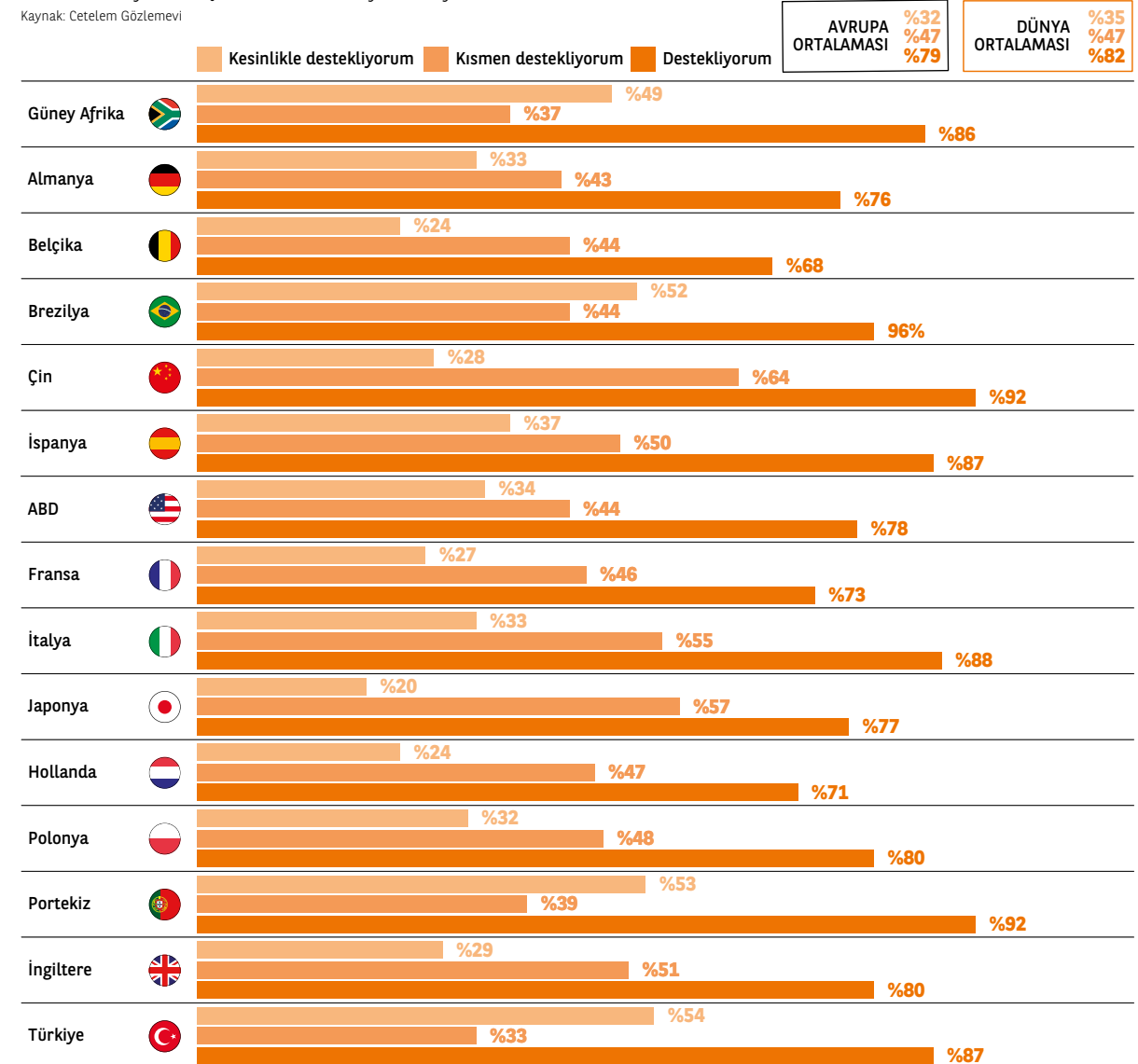


Şek. 31

Sürdürülebilir seyahat yöntemlerine (yürüme, bisiklet, scooter vs.) daha fazla yer ayıran şehir planlamasına, araç kullanımı cezalandırılıyor veya kısıtlanıyor olsa bile, karşı mısınız yoksa bu şehir planlamasının destekçisi misiniz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Destekliyorum" yanıtı verenlerin oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



Şek 32 / Bağlam**COVID-19'a yanıt olarak geliştirilen bisiklet altyapısı**

Kaynak: (1) Le Parisien, (2) Paris Belediye Sarayı, (3) Welovecycling, (4) The Boston Globe.v

Fransa		Paris ve banliyölerindeki 150 km dâhil olmak üzere birtakım büyük Fransız şehirlerinde kurulan geçici bisiklet yolları ⁽¹⁾
		Paris ⁽²⁾ "RER Vélo" projesi resmi olarak başlatıldı: 650 km'lik bisiklet yolları
Belçika		Brüksel ⁽³⁾ 40 km'lik yeni bisiklet yolları ve bisiklet kullanımının desteklenmesi
İtalya		Milano ⁽³⁾ 35 km'lik halka açık alanın yeniden düzenlenmesi , yeni bisiklet yollarının geliştirilmesi ve hız sınırının düşürülmesi
ABD		Boston ⁽⁴⁾ Kalıcı hale getirilmek üzere geçici bisiklet yollarının geliştirilmesi

Şek. 33 / Bağlam**Avrupa elektrikli bisiklet (e-bisiklet) pazarına ilişkin önemli rakamlar**

Kaynaklar: (1) Avrupa Bisiklet Endüstrisi Konfederasyonu, (2) Pazar ve Pazarlar, (3) ECF, (4) Shimano.

x2 2025'a kadar Avrupa'da e-bisiklet satışları. ⁽¹⁾	3 milyon 2019'da Avrupa'da satılan e-bisiklet sayısı. ⁽²⁾	%17 bisiklet pazarındaki payı. ⁽³⁾
%23 2018 ve 2019'da satılan e-bisiklet oranı. ⁽³⁾	4 Avrupalıdan 1'i e-bisiklet almak istiyor veya 2020'de zaten sahibiydi. ⁽⁴⁾	

ŞEHİR İÇİ TRAFİK KISITLAMALARI HEM ELZEM HEM DE OLDUKÇA YAYGIN

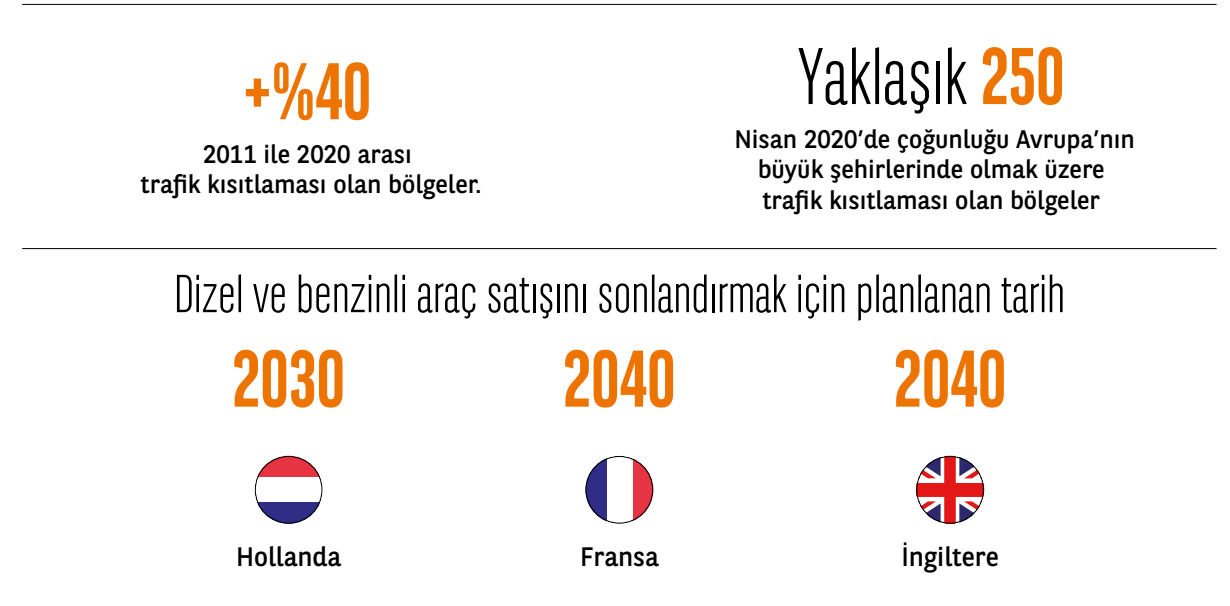
Trafik kısıtlamaları konusunda da benzer bir kararsızlık ortada çıkıyor: Otomobiller kontrol edilmeli, ama aşırıya kaçılmamalı. 4 kişiden 3'ü yol alanı kısıtlaması, trafik sıkışıklığı ücreti ve belli araçların yasaklanması şart ve faydalı olduğunu düşünürken, katılımcıların yarısından fazlası bunların çok yaygın ve yeterince kısıtlayıcı olduğunu düşünüyor **(Şek. 35)**. "Ödül ve ceza" uygulamasının

tepe noktasına ulaşmak üzere olduğu ve bunu daha ileriye götürmeye gerek olmadığına dair bir inanç oluşmuş gibi görünmektedir. Fakat bu durum, bazı ülkelerde dizel ve benzinli araçların şehir içinde kabul görmeyeceği daha katı bir gelecek planı yapılmasını önlememektedir.

Şek. 34 / Bağlam**Düşük emisyon bölgelerine ait önemli rakamlar**

Üretim dışı sektörlerdeki (perakende, kiralık otomobil vs.) işler dikkate alınmamıştır.

Kaynaklar: Ulaşım & Çevre, ADEME.



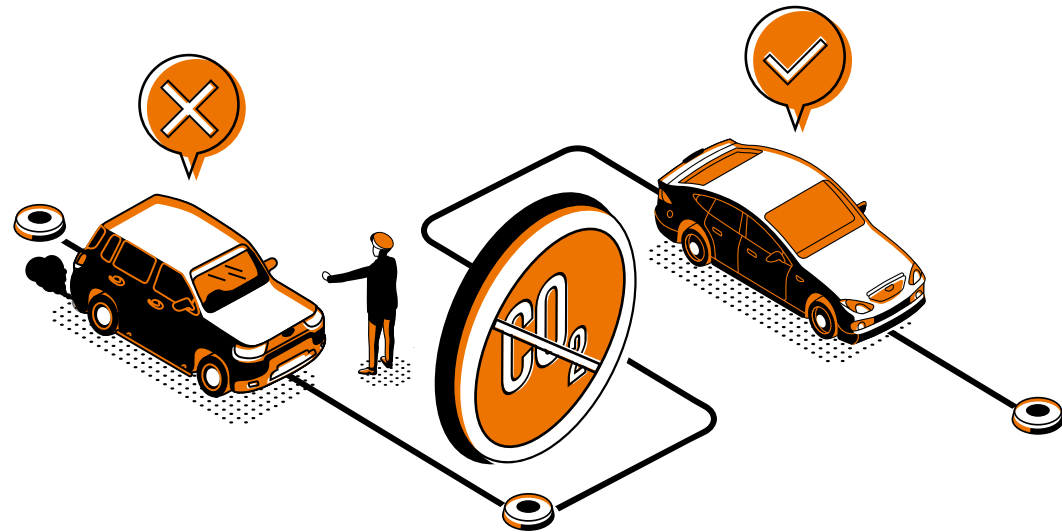
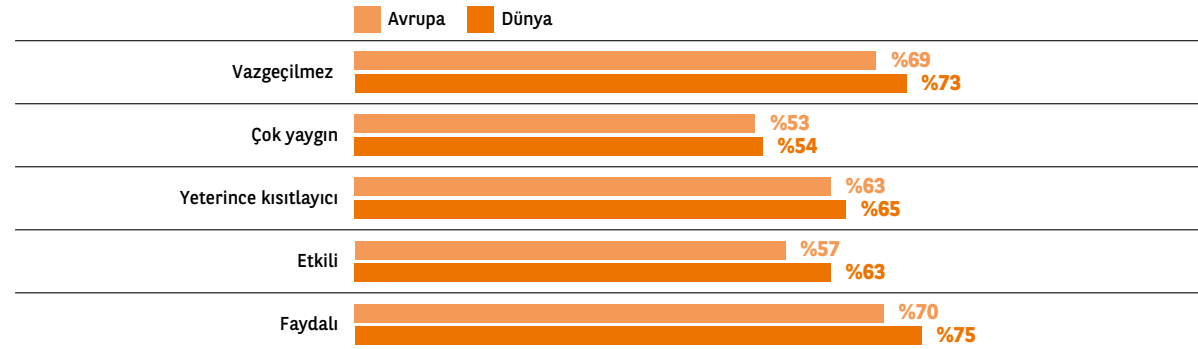
Dizel ve benzinli araç satışını sonlandırmak için planlanan tarih

Şek. 35

Kirliliği azaltmak amacıyla araç trafiğini kısıtlayan önlemleri (yol alanı paylaşırma, yoğun trafik ücretlendirmesi, belli araçların yasaklanması vb.) nasıl görüyorsunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Evet" yanıtı verenlerin oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi.

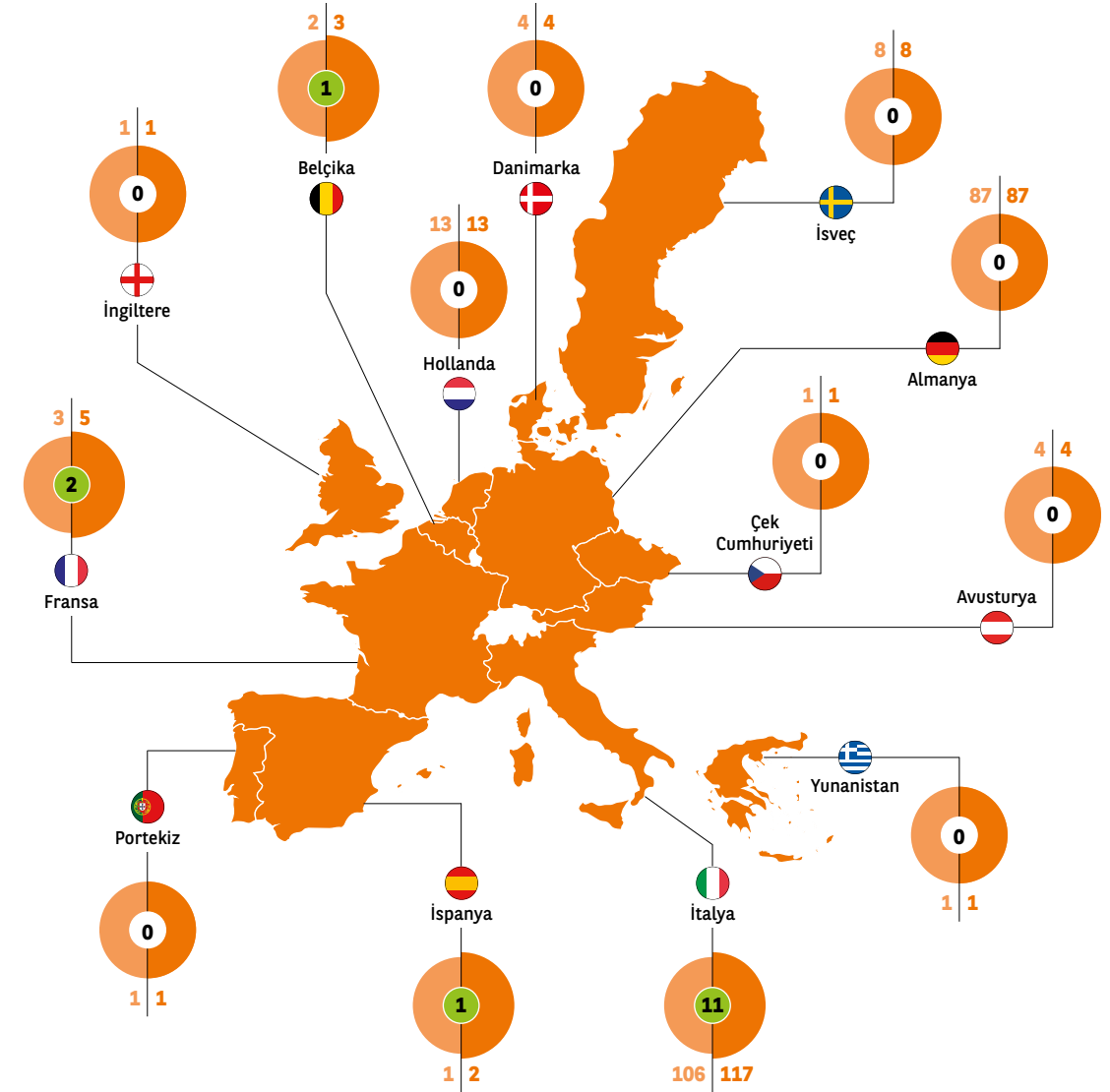


Şek. 36 / Bağlam

Avrupa ülkelerinde düşük emisyon bölge sayıları

Kaynak: ADEME.

Bölge sayısı 2019	Bölge sayısı 2020	2020-2019 arası fark
0	0	X



KULLANILMIŞ ARAÇLARA YÖNELİM



SATIŞLAR KRİZE RAĞMEN DEVAM EDİYOR

Otomobiller ile ilişkimizi yeniden canlandırmak, kullanılmış araçların şimdi ve gelecekte sahip olacağı çekim gücüne bağlı gibi görünmektedir. Dünya çapında ortalama olarak satın alımların yaklaşık dörtte biri kullanılmış araçlardan oluşacaktır. Kullanılmış araçları en çok tercih eden ülkeler %30'dan fazla puan vermiş olan Portekiz, Polonya, Güney Afrika, Hollanda ve Fransa'dır. Diğer yandan Çin, İspanya ve Japonya'da katılımcıların yaklaşık %90'ı buna hazır değildir.

Daha da ilginç, krizin ilk birkaç ayında kullanılmış otomobil pazarı yeni otomobil satışlarına kıyasla birçok ülkede daha büyük bir direnç gösterdi. Kullanılmış otomobil, krizden ve sonuçlarından etkilenmeyen bir nevi güvenli limandır. Kullanılmış otomobillere karşı bu algı değişikliği, sonu henüz görünmeyen bu belirsizlik zamanında yeni alıcıları mutlaka kendine çekmektedir.

Şek. 37 / Bağlam

2020'nin ilk yarısında yeni ve kullanılmış araç tescilleri arasındaki fark (2019 ile 2020 arasındaki % farkı)

Kaynaklar: CCFA, KBA, ANFIA, ANFAC, GANVAM/IEA, SMMT.

		Kullanılmış	Yeni
Fransa		-%17	-%39
Almanya		-%11	-%64
İtalya		-%32	-%45
İspanya		-%32	-%51
İngiltere		-%29	-%49

İKİNCİ EL PAZARI TOPARLANIYOR

Kullanılmış araç tercih etmek, zorlu ekonomik dönemlerde daima doğal bir yatkınlık olmuştur. 2020 de istisna olmadı. Kullanılmış otomobil satışları neredeyse her ülkede yeni araç satışlarını geçti. Kalitesi ve dayanıklılığı yıllar içinde istikrarlı bir şekilde artan eski araçlar (10 yaşından fazla), en düşük gelirli hane halklarının otomobil erişimi için tek yoldur. ABD ve Batı Avrupa'da yollardaki araçların ortalama yaşındaki düzenli artış, kullanılmış araç pazarının artık bütün araç kategorilerini kapsadığını bize hatırlatmaktadır.

Dahası, şirketlerin yeni araç satın alma oranlarındaki artış, araçların daha kısa süreli

kullanılması ve kullanılmış otomobil pazarının giderek daha düşük kilometreli ve bakımlı araçlar içermesini sağlamaktadır. Vadesi dolan kiralama sözleşmelerinin sayısı da artmaktadır. Nitekim yeni satın alınmış araçlar üç veya dört yıl sonra ikinci el piyasası üzerinden ikinci evine ulaşmaktadır. Bu durum hem hane halkları hem de bayiler için büyük bir nimettir. Bununla birlikte, araç fiyatları ve kar payları düşük olsa da, bayiler gelirlerini üreticiler ile paylaşmak zorunda kalmamaktadır. Bir zamanlar ikinci sırada önemli kabul edilen kullanılmış otomobil piyasası artık hem perakendeciler hem de sürücüler için oldukça can alıcı bir hal almaktadır.

BELİRGİN BİR EKONOMİK DEĞER

Hane halklarının giderek zorlaşan ekonomik koşullar ile yüzleştiği bu dönemde kullanılmış araçlar, özellikle yeni otomobillere ayrılan bütçenin geçmişe göre daha düşük olduğu düşünüldüğünde ciddi bir fark yaratmaktadır. Bu yüzden, belirtilen önemli avantajlar arasında belirgin düşük satın alma fiyatı (%48) ve yeni otomobillerin çok hızlı değer kaybetmesi (%34) bulunmaktadır. Bu finansal argümanlar, kullanılmış otomobil pazarının çekim gücünü kaçınılmaz olarak arttırmaktadır.

BİR YILDAN DAHA YENİ OTOMOBİLLERİN ÇEKİCİLİĞİ

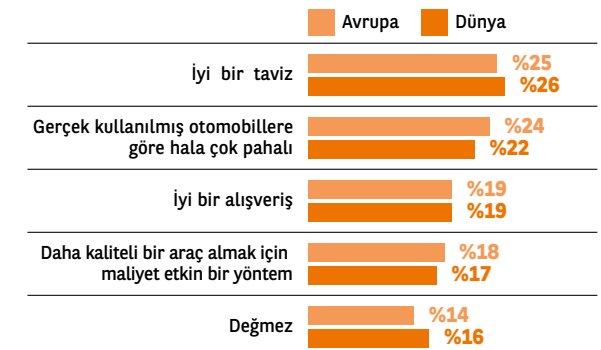
Kullanılmış otomobil temasına ilginç bir çeşitlilik katan bir yıldan daha yeni otomobiller, birçok kişinin ilgisini çeken bazı başarılı argümanlara sahiptir. Bu tür otomobilleri yeni ve kullanılmış araçlar arasında iyi bir taviz olarak gören insanların sayısı, onları "gerçek" ikinci el otomobillere kıyasla fazla pahalı bulanlar ile benzerdir (sırasıyla %26 ve %22) (**Şek. 38**). Genel olarak, 5 kişiden 1'i bunu çekici bir teklif olarak görmektedir.

Şek. 38

Size göre bir yıldan daha yeni kullanılmış otomobil satın almak...

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi.



FARKLI SATIN ALMA

AZALTILMIŞ BÜTÇE İÇİN SATIN ALIM KRİTERLERİ

Bu sağlık krizi boyunca, finansal konular satın alım sürecinin merkezinde bulunmaya devam etti. Tüketiciler, araç bütçesini kısmak için bir birine baskın gelmeyen bir çok kritere bağlı olarak seçim yapmaktadırlar. Bu listenin başında araç boyutu, kullanılmış otomobil alma seçeneği ve daha az prestijli veya düşük maliyetli bir marka seçmek bulunuyor ve bunların hepsi benzer puanlar almıştır (sırasıyla %32, %27 ve %26) (**Şek. 39**). Bu kriterler gelire bağlı olarak farklı sıralarda yer alabiliyor, fakat bütçeyi kısmak için daha küçük bir otomobil almak genelde sıranın başında yer almaktadır (**Şek. 40**).

İnsanların taviz vermek istemediği üç etmen listenin en altında bulunan güvenlik, dayanıklılık ve yol tutuşudur (sırasıyla %9, %10 ve %10). Katılımcıların yalnızca %14'ünün daha yeşil bir otomobil satın alma fikrinden vazgeçmeyi göz önünde bulundurduğunu not edilmelidir. Bu konu uzun süredir tartışılmakta ve ileride okuyacağınız üzere yeni bir tür ilişkiye imkan tanımaktadır.

MÜLKİYET ÖNCELİK DEĞİL

Bir hizmetten alınan fayda, fiili mülkiyetin önüne geçebilir. Olağan yıpranma konusunda endişelenmeden bir otomobil kullanabilmek belli bir çekiciliğe sahiptir. MaaS (Hizmet olarak Mobilite) ardından CaaS (Hizmet olarak Otomobil) ile birlikte otomobiller, kişiye özel mülkiyet ve mal ile ilgili endişelerden arındırılmış bir ulaşım çözümü haline gelmektedir. Bunun daha çabuk ve ucuz erişim, yatırım gerektirmeden süre veya kilometreye göre masraf, amortizasyon ile uğraşmanın gerekmemesi ve otomobil filolarının daha mantıklı biçimde paylaşımı sayesinde daha az çevresel ayak izi gibi birçok faydası da bulunmaktadır. Şirketlerin uzun süredir faydalandığı bir satın alma seçeneği olan finansal kiralama ve uzun vadeli kiralama çözümleri giderek daha fazla hane halkını kendine çekmektedir.

Tüketicilere daha kolay ve güvenli sürüş erişimi sağlaması, üreticiler ve bayilerin karşılaşabileceği ekonomik zorluklardan neredeyse bağımsız sözleşme yenileme avantajı... Finansal kiralama, birçok yönden sürücülerin aradığı çözüm gibi görünmektedir.

YERLİ ÜRETİME VERİLEN ÖNEM

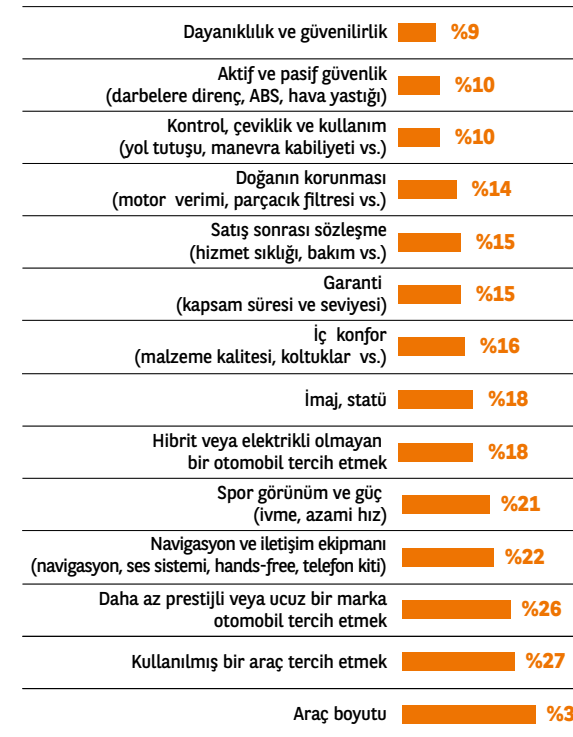
İnsanların otomobillere olan ilgisinin canlandırılması onların kendi ülkeleri ile olan ilişkilerinin yeniden kurulması anlamına da gelmektedir. Avrupa'da tüketim konusunu ele alan son Cetelem Gözlemevi, yerli üretimin öneminin altını çizmişti. Otomotiv endüstrisi de buna istisna değildir. 4 kişiden 3'ü kendi ülkesinde üretilmiş

Şek. 39

Araç bütçenizi daraltmak için hangi araç özelliklerinden ödün vermeye hazırsınız?

Dünya çapında rakamlar: En fazla üç yanıt seçilebilir. Gelecek 12 ay içinde otomobil satın almayı planlayan ve bütçesini kriz sebebiyle daraltmak zorunda kalan katılımcıların verdikleri yanıtlar.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



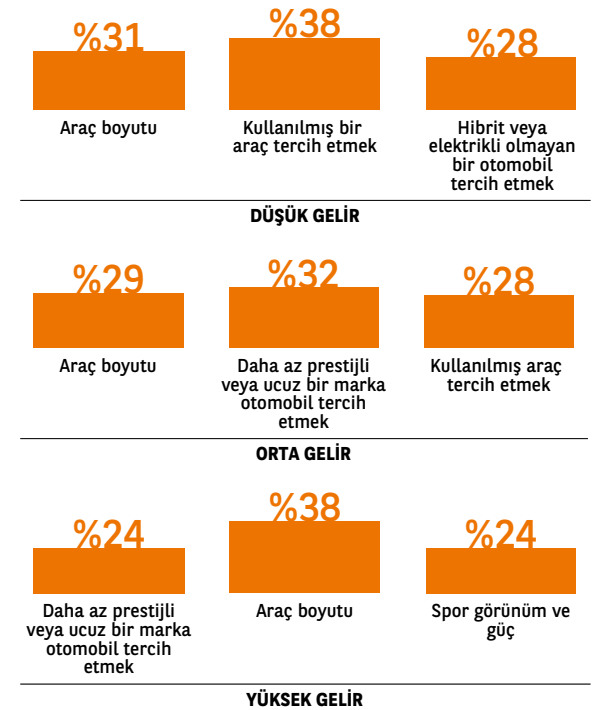
veya monte edilmiş bir otomobil satın almayı tercih edeceğini söylüyor (**Şek. 41**). Otomobil montaj fabrikasına sahip olmayan Belçika ve Hollanda dışında puanlar ya %50'ye yakın ya da daha yüksektir. Türkler daha yüksek oranda yurtseverlik göstermesi, TOGG markasının yaratımına belli derecede katkıda bulunmaktadır.

Şek. 40

Araç bütçenizi daraltmak için hangi araç özelliklerinden ödün vermeye hazırsınız?

En fazla üç yanıt seçilebilir. Katılımcıların gelir grubuna göre en popüler 3 yanıt. Gelecek 12 ay içinde otomobil satın almayı planlayan ve bütçesini kriz sebebiyle daraltmak zorunda kalan katılımcıların verdikleri yanıtlar.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi

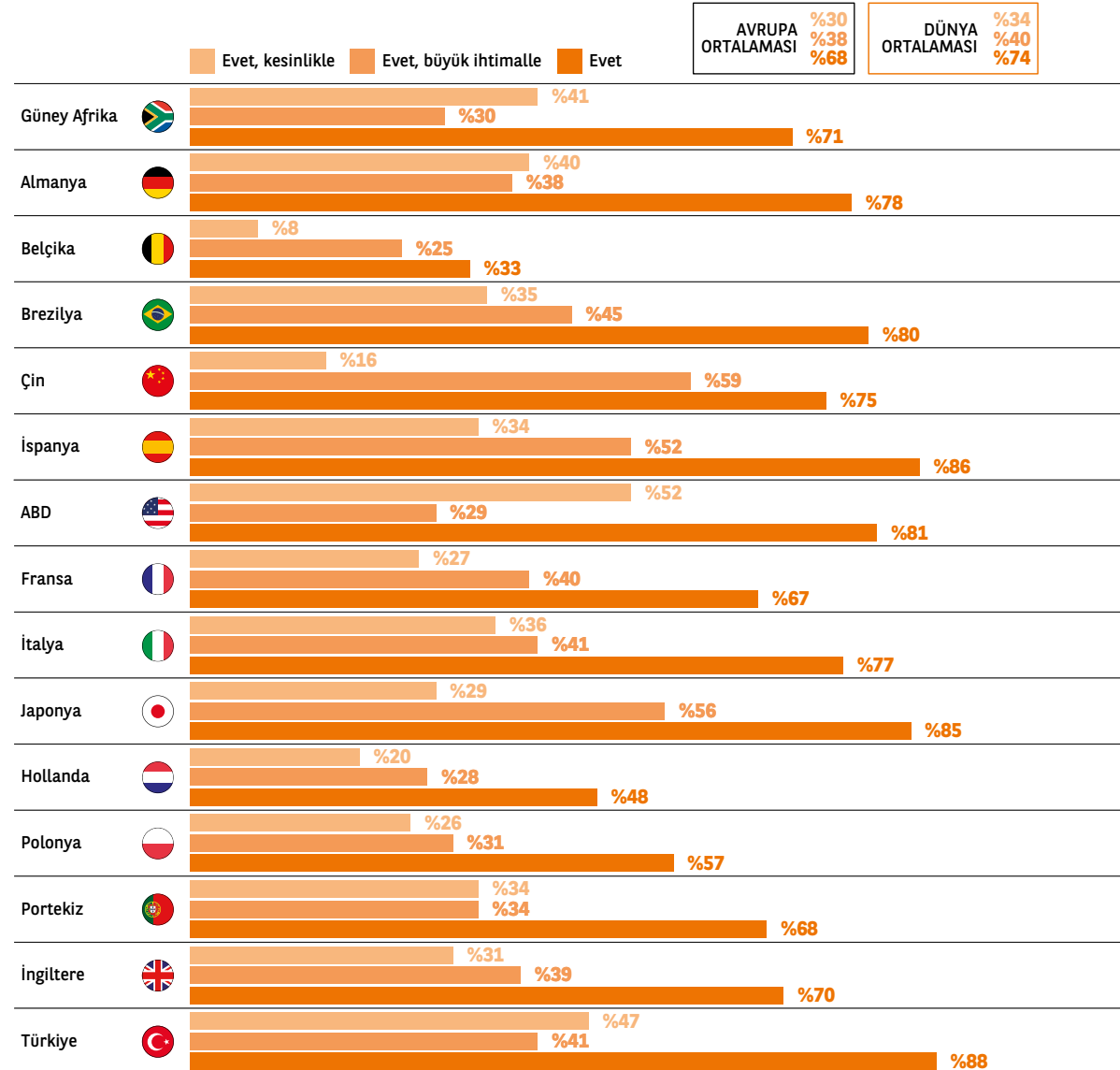


Şek. 41

Tamamen veya kısmen kendi ülkenizde üretilmiş veya monte edilmiş otomobil satın almaya daha mı yatkınsınız?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. Gelecek 12 ay içinde otomobil satın almayı planlayan katılımcıların verdikleri yanıtlar.

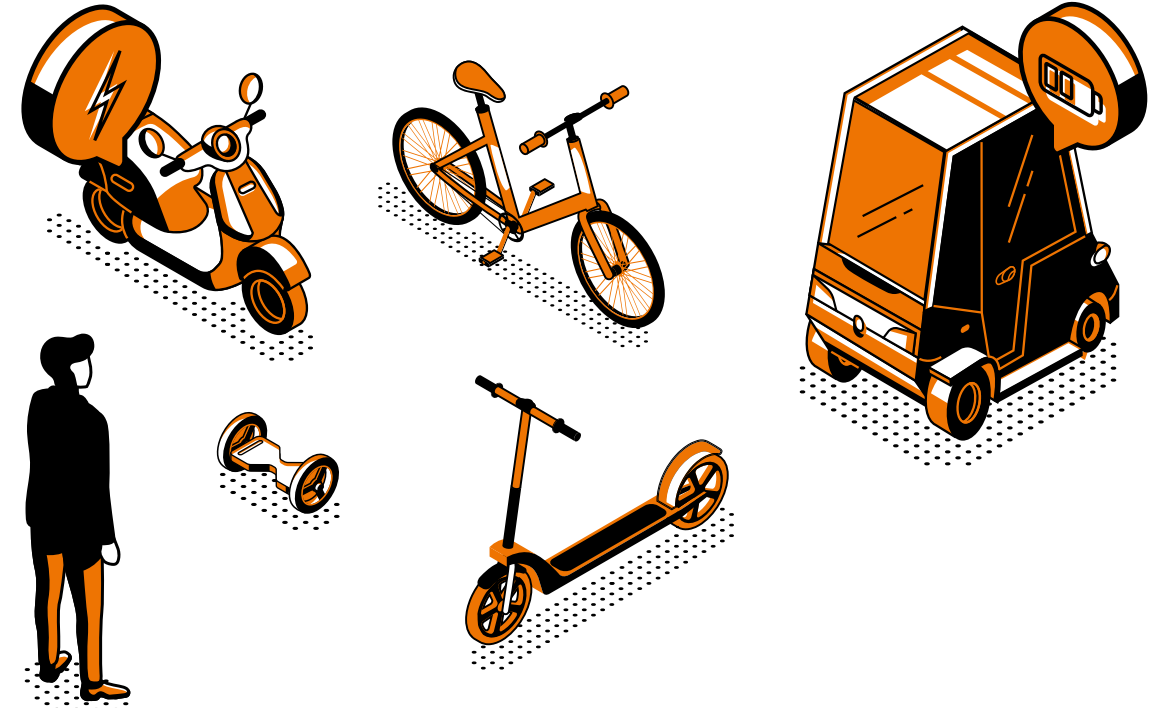
Kaynak: Cetelem Gözlemevi

**TOGG: TÜRKİYE KENDİ BÖLGESİNİ İŞARETLİYOR**

TOGG'yi (Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu) duymuş muydunuz? Büyük ihtimalle duymadınız, ama Türkler duydu. Beş yerel şirket, devletin itici gücüyle ve Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın liderliğinde Bursa'da ilk Türk yapımı elektrikli otomobili üretmek üzere bir konsorsiyum kurdu. Devlet, PiniFarina tarafından tasarlanan bu yeni araçlardan 30.000 adet satın alma taahhüdünde bulundu. Bu marka, uluslararası pazara açılmadan önce biri sedan diğeri SUV olmak üzere iki modeli ile 2022 itibarıyla Türk pazarını ele geçirecek görünmektedir.

DAHA AZ KİRLİLİK YARATAN ARAÇLAR TERCİH EDİLİYOR

Sürücülerin saydıkları satın alma kriterleri, çevrenin korunması konusunda ödün vermeye niyetli olmadıklarını göstermektedir. Sürücüler, yeni bir araç satın alırken bu fikri bir adım ileri götürüp en az kirlilik yaratan araçlara daha iyi muamele gösterilmesi gerektiğini belirtiyorlar. Bu özel muamele genel olarak KDV indirimi (%81), yol kullanımında öncelik (%67) ve yerel yönetimler ve devletlerin bu tür araçların satın alımına öncelik vererek destek vermelerini içermektedir (%78).



HOŞGELDİN DEVLET DESTEĞİ

TEKLİF EDİLEN DESTEK DÜŞÜK GELİRLİ HANE HALKINA YARAMALI

Son rakamlar, yerel ve ulusal otoritelerin etkin olması gerektiğini ve devletlerin otomotiv endüstrisinin desteklenmesi ve profilinin artırılması konusunda etkin rol almalarının arzulandığını göstermektedir.

Bu aynı zamanda, en düşük gelirli hane halkına hibe şeklinde destek verilerek başarılabılır. 4 kişiden 3'ü bu tür bir inisiyatif desteklemektedir ve genel olarak aynı ülkeler yani Akdeniz ülkeleri ve gelişmekte olan ülkeler bu fikre katılmaktadır (**Şek. 42**). Buna verilen destek, sürücülerin 2019 yılında verilen hibeyi sevgiyle andığı Türkiye'de %50'yi aşmaktadır.

En düşük gelirli hane halkının bu tür bir önlemi olumlu olarak değerlendirme olasılığının en yüksek olduğunu görmek şaşırtıcı değildir.

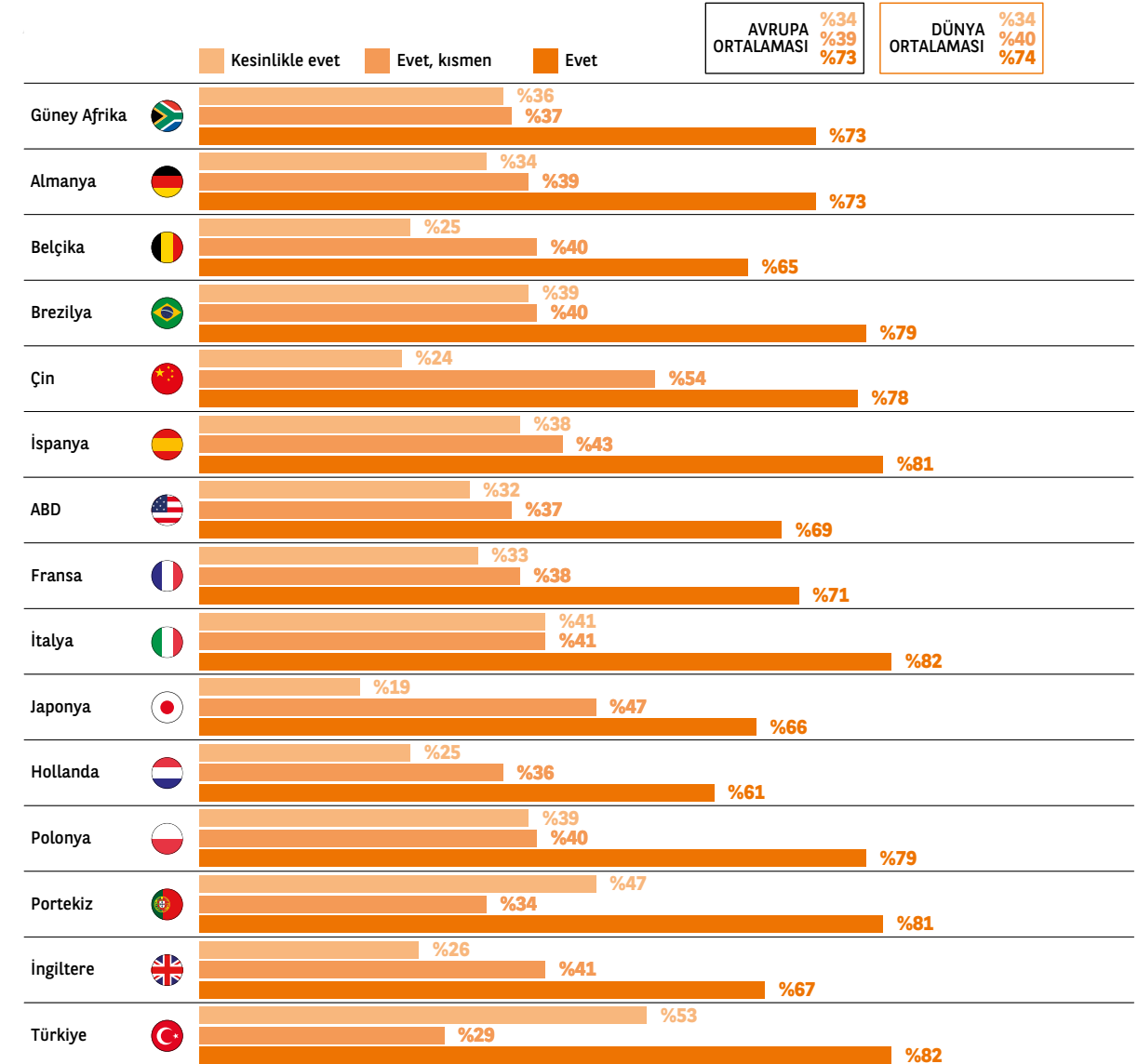


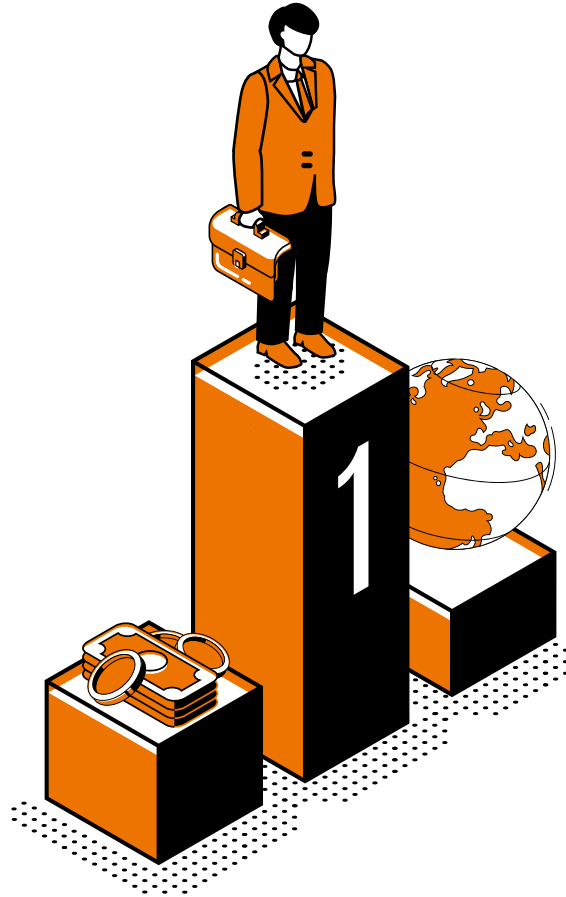
Şek. 42

Should government grants to help people purchase a vehicle be dependent on household income?

Select one answer only. Proportion of "Yes" answers.

Source: L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.





EKONOMİ, ÇEVRE VE YERLİ ÜRETİME VERİLEN ÖNCELİK

Geniş açıdan bakıldığında, sağlık krizinin otomotiv sektörünü derinden etkilemesi yüzünden devletin destek sağlaması ve daha kapsamlı önlemler alması gerektiği fikri sorgulanmamaktadır. Fakat devletler ve üreticiler arasında bir tür birliktelik kurulması, böylece üreticilerin belli şartları yerine getirmesi koşuluyla devletin destek sağlaması istenmektedir.

En popüler şart, tüm çalışanların işlerinin korunmasıdır. Katılımcıların %84'ü bu tür bir önlemi destekliyor (**Şek. 43**). Bu durum, katılımcıların otomobil endüstrisinin ekonomik ve sosyal önemini tam olarak farkında olduğunu göstermektedir. Bu listedeki en popüler ikinci şart da bu hissiyatı yansıtmaktadır. Nitekim katılımcıların %81'i markaların fiyatları arttırmama taahhüdünde bulunmasını istemektedir.

Bu, çevrenin korunmasının unutulduğu anlamına gelmemektedir. Katılımcıların %81'i, bunun maddi destek şartlarından biri olması gerektiğini söylemektedir.

Endüstriyel milliyetçilik de gündemdedir; COVID-19 krizi esnasında en çok gündeme gelen konulardan biri şirketlerin ülkelerine geri dönmesiydi. Katılımcıların %73'ü araçların kısmen veya tamamen kendi ülkelerinde üretilmesini istemektedir. %71'i belli üretim faaliyetlerinin ülkeye geri dönmesini istemektedir.

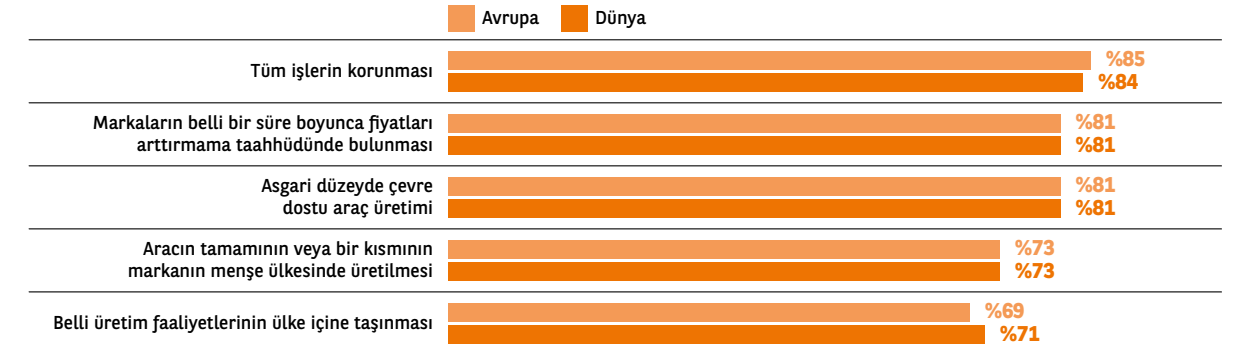
Fransa, tüm bu sorularda en yüksek puanlara sahiptir. İlginç biçimde, daha az Keynesçi ve ekonomi bakımından daha liberal olan ABD'de de bu rakamlar oldukça yüksektir.

Şek. 43

Sizce otomotiv endüstrisini destekleyen devlet sübvansiyonları aşağıdaki gerekliliklere uyumlu olmalı mı?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Evet" yanıtı verenlerin oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



DAHA DUYARLI BİR GELECEK

2 KİŞİDEN 1'İ HİBRİT VEYA ELEKTRİKLİ ARAÇ ALMAYA HAZIR

Otomotiv sektörünün toparlanıp sürücüler ile uzun ve verimli bir ilişki kurması için yeşil hale gelme konusunda tereddüt etmemesi gerekmektedir. Araştırmaya katılanların neredeyse yarısı bir sonraki otomobillerinin hibrit veya elektrikli olacağını söylemektedir (**Şek. 44**). İspanyollar, hibrite en hevesli olanlardır, %42 bu tür bir araç alabileceğini söylemektedir. Çinliler ve İngilizler, elektrikli otomobile geçme konusunda en istekli olanlardır (%27 ve %28). Hollandalılar ve Güney Afrikalılar ise benzinli tercih etmeye en yatkın olanlardır (%43 ve %44). Dizeli belirgin oranda destekleyenler neredeyse yalnızca Türklerdir (%28).

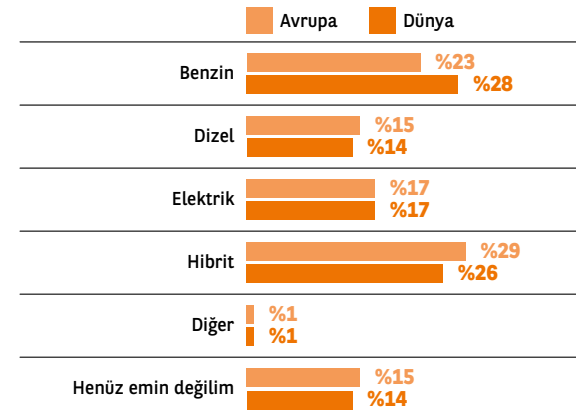
Detaylı bir analiz, gelir grupları arasında ciddi farklılıkları ortaya koymaktadır (**Şek. 45**). En zengin gruptaki bireyler, orta ve düşük gelirliilere göre daha "eko-uyumludur". Benzin bu iki kategori arasında hala en çok tercih edilmektedir. Elektrikli ve hibrit araçların yüksek maliyeti en önemli engeldir.

Şek. 44

Satın almayı planladığınız bir sonraki araç hangi enerji kaynağını kullanıyor olacak?

Dünya çapında rakamlar. Yalnızca bir yanıt seçilebilir. Katılımcıların gelir seviyesine göre en popüler 3 yanıt.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi

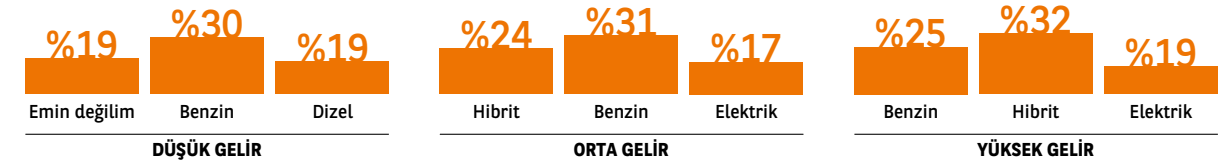


Şek. 45

Satın almayı planladığınız bir sonraki araç hangi enerji kaynağını kullanıyor olacak?

Dünya çapında rakamlar. Yalnızca bir yanıt seçilebilir. Katılımcıların gelir seviyesine göre en popüler 3 yanıt.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi



ELEKTRİKLİ VE PLUG-IN HİBRİT: DAHA DA FAZLA

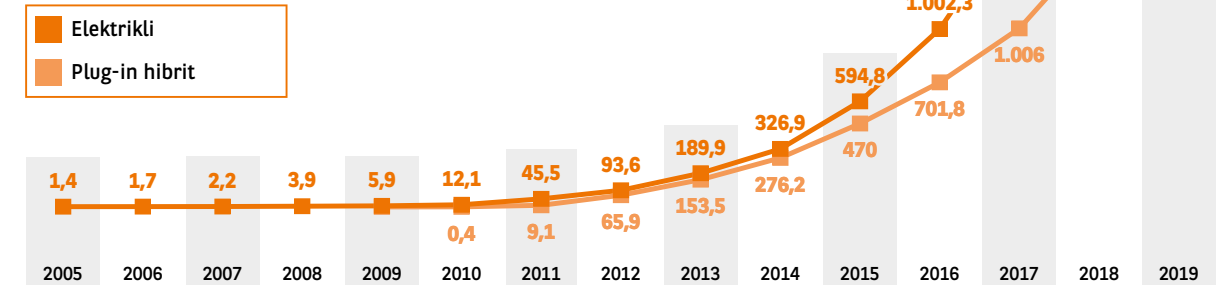
2019 yılında elektrikli ve plug-in hibrit araç satışları önemli seviyelere ulaşmaya başladı: Hollanda'da %15, Çin ve Portekiz'de %5'ten fazla ve Fransa, Almanya, Belçika ve İngiltere'de %3'ten fazladır. Cesaret verici şekilde, bu sonuçlar bu modellerin satışında ciddi bir artışa işaret etmektedir.

Şek. 46 / Bağlam

Yollardaki elektrikli araç sayısındaki artış

Bin birim cinsinden.

Kaynak: IEA.



ELEKTRİKLİ OTOMOBİLLER: ÇEVRE SORUNLARINA YANIT

Yalnızca tam elektrikli otomobillere odaklanıldığında, insanların büyük kısmı bu otomobilleri birçok çevre sorunuyla mücadele etme konusunda ideal çözüm olarak görmektedir. Özellikle üstünde durulan sorunlar gürültü kirliliği, hava kirliliği ve iklim değişikliğidir (%82, %85, %79) (**Şek. 47**).

KARBON AYAK İZİ: ELEKTRİK KAZANIYOR

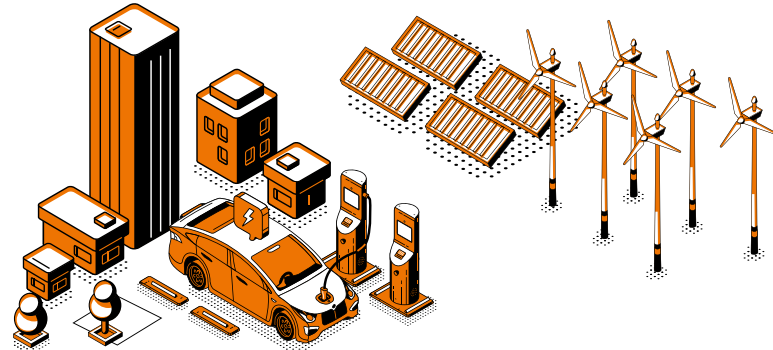
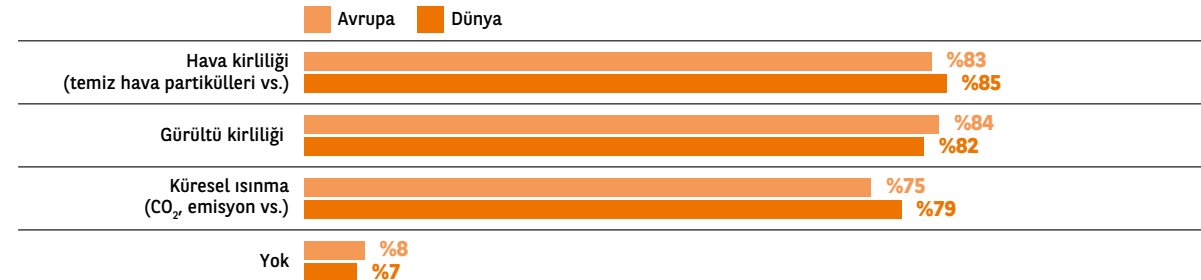
Elektrikli otomobillerin karbon ayak izi tartışması devam ediyor; eleştiriler genel olarak batarya atıklarının bertarafı ve hücre üretimi için gereken doğal kaynakların tüketiminin yarattığı sorunlara odaklanmaktadır. Yine de bunların çevre üzerindeki etkisi dizel veya benzinli otomobillere kıyasla hala daha azdır.

Şek. 47

Elektrikli otomobillerin aşağıdaki sorunlara bir çözüm getireceğine inanıyor musunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Evet" yanıtı verenlerin oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi:

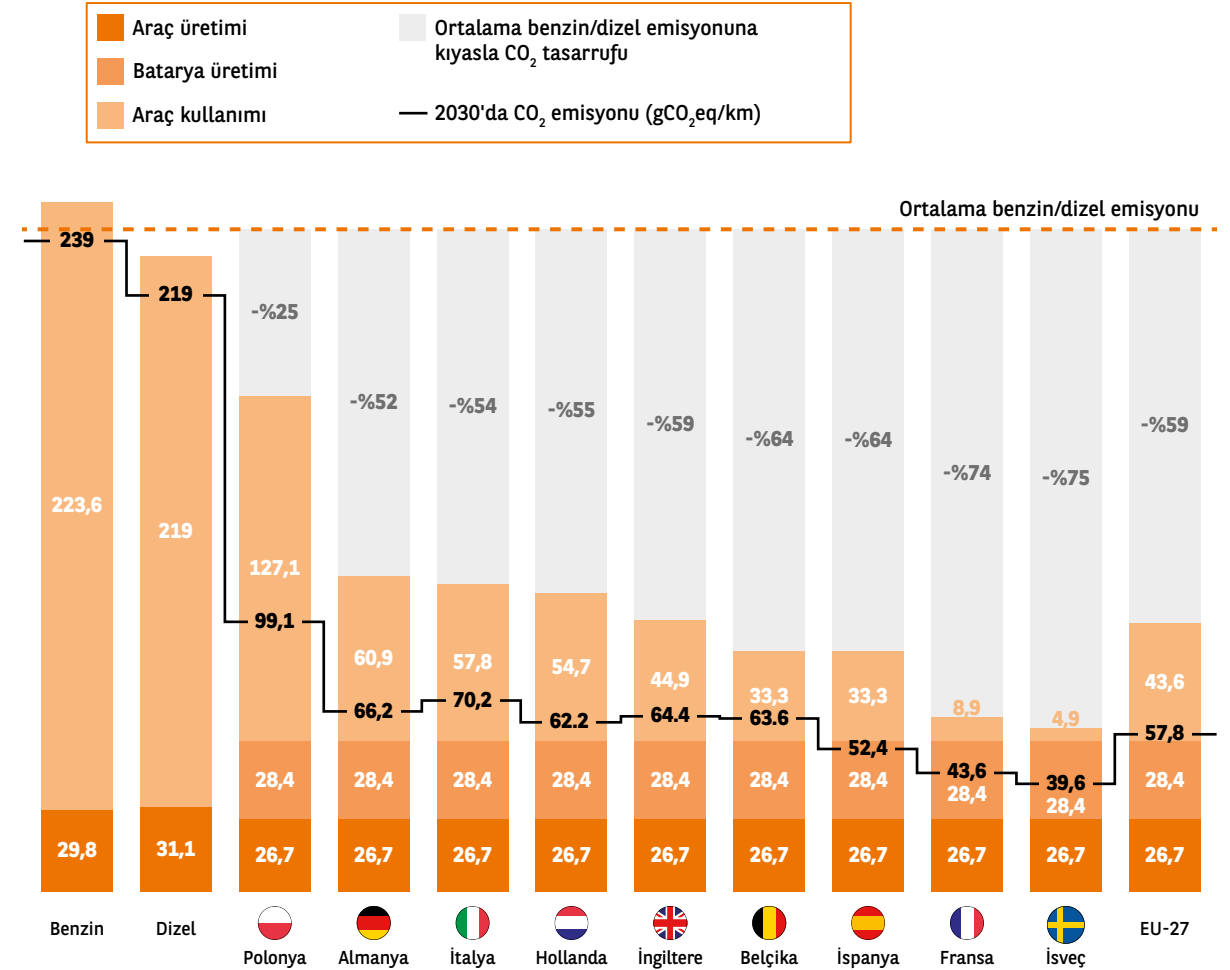


Şek. 48 / Bağlam

Avrupa ülkelerinde elektrikli araçların karbon ayak izi

Hesaplama varsayımı: Her araçla 225.000 km seyahat

Kaynak: Transport & Environment (How Clean are Electric Cars tool).



DEVLETLERİN VE ENERJİ ENDÜSTRİLERİNİN BİZİ BİR SONRAKİ AŞAMAYA TAŞIMASI BEKLENTİSİ

Gördüğümüz üzere, insanlar devletlerin otomotiv endüstrisini desteklemesini beklemektedir, ama körü körüne değil. Aynı durum bu teknolojinin aşıl tendonu olan şarj istasyonu ağının genişletilmesi ve aynı zamanda araç maliyetinin ve menzilin iyileştirilmesi konularında da geçerlidir. 3 kişiden 1'i bu büyümeyi yetkililerin sağlaması gerektiğine inanmaktadır (**Şek. 49**). Fakat diğer bazı paydaşların da ellerini taşın altına sokması beklenmektedir. Neredeyse aynı oranda katılımcı, enerji sektöründeki şirketlerin katkıda bulunması gerektiğini inanmaktadır. Buradaki mantık, bu firmaların daha sürdürülebilir bir gelecek sağlamaya yardımcı olmak için gezegenden aldıklarını geri vermeye başlamaları olabilir. ABD ve Brezilya gibi "ekonomik açıdan daha liberal" ülkelerde insanlar bu alanda devletten daha az şey bekliyorlar ama İngiltere'de eğilim tam tersidir. Enerji şirketlerinden beklenen çaba konusunda genel olarak fikir birliği bulunmaktadır; Brezilya ve Güney Afrika bu taleplerde başı çekmektedir.

ELEKTRİK: SÜRÜŞÜN GELECEĞİ

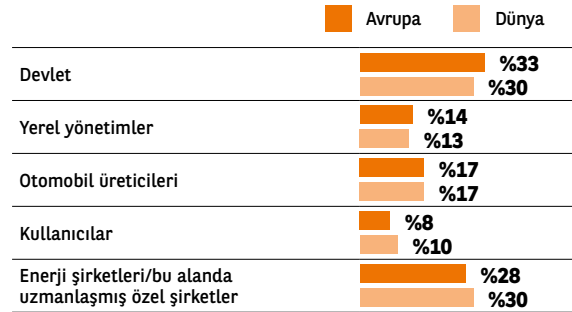
Elektrikli otomobillerin otomotiv endüstrisini daha parlak bir geleceğe taşıyacak unsur olarak görülmesi için belli ki son bir adım daha atılması gerekiyordu. Günümüzde bu adım kararlı biçimde atıldı. 4 kişiden 3'ü bu araçların sektörün geleceğini kurtaracağını belirtiyor (**Şek. 51**). Elektrik enerjisi, elimizdeki tek sihirli değnek olarak görülmektedir. Temelde hükümetin çevre politikalarına bağlı olan bu soruda, birçok alanda halihazırda gözlemlenen aynı fikir farklılığını görüyoruz. Nitekim gelişmekte olan ülkeler ve Çin bu fikre gönülden katılırken Fransa, Almanya ve Belçika daha az ikna olmuş görünmektedir.

Şek. 49

Sizce, elektrikli otomobilleri daha pratik hale getirecek şarj ağını kurmaktan kim sorumlu olmalı?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. Gelecek 12 ay içinde otomobil satın almayı planlayan katılımcıların verdikleri yanıtlar.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi.

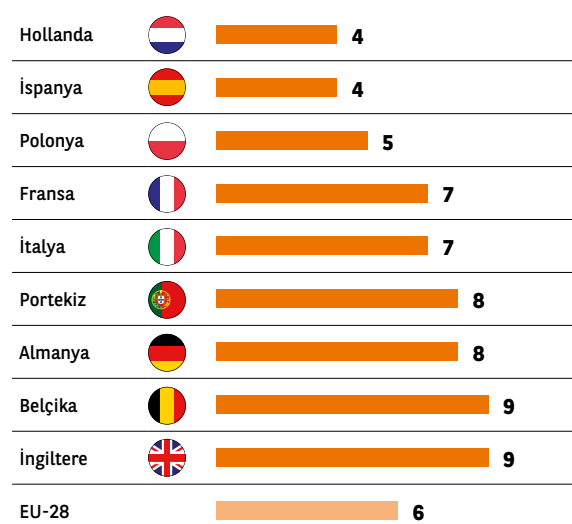


Şek. 50 / Bağlam

2019 yılında Avrupa'da şarj istasyonu başına elektrikli araç sayısı

Yuvarlanmış veriler.

Kaynaklar: Recharge EU: Transport & Environment (Plugsurfing, Openchargemap ve EAFO'ya bağlı analizler).

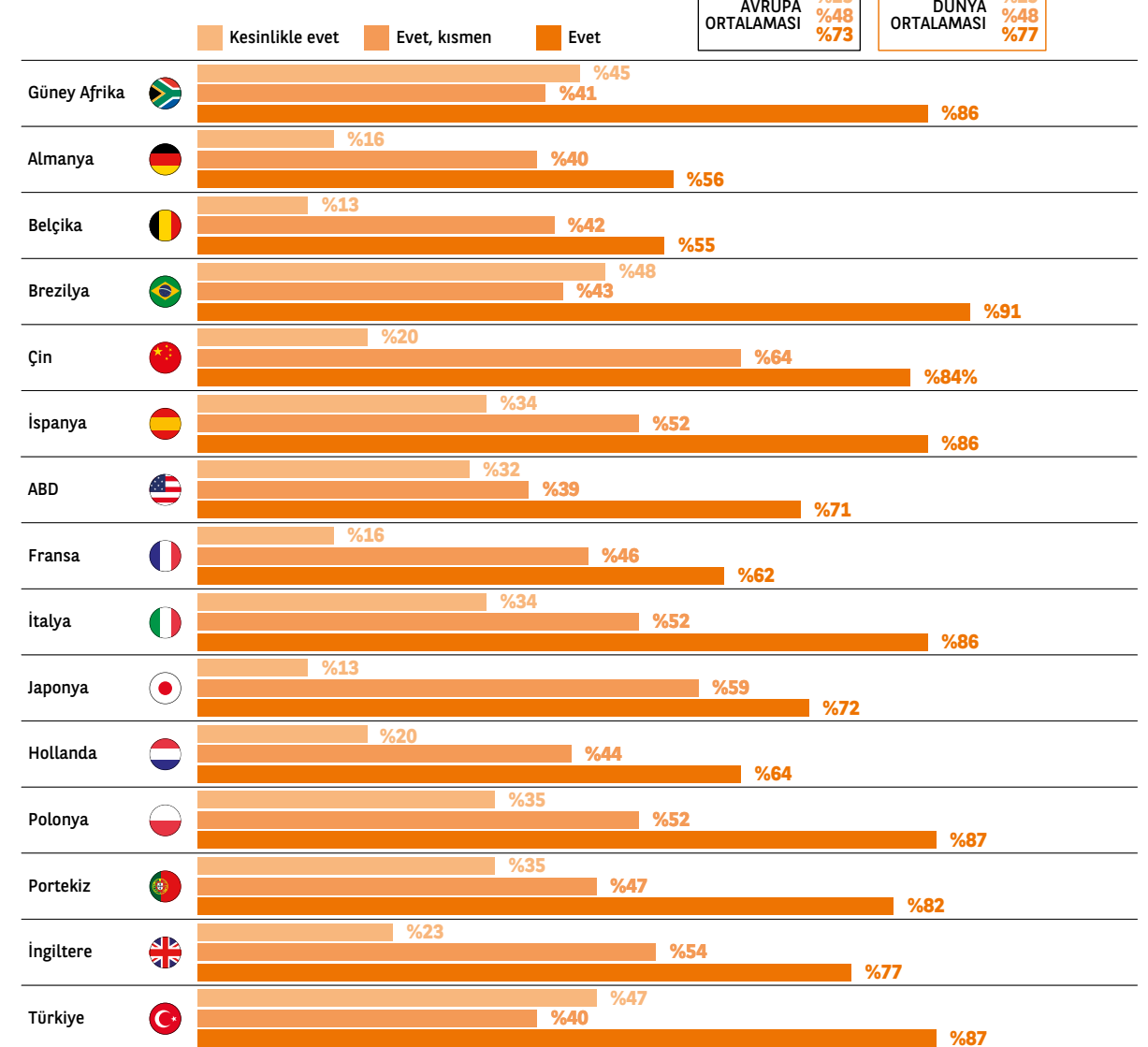


Şek. 51

Elektrikli araçların, otomotiv endüstrisinin geleceğini güvenceye almanın bir yolu olduğuna inanıyor musunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. "Evet" yanıtı verenlerin oranı.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi.



ÜRETİCİLER ELEKTRİKLİLERE GEÇİŞ YAPIYOR

İnsanların elektrikli otomobillerin otomotiv endüstrisini kurtaracağına olan inancı, dünya çapında üreticilerin yapacağı yatırım ve stratejik taahhütler üzerinden de ölçülmektedir. Önümüzdeki aylar ve yıllar içinde pazara sayısız yeni modelin sürülmesi beklenmektedir. İlan edilen yatırım seviyelerine bakılırsa bu yalnızca bir başlangıçtır.

Şek. 52 / Bağlam

Otomobil üreticilerinin hibrit ve elektrikli yatırım planları

Kaynaklar: Zonebourse, Electrek, Slashgear / Les échos, Nikkei.com, CBNC, Bangkokpost, Agenceecofin.

Grup / Üretici	Yatırım konumu	Proje	Tahmini değer
 Volkswagen	Dünya, öncelikle Çin	2024'e kadar elektrikli araçların geliştirilmesi 2025'e kadar Çin'de 15 yeni elektrikli araç üretme projesi (Çin şirketleri ile ortaklaşa) Bir Çin batarya üreticisinin hisselerinin satın alımı	48 milyar €, Çin'de 15 milyar € dahil 1 milyar €
 Tesla	Dünya	Batarya Günü'nde Şirket, 2023'ten 2030'a kadar şirket batarya üretim kapasitesini 200 GWs'ten 3 TWs'e çıkarma (x15) niyetini açıkladı. Henüz bir rakam açıklanmış olmasa da, karşılaştırma yapmamız gerekirse 2014'te kurulan Tesla/Panasonic Giga Nevada fabrikası yaklaşık 5 milyar \$ tuttu ve toplam kapasitesi 50 GWh/yıl olan bataryalar üretmektedir. Panasonic: TESLA ile ortak yatırıma devam: 100 milyon \$ yatırım yapıldı.	Rakam açıklanmadı
 General Motors	ABD	Yerel EA üretiminde artış 3 Amerikalı EA üretim fabrikasında 4,5 milyar \$ yatırım projesinin bir parçası	2,2 milyar €
 Ford	Kanada	EA üretim fabrikalarına yatırım	1,35 milyar \$
 PSA / Fiat Chrysler	Kanada	EA üretim fabrikalarına yatırım	1,1 milyar \$
 Hyundai	Singapur	EA üretim fabrikalarına yatırım	295 milyon \$

ÖNEMLİ RAKAMLAR

Satın alınan 4 otomobilden 1'i ikinci el olacak.

2 kişiden 1'inden fazlası

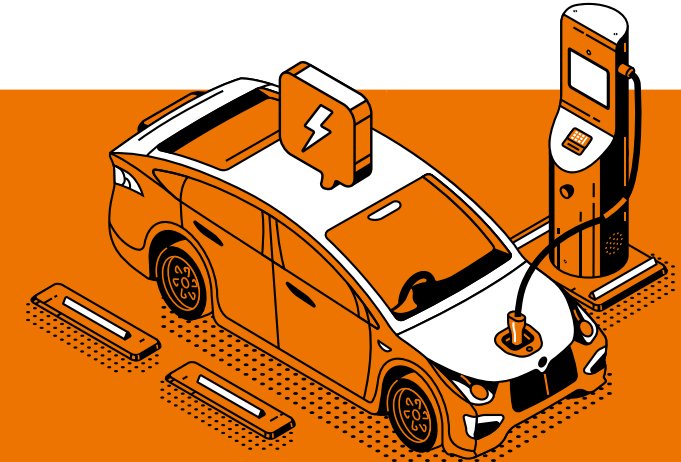
satın alacağı bir sonraki otomobilin elektrikli veya hibrit olacağını söylüyor.

4 kişiden 3'ü elektrikli otomobillerin otomotiv endüstrisinin geleceği olduğunu söylüyor.

10 kişiden 8'inden fazlası

sürdürülebilir ulaşım yöntemlerine daha fazla alan ayrılmasının mümkün olduğunu söylüyor.

4 kişiden 3'ü kendi ülkesinde üretilmiş veya monte edilmiş bir otomobil satın almayı tercih edeceğini söylüyor.



SONSÖZ

Peki, ayrılık imkansız mı? Cetelem Gözlemevi'nin bu 2021 yayının sonuçlarına göre, her şey durumun böyle olduğunu göstermektedir. Katılımcılardan alınan nihai yanıt, otomotiv endüstrisinin yeni halinin eski parlak günlerine benzemeyeceğine işaret etmektedir. Geleceğin otomobili, tüketicilere kendini beğendirecekse bugünün otomobiline pek benzememelidir. İnsanlar, daha ekonomik ve daha sürdürülebilir, ultra yüksek teknoloji otomobillerin hayalini kuruyorlar (**Şek. 53**). İnsanlar bu yüzden otomobilleri sevecekler.

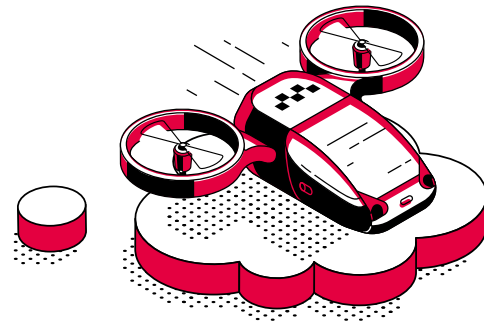
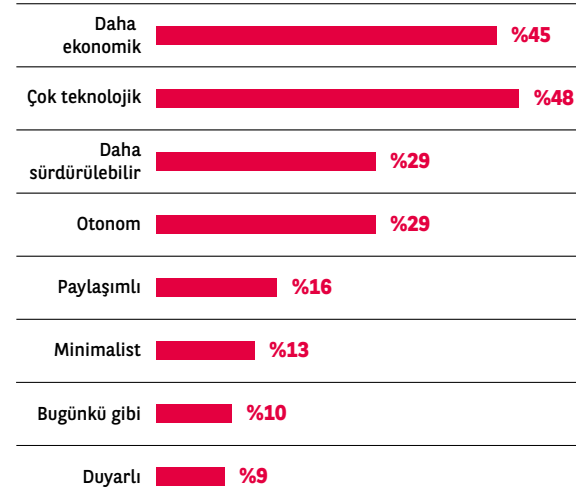
Otomobiller konusunda fikir ayrılığı devam ederken, sektörde de kendi geleceği konusunda fikir ayrılıkları bulunmaktadır. Temelde hükümetin çevre politikalarına bağlı olan bu soruda, birçok alanda halihazırda gözlemlenen aynı fikir farklılığını görüyoruz. Yani SUV'ler ve lüks modellerin küresel satış payı giderek artmaktadır. Diğer yandan, bulgularımızdan görüldüğü üzere, kullanılmış otomobiller giderek daha popüler hale gelmektedir. Düşük maliyetli pazar, uzun zaman önce niş bir segment olmaktan çıktı. Crossover ve küçük SUV'ler sokaklarımızda daha sık görülmeye başlandı. Ekoloji ve ekonominin çakıştığı tartışmalar genelde birbirine son derece zıt argümanlar üzerine Maniştart tartışmalara sebep olmaktadır. Fakat gerçek hayatta sorun o kadar belirgin değildir. Mobilite, otomobilite ve otomobiller, COVID-19 sonrası dünyada bile incelikli bir gerçek olmaya devam edecektir.

Şek. 53

Sizce, otomobiller 5 ila 10 yıl içinde nasıl olacak?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

Kaynak: Cetelem Gözlemevi.



ÜLKE BİLGİ SAYFALARI



GÜNEY AFRIKA • ALMANYA • BELÇİKA • BREZİLYA • ÇİN • İSPANYA • ABD • FRANSA • İTALYA
• JAPONYA • HOLLANDA • POLONYA • PORTEKİZ • İNGİLTERE • TÜRKİYE

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

176 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

0,6 milyon araç
(15 arasından 12.*)

Elektrikli araç pazar payı

■ %0,1
■ %2,5

Otomobilleri sevenlerin oranı

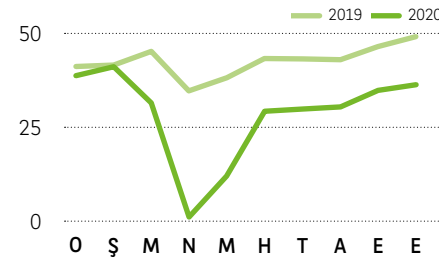
■ %69
■ 52%

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%42 Geçen yıl %62 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³

(Bin araç)



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 **0,53** | 2020 **0,36** (-%33) | 2021 **0,41** (+%15)

SENTEZ

Güney Afrika; düşük araç sahiplik oranı, kaliteli yol altyapısı ve güçlü otomobil ilişkisi sayesinde büyük potansiyele sahip bir otomobil pazarıdır. Güney Afrikalılar aynı zamanda otomobilleri değerli nesneler olarak görmeye en yatkın milletler. Buna rağmen, ülke sağlık krizinden önce bile ekonomik zorluklar ile karşı karşıyaydı ve potansiyelini ortaya çıkarması yıllar alabilir.

■ Güney Afrika ■ 15 ülkenin ortalaması

Otomobiller: İmkansız bir ayrılık mı?

Bu ayrılığı düşünen katılımcı oranı...

👍 MÜMKÜN

Otomobil eleştirilerinin haklı olduğunu düşünenler

■ %77
■ %72

Çevreyi kirleten araçların vergilendirilmesine katılanlar

■ %52
■ %61

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanın daraltılmasını destekleyenler

■ %55
■ %64

👎 İMKANSIZ

Kişisel bir ilişki

Otomobilsiz yaşamaya hazır olanlar
■ %35
■ %45

Otomobil içinde güvende hissedenenler

■ %82
■ %76

Ulusal bir ilişki

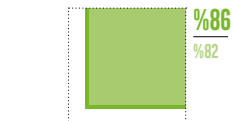
Ulusal otomotiv endüstrisini destekleyenler
■ %71
■ %74

Devletin otomotiv endüstrisini yeterince desteklemediğini düşünenler

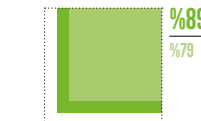
■ %76
■ %61

Yeşil ve duyarlı bir gelecek?

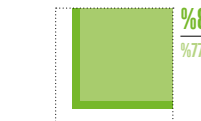
Katılımcıların oranı



Otomobillerin aleyhine yumuşak üslupla düzenleme isteyenler

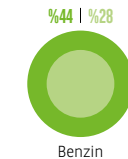


Elektriklileri küresel ısınma sorununa bir çözüm olarak görenler



Elektriklileri otomotiv endüstrisinin geleceğini güvenceye almanın bir yolu olarak görenler

Satın alacakları bir sonraki aracın enerji kaynağı



Benzin



Dizel



Elektrik



Hibrit



Diğer / Henüz emin değilim

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

614 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

4,6 milyon araç
(4 arasından 15.*)

Elektrikli araç pazar payı

■ %3
■ %2,5

Otomobilleri sevenlerin oranı

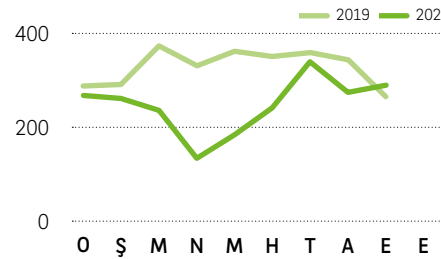
■ %43
■ %52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%23 Geçen yıl %34 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³

(Bin araç)



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 **4,01** | 2020 **3,13** (-%22) | 2021 **3,41** (+%9)

SENTEZ

Almanya'nın araç kullanma geleneği vatandaşlarının verdiği yanıtlara da yansımıştır: Almanların küçük bir kısmı otomobillere yöneltilen eleştirilerin haklı olduğunu düşünüyor ve elektrikli araçların otomotiv sektörünün geleceğini güvenceye alacağını düşünmeye daha az yatkındır. Diğer yandan, Almanlar şehirlerdeki otomobil varlığının azaltılmasını ve bunun yerine sürdürülebilir ulaşım çözümlerinin geliştirilmesini istiyor.

■ Almanya ■ 15 ülkenin ortalaması

Otomobiller: İmkansız bir ayrılık mı?

Bu ayrılığı düşünen katılımcı oranı...

👍 MÜMKÜN

Otomobil eleştirilerinin haklı olduğunu düşünenler

■ %55
■ %72

Çevreyi kirleten araçların vergilendirilmesine katılanlar

■ %62
■ %61

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanın daraltılmasını destekleyenler

■ %70
■ %64

👎 İMKANSIZ

Kişisel bir ilişki

Otomobilsiz yaşamaya hazır olanlar
■ %45
■ %45

Otomobil içinde güvende hissedenenler

■ %65
■ %76

Ulusal bir ilişki

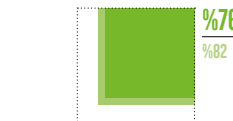
Ulusal otomotiv endüstrisini destekleyenler
■ %78
■ %74

Devletin otomotiv endüstrisini yeterince desteklemediğini düşünenler

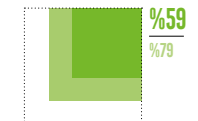
■ %49
■ %61

Yeşil ve duyarlı bir gelecek?

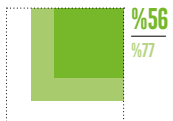
Katılımcıların oranı



Otomobillerin aleyhine yumuşak üslupla düzenleme isteyenler

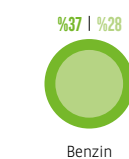


Elektriklileri küresel ısınma sorununa bir çözüm olarak görenler



Elektriklileri otomotiv endüstrisinin geleceğini güvenceye almanın bir yolu olarak görenler

Satın alacakları bir sonraki aracın enerji kaynağı



Benzin



Dizel



Elektrik



Hibrit



Diğer / Henüz emin değilim

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways.

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways



Belçika

■ Belçika ■ 15 ülkenin ortalaması

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

589 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

0,3 milyon araç
(14 arasından 15. *)

Elektrikli araç pazar payı

■ %3,3
■ %2,5

Otomobilleri sevenlerin oranı

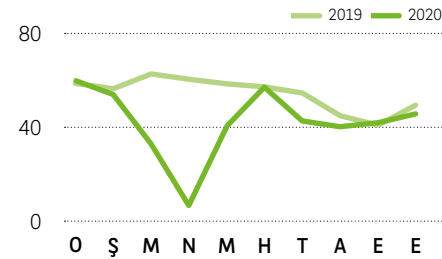
■ %46
■ %52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%15 Geçen yıl %24 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³

(Bin araç)



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 **0,64** | 2020 **0,49** (-%23) | 2021 **0,55** (+%10)

SENTEZ

Belçika, elektrikli araçların görünür bir ilerleme kaydettiği, ciddi bir pazar payı kapıp güçlü satın alma niyeti yarattığı Avrupa ülkelerinden biridir. Buna rağmen, Belçikalılar elektrikli araçları çevre sorunlarına bir çözüm olarak görmeye veya sürdürülebilir ulaşım yöntemlerinin otomobillerin aleyhine gelişimi desteklemeye diğer ülkelerin vatandaşları kadar yatkın değil.

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways.



Brezilya

■ Brezilya ■ 15 ülkenin ortalaması

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

206 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

2,9 milyon araç
(5 arasından 15. *)

Elektrikli araç pazar payı

■ %0,1
■ %2,5

Otomobilleri sevenlerin oranı

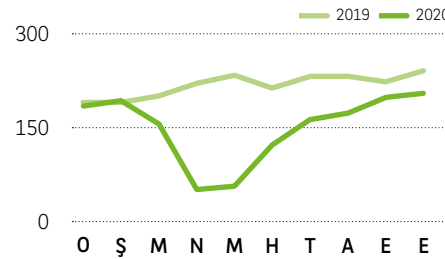
■ %80
■ %52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%51 Geçen yıl %68 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³

(Bin araç)



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 **2,79** | 2020 **1,92** (-%31) | 2021 **2,31** (+%20)

SENTEZ

Brezilya, en yüksek otomobil seven katılımcı oranına sahiptir. Diğer yandan, otomobillere yöneltilen eleştirilerin haklı olduğuna inanmaya en yatkın olan millet de Brezilyalılardır. Elektrikli otomobilleri çevre sorunlarına bir çözüm olarak görüyorlar ama bu durum satışlara henüz yansımada. Brezilya'nın küresel sağlık krizinin yanı sıra bir ekonomik ve siyasi kriz ile boğuşuyor olması, 2019 ve 2020 yıllarında araç satın alma niyetinde görülen düşüşü açıklamaktadır.

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways

Otomobiller: İmkansız bir ayrılık mı?

Bu ayrılığı düşünen katılımcı oranı...

👍 MÜMKÜN

Otomobil eleştirilerinin haklı olduğunu düşünenler

■ %87
■ %72

Çevreyi kirleten araçların vergilendirilmesine katılanlar

■ %54
■ %61

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanın daraltılmasını destekleyenler

■ %52
■ %64

👎 İMKANSIZ

Kişisel bir ilişki

Otomobilsiz yaşamaya hazır olanlar

■ %54
■ %45

Otomobil içinde güvende hissedenler

■ %78
■ %76

Ulusal bir ilişki

Ulusal otomotiv endüstrisini destekleyenler

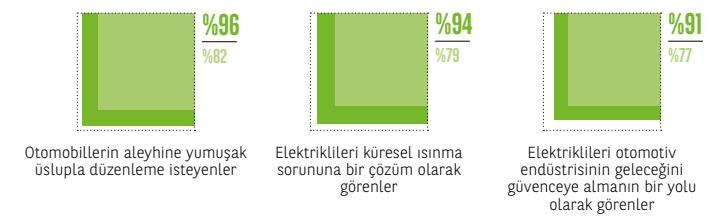
■ %80
■ %74

Devletin otomotiv endüstrisini yeterince desteklemediğini düşünenler

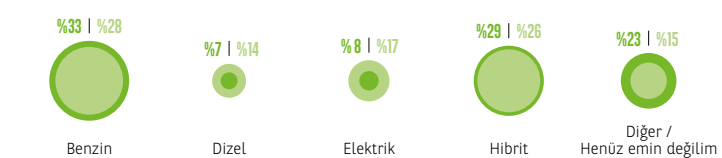
■ %81
■ %61

Yeşil ve duyarlı bir gelecek?

Katılımcıların oranı



Satın alacakları bir sonraki aracın enerji kaynağı





Çin

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

118 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

25,7 milyon araç
(1 arasından 15. *)

Elektrikli araç pazar payı

■ %4,9
■ %2,5

Otomobilleri sevenlerin oranı

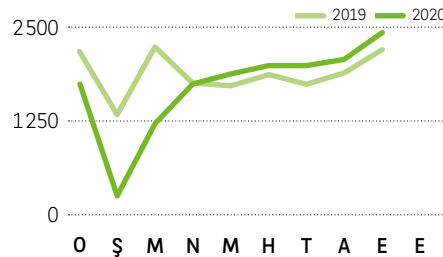
■ %49
■ %52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%43 Geçen yıl %43 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³

(Bin araç)



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 **25,8** | 2020 **23,4** (-%9) | 2021 **25,8** (+%10)

SENTEZ

Çin, otomotiv endüstrisinin şampiyonu olma görevini üstlendi. Çin piyasası Covid-19'dan daha az etkilendi ve 2021 yılında geçen yıla benzer satın alma niyeti ile birlikte bu boşluğu kapatması bekleniyor. Çinlilerin otomobillere karşı tutumu çok net: Çevreyi kirlüten araçlardan daha fazla vergi alınmasını ve araç kullanımı geleceğinin elektrikli olmasını istiyorlar.

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways

■ Çin ■ 15 ülkenin ortalaması

Otomobiller: İmkansız bir ayrılık mı?

Bu ayrılığı düşünen katılımcı oranı...

👍 MÜMKÜN

Otomobil eleştirilerinin haklı olduğunu düşünenler

■ %80
■ %72

Çevreyi kirlüten araçların vergilendirilmesine katılanlar

■ %79
■ %61

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanın daraltılmasını destekleyenler

■ %54
■ %64

👎 İMKANSIZ

Kişisel bir ilişki

Otomobilsiz yaşamaya hazır olanlar
■ %45
■ %45

Otomobil içinde güvende hissedenler

■ %91
■ %76

Ulusal bir ilişki

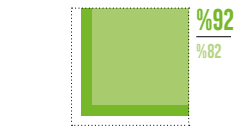
Ulusal otomotiv endüstrisini destekleyenler
■ %75
■ %74

Devletin otomotiv endüstrisini yeterince desteklemediğini düşünenler

■ %59
■ %61

Yeşil ve duyarlı bir gelecek?

Katılımcıların oranı



Otomobillerin aleyhine yumuşak üslupla düzenleme isteyenler

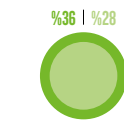


Elektriklileri küresel ısınma sorununa bir çözüm olarak görenler



Elektriklileri otomotiv endüstrisinin geleceğini güvenceye almanın bir yolu olarak görenler

Satın alacakları bir sonraki aracın enerji kaynağı



Benzin



Dizel



Elektrik



Hibrit



Diğer / Henüz emin değilim



İspanya

■ İspanya ■ 15 ülkenin ortalaması

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

629 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

2,8 milyon araç
(6 arasından 15. *)

Elektrikli araç pazar payı

■ %1,4
■ %2,5

Otomobilleri sevenlerin oranı

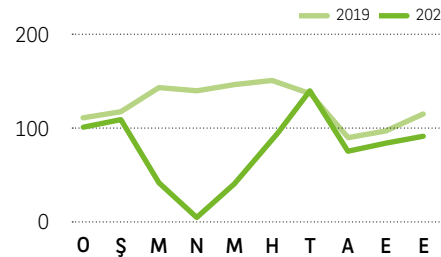
■ %61
■ %52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%33 Geçen yıl %46 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³

(Bin araç)



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 **1,50** | 2020 **0,96** (-%36) | 2021 **1,12** (+%16)

SENTEZ

2020 yılında Covid-19'dan en sert etkilenen otomotiv pazarı İspanya oldu. İspanya, son derece gelişmiş bir otomotiv endüstrisine ve otomobillere ortalamadan daha tutkulu bir halka sahiptir. Yine de, komşuları Portekiz gibi, İspanyollar da otomobillere yöneltilen eleştirilerin haklı olduğunu ve şehir içindeki varlıklarının azaltılması gerektiği düşünüyor.

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways

Otomobiller: İmkansız bir ayrılık mı?

Bu ayrılığı düşünen katılımcı oranı...

👍 MÜMKÜN

Otomobil eleştirilerinin haklı olduğunu düşünenler

■ %82
■ %72

Çevreyi kirlüten araçların vergilendirilmesine katılanlar

■ %58
■ %61

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanın daraltılmasını destekleyenler

■ %72
■ %64

👎 İMKANSIZ

Kişisel bir ilişki

Otomobilsiz yaşamaya hazır olanlar
■ %47
■ %45

Otomobil içinde güvende hissedenler

■ %73
■ %76

Ulusal bir ilişki

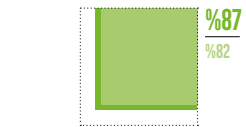
Ulusal otomotiv endüstrisini destekleyenler
■ %86
■ %74

Devletin otomotiv endüstrisini yeterince desteklemediğini düşünenler

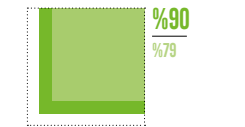
■ %78
■ %61

Yeşil ve duyarlı bir gelecek?

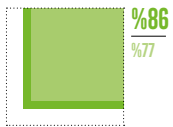
Katılımcıların oranı



Otomobillerin aleyhine yumuşak üslupla düzenleme isteyenler

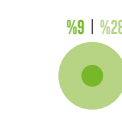


Elektriklileri küresel ısınma sorununa bir çözüm olarak görenler

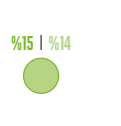


Elektriklileri otomotiv endüstrisinin geleceğini güvenceye almanın bir yolu olarak görenler

Satın alacakları bir sonraki aracın enerji kaynağı



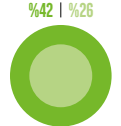
Benzin



Dizel



Elektrik



Hibrit



Diğer / Henüz emin değilim



ABD

■ ABD ■ 15 ülkenin ortalaması

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

821 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

10,9 milyon araç
(2 arasından 15. *)

Elektrikli araç pazar payı

■ %2,1
■ %2,5

Otomobilleri sevenlerin oranı

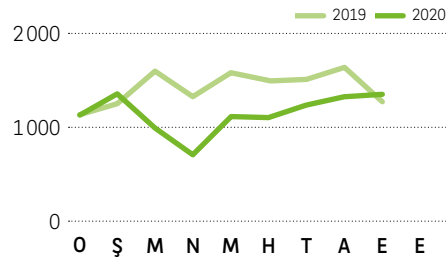
■ %61
■ %52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%37 Geçen yıl %48 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³

(Bin araç)



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 **17,5** | 2020 **14,3** (-%18) | 2021 **15,6** (+%9)

SENTEZ

ABD, 2021 yılında yine otomobillerin memleketi olacak: Sağlık krizinin satın alma niyeti üzerindeki etkisi nispeten hafif kaldı ve Amerikalılar 2021 yılında da endüstrilerine öncelik vermeye devam etti. Klışeler bir kenara, Amerikalıların büyük kısmı şehir içi otomobil varlığının azalmasını istiyor, otomobilsiz yaşamaya hazır olan katılımcı oranı ise küresel ortalama ile paralellik gösteriyor.

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

86 Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways

Otomobiller: İmkansız bir ayrılık mı?

Bu ayrılığı düşünen katılımcı oranı...

👍 MÜMKÜN

Otomobil eleştirilerinin haklı olduğunu düşünenler

■ %68
■ %72

Çevreyi kirleten araçların vergilendirilmesine katılanlar

■ %50
■ %61

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanın daraltılmasını destekleyenler

■ %58
■ %64

👎 İMKANSIZ

Kişisel bir ilişki

Otomobilsiz yaşamaya hazır olanlar
■ %42
■ %45

Otomobil içinde güvende hissedenerler

■ %79
■ %76

Ulusal bir ilişki

Ulusal otomotiv endüstrisini destekleyenler
■ %81
■ %74

Devletin otomotiv endüstrisini yeterince desteklemediğini düşünenler

■ %45
■ %61

Yeşil ve duyarlı bir gelecek?

Katılımcıların oranı



Otomobillerin aleyhine yumuşak üslupla düzenleme isteyenler

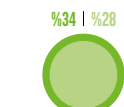


Elektriklileri küresel ısınma sorununa bir çözüm olarak görenler



Elektriklileri otomotiv endüstrisinin geleceğini güvenceye almanın bir yolu olarak görenler

Satın alacakları bir sonraki aracın enerji kaynağı



Benzin



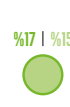
Dizel



Elektrik



Hibrit



Diğer / Henüz emin değilim



Fransa

■ Fransa ■ 15 ülkenin ortalaması

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

596 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

2,2 milyon araç
(7 arasından 15. *)

Elektrikli araç pazar payı

■ %2,8
■ %2,5

Otomobilleri sevenlerin oranı

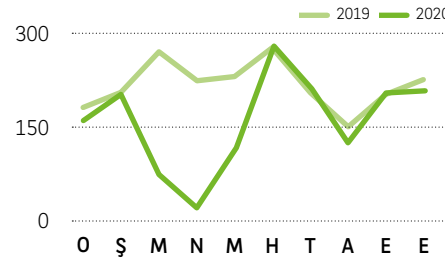
■ %50
■ %52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%26 Geçen yıl %36 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³

(Bin araç)



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 **2,76** | 2020 **2,00** (-%27) | 2021 **2,30** (+%15)

SENTEZ

Birçok kişi henüz aracı olmadan yaşamaya hazır olmasa da Fransa'da otomobillere verilen önem hızla düşüyor. Fransızlar, otomobillere yöneltilen eleştirilerin haklı olduğuna inanmaya daha az yatkınlar. Fransız markalarının Avrupa elektrikli araç piyasasındaki yüksek penetrasyon oranına rağmen, bu araçları satın alma niyetleri küresel ortalamanın altındadır.

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

87 Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways

Otomobiller: İmkansız bir ayrılık mı?

Bu ayrılığı düşünen katılımcı oranı...

👍 MÜMKÜN

Otomobil eleştirilerinin haklı olduğunu düşünenler

■ %60
■ %72

Çevreyi kirleten araçların vergilendirilmesine katılanlar

■ %64
■ %61

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanın daraltılmasını destekleyenler

■ %63
■ %64

👎 İMKANSIZ

Kişisel bir ilişki

Otomobilsiz yaşamaya hazır olanlar
■ %35
■ %45

Otomobil içinde güvende hissedenerler

■ %79
■ %76

Ulusal bir ilişki

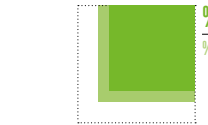
Ulusal otomotiv endüstrisini destekleyenler
■ %67
■ %74

Devletin otomotiv endüstrisini yeterince desteklemediğini düşünenler

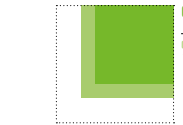
■ %50
■ %61

Yeşil ve duyarlı bir gelecek?

Katılımcıların oranı



Otomobillerin aleyhine yumuşak üslupla düzenleme isteyenler

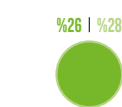


Elektriklileri küresel ısınma sorununa bir çözüm olarak görenler



Elektriklileri otomotiv endüstrisinin geleceğini güvenceye almanın bir yolu olarak görenler

Satın alacakları bir sonraki aracın enerji kaynağı



Benzin



Dizel



Elektrik



Hibrit



Diğer / Henüz emin değilim



İtalya

■ İtalya ■ 15 ülkenin ortalaması

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

730 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

0,9 milyon araç
(10 arasından 15. *)

Elektrikli araç pazar payı

■ %0,9
■ %2,5

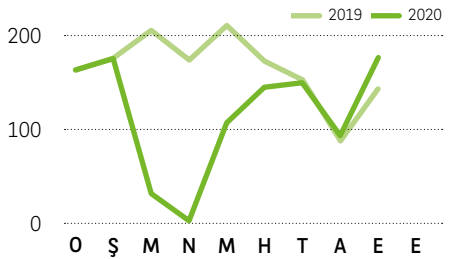
Otomobilleri sevenlerin oranı

■ %48
■ %52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%46 Geçen yıl %54 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³
(Bin araç)



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 **2,13** | 2020 **1,42** (-%33) | 2021 **1,68** (+%18)

SENTEZ

İtalya araç kullanımının bir keyif olarak gördüğü ve motorlu araç kullanımının en yüksek olduğu ülkelerden biri olsa da, İtalyanlar araç kullanımı konusunda nispeten isteksizler. Şehir içi otomobil varlığının azaltılmasını tercih ediyorlar ve bu ulaşım şekline yöneltilen eleştirileri anlıyorlar. Fakat ülke yollarında bulunan elektrikli araç oranı bakımından Avrupalı komşularının gerisindedir.

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways



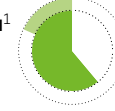
Japonya

■ Japonya ■ 15 ülkenin ortalaması

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

609 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

9,7 milyon araç
(3 arasından 15. *)

Elektrikli araç pazar payı

■ %0,9
■ %2,5

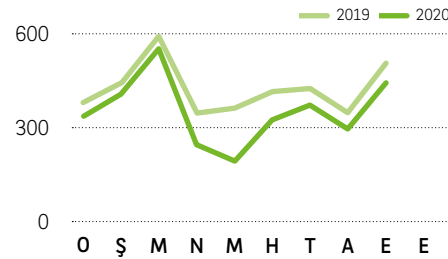
Otomobilleri sevenlerin oranı

■ %33
■ %52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%18 Geçen yıl %26 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³
(Bin araç)



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 **5,20** | 2020 **4,36** (-%16) | 2021 **4,71** (+%8)

SENTEZ

Otomobillerden vazgeçme konusunda biraz çekingen olsalar da, Japonlar otomobili bir tutku nesnesinden ziyade faydalı bir araç olarak görüyor. Ülke, son derece gelişmiş ve halk tarafından desteklenen bir otomotiv endüstrisine sahiptir. Elektrikli ve hibrit araç satın alma niyeti diğer ülkelere göre daha yüksektir.

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways



Hollanda

Hollanda 15 ülkenin ortalaması

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

580 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

0,3 milyon araç
(15 arasından 15.*)

Elektrikli araç pazar payı

%15
%2,5

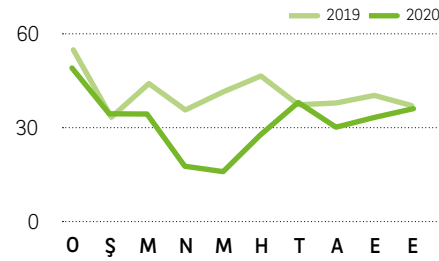
Otomobilleri sevenlerin oranı

%42
%52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%18 Geçen yıl %33 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³
(Bin araç)



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 0,53 | 2020 0,41 (-%23) | 2021 0,46 (+%10)

SENTEZ

Bisikletler ülkesi, hali hazırda sürdürülebilir seyahat yöntemlerine büyük önem veriyor. Bu yüzden, Hollandalılar otomobil varlığını daha da azaltıp alternatif ulaşım yöntemlerinin geliştirilmesine o kadar yatkın değillerdir. Elektrikli araçların pazar payı araştırmaya dahil diğer ülkelere göre daha yüksektir ama elektrikli araçlara yönelik satın alma niyeti ortalamadan farklı değildir. Hollanda dünyanın en gelişmiş şarj ağlarından birine sahiptir; Avrupa'nın şarj noktalarından %25'i bu ülkede bulunmaktadır.

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways



Polonya

Polonya 15 ülkenin ortalaması

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

719 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

0,6 milyon araç
(11 arasından 15.*)

Elektrikli araç pazar payı

%0,5
%2,5

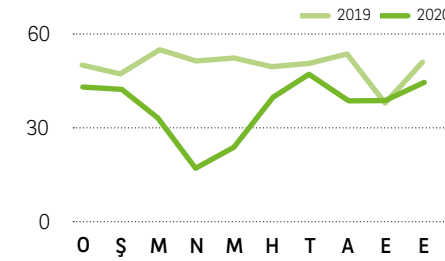
Otomobilleri sevenlerin oranı

%49
%52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%31 Geçen yıl %44 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³
(Bin araç)



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 0,66 | 2020 0,49 (-%25) | 2021 0,56 (+%15)

SENTEZ

Polonyalıların büyük kısmı otomobilsiz yaşamaya hazır olduğunu söylese de Polonya canlı ikinci el pazarı sayesinde dünyanın en yüksek otomobil sahipliği oranlarından birine sahiptir. Polonya hem pazar payı hem de satın alma niyeti bakımından elektrikli araç gelişiminde Avrupa'nın gerisinde kalıyor.

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways

Otomobiller: İmkansız bir ayrılık mı?

Bu ayrılığı düşünen katılımcı oranı...

MÜMKÜN

Otomobil eleştirilerinin haklı olduğunu düşünenler
%67
%72

Çevreyi kirleten araçların vergilendirilmesine katılanlar
%58
%61

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanın daraltılmasını destekleyenler

%70
%64

Otomobilleri sevenlerin oranı

%49
%52

Yeşil ve duyarlı bir gelecek?

Katılımcıların oranı



Satın alacakları bir sonraki aracın enerji kaynağı



Otomobiller: İmkansız bir ayrılık mı?

Bu ayrılığı düşünen katılımcı oranı...

MÜMKÜN

Otomobil eleştirilerinin haklı olduğunu düşünenler
%66
%72

Çevreyi kirleten araçların vergilendirilmesine katılanlar
%59
%61

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanın daraltılmasını destekleyenler

%60
%64

Otomobilleri sevenlerin oranı

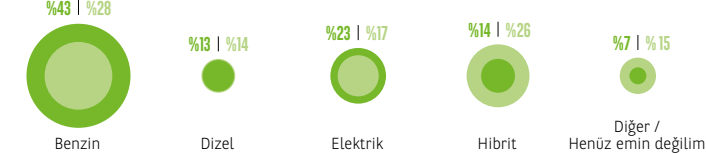
%42
%52

Yeşil ve duyarlı bir gelecek?

Katılımcıların oranı



Satın alacakları bir sonraki aracın enerji kaynağı



Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

610 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

0,3 milyon araç
(13 arasından 15. *)

Elektrikli araç pazar payı

■ %5,7
■ %2,5

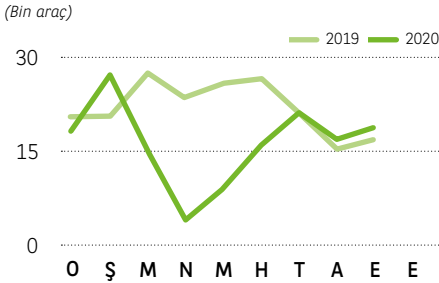
Otomobilleri sevenlerin oranı

■ %43
■ %52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%23 Geçen yıl %35 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 **0,27** | 2020 **0,18** (-%32) | 2021 **0,22** (+%18)

SENTEZ

Yüksek motorlu araç kullanım oranından da anlaşıldığı üzere, otomobil Portekiz'de önemli bir yere sahiptir. Otomobilin statüsünü artırdığını düşünen insan sayısı dünyanın kalanına kıyasla Portekiz'de daha yüksektir. Buna rağmen, katılımcıların büyük kısmı sürdürülebilir ulaşım yöntemlerinin otomobillerin aleyhine olsa da geliştirilmesini destekliyor çünkü otomobillerin kasabalar ve şehirlerde çok yer kapladığını düşünüyor.

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways

Otomobiller: İmkansız bir ayrılık mı?

Bu ayrılığı düşünen katılımcı oranı...

■ MÜMKÜN

Otomobil eleştirilerinin haklı olduğunu düşünenler

■ %83
■ %72

Çevreyi kirleten araçların vergilendirilmesine

■ %65
■ %61

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanın daraltılmasını destekleyenler

■ %78
■ %64

■ İMKANSIZ

Kişisel bir ilişki

Otomobilsiz yaşamaya hazır olanlar
■ %41
■ %45

Otomobil içinde güvende hissedenerler

■ %75
■ %76

Ulusal bir ilişki

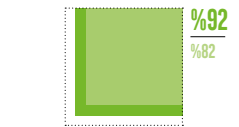
Ulusal otomotiv endüstrisini destekleyenler
■ %68
■ %74

Devletin otomotiv endüstrisini yeterince desteklemediğini düşünenler

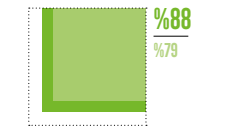
■ %73
■ %61

Yeşil ve duyarlı bir gelecek?

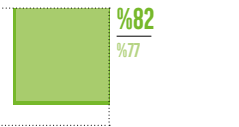
Katılımcıların oranı



Otomobillerin aleyhine yumuşak üslupla düzenleme isteyenler



Elektriklileri küresel ısınma sorununa bir çözüm olarak görenler



Elektriklileri otomotiv endüstrisinin geleceğini güvenceye almanın bir yolu olarak görenler

Satın alacakları bir sonraki aracın enerji kaynağı



Benzin



Dizel



Elektrik



Hibrit



Diğer / Henüz emin değilim

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

603 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

1,4 milyon araç
(9 arasından 15. *)

Elektrikli araç pazar payı

■ %3,2
■ %2,5

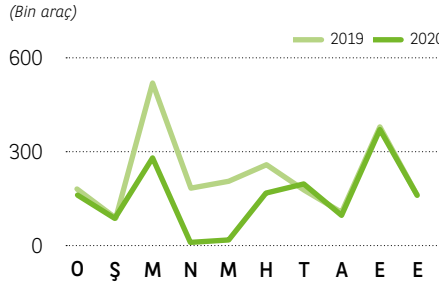
Otomobilleri sevenlerin oranı

■ %48
■ %52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%27 Geçen yıl %35 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 **2,68** | 2020 **1,87** (-%30) | 2021 **2,08** (+%11)

SENTEZ

Sağlık krizinden ciddi biçimde etkilanmeyen ve satın alma niyetinden de anlaşıldığı üzere, İngilizler otomotiv endüstrilerini desteklemeye yatkındır. Elektrikli araçların gelişimi İngiltere'de son derece hızlı oldu. Komşuları ile kıyaslandığında, yollarda bulunan elektrikli otomobil sayısı şarj ağından daha hızlı artıyor. Satın alma niyetinin yaklaşık %50'si elektrikli veya hibrit araçlara yönelik olduğu için bu trend 2021 yılında da devam edecektir.

* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways

Otomobiller: İmkansız bir ayrılık mı?

Bu ayrılığı düşünen katılımcı oranı...

■ MÜMKÜN

Otomobil eleştirilerinin haklı olduğunu düşünenler

■ %69
■ %72

Çevreyi kirleten araçların vergilendirilmesine katılanlar

■ %64
■ %61

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanın daraltılmasını destekleyenler

■ %68
■ %64

■ İMKANSIZ

Kişisel bir ilişki

Otomobilsiz yaşamaya hazır olanlar
■ %51
■ %45

Otomobil içinde güvende hissedenerler

■ %75
■ %76

Ulusal bir ilişki

Ulusal otomotiv endüstrisini destekleyenler
■ %70
■ %74

Devletin otomotiv endüstrisini yeterince desteklemediğini düşünenler

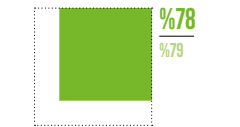
■ %56
■ %61

Yeşil ve duyarlı bir gelecek?

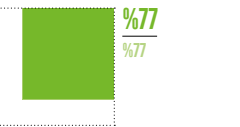
Katılımcıların oranı



Otomobillerin aleyhine yumuşak üslupla düzenleme isteyenler

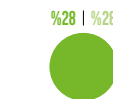


Elektriklileri küresel ısınma sorununa bir çözüm olarak görenler



Elektriklileri otomotiv endüstrisinin geleceğini güvenceye almanın bir yolu olarak görenler

Satın alacakları bir sonraki aracın enerji kaynağı



Benzin



Dizel



Elektrik



Hibrit



Diğer / Henüz emin değilim

Otomobil yaygınlığı

2018 motorlu araç sahiplik oranı¹

195 Araç
(1000 kişi başına)
(Dünya: 182)



2019 Otomotiv Üretimi¹

1,5 milyon
araç
(8 arasında 15.*)

Elektrikli araç pazar payı

N/A
■ %2,5

Otomobilleri sevenlerin oranı

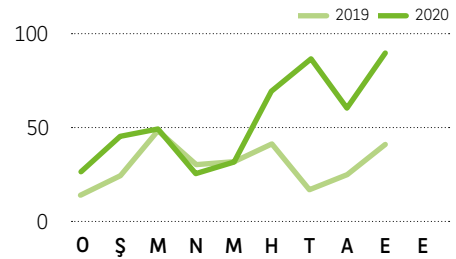
■ %65
■ %52

Gelecek 12 ay için satın alma niyeti

%50 Geçen yıl
%57 idi

Yeni binek otomobil satışlarının aylık değişimi³

(Bin araç)



Piyasa tahmini³ (Milyon adet olarak yeni binek araç satışı)

2019 **0,49** | 2020 **0,69** (+%40) | 2021 **0,76** (+%10)

SENTEZ

Türkiye bu yıl diğerlerinden ayrılıyor: 2019 yılında pazarın çökmesinin ardından, 2020 yılında sektörde ciddi büyüme yaşayan tek ülkedir. Türkiye'nin motorlu araç sahiplik oranı hala düşük ve otomotiv endüstrisi hala gelişiyor olsa da, Türkler otomobillerin çok fazla varlık gösterdiğini düşünüyor ve bunun azalmasını istiyor.

Otomobiller: İmkansız bir ayrılık mı?

Bu ayrılığı düşünen katılımcı oranı...

■ MÜMKÜN

Otomobil eleştirilerinin haklı olduğunu düşünenler



Çevreyi kirleten araçların vergilendirilmesine katılanlar

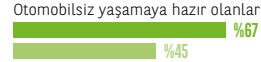


Şehirlerde otomobillere ayrılan alanın daraltılmasını destekleyenler



■ İMKANSIZ

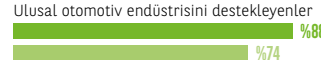
Kişisel bir ilişki



Otomobil içinde güvende hissedenerler



Ulusal bir ilişki



Devletin otomotiv endüstrisini yeterince desteklemediğini düşünenler

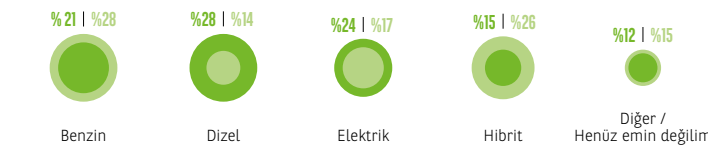


Yeşil ve duyarlı bir gelecek?

Katılımcıların oranı



Satın alacakları bir sonraki aracın enerji kaynağı



* Cetelem Gözlemevi ülkeleri.

Kaynaklar: ¹ OICA. ² ACEA (Avrupa Ülkeleri) / IEA (Diğer Ülkeler). ³ OICA (Ağustos 2020'e kadar) / ACEA ve ulusal federasyonlar (Eylül 2020) / 2020 Tahmini: C-Ways

Önümüzdeki 12 ay içinde otomobil satın almayı planlıyor musunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Evet	Hayır	Henüz emin değilim
Güney Afrika	%42	%32	%26
Almanya	%23	%54	%23
Belçika	%15	%62	%23
Brezilya	%51	%25	%24
Çin	%43	%43	%14
İspanya	%33	%37	%30
ABD	%37	%43	%20
Fransa	%26	%46	%28
İtalya	%46	%28	%26
Japonya	%18	%62	%20
Hollanda	%18	%51	%31
Polonya	%31	%31	%38
Portekiz	%23	%43	%34
İngiltere	%27	%51	%22
Türkiye	%50	%30	%20
Avrupa ortalaması	%27	%45	%28
15 ülkenin ortalaması	%32	%43	%25

Otomobil satın alma niyetiniz COVID-19'dan etkilendi mi?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. Gelecek 12 ay içinde otomobil satın almayı planlayan katılımcıların verdikleri yanıtlar.

	Kesinlikle evet	Evet, nispeten	Hayır, pek değil	Kesinlikle hayır
Güney Afrika	%18	%17	%41	%24
Almanya	%19	%15	%27	%39
Belçika	%5	%9	%24	%62
Brezilya	%23	%24	%26	%27
Çin	%16	%45	%29	%10
İspanya	%14	%33	%30	%23
ABD	%35	%23	%20	%22
Fransa	%17	%20	%20	%43
İtalya	%12	%23	%28	%37
Japonya	%23	%22	%18	%37
Hollanda	%10	%28	%31	%31
Polonya	%19	%21	%34	%26
Portekiz	%8	%12	%42	%38
İngiltere	%34	%21	%28	%17
Türkiye	%35	%20	%36	%9
Avrupa ortalaması	%16	%21	%29	%34
15 ülkenin ortalaması	%21	%23	%29	%27

Sağlık krizi ve bu krizin ekonomik sonuçlarının bir sonraki otomobiliniz için yapacağınız harcamayı etkileyeceğini düşünüyor musunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. Önümüzdeki 12 ay içinde otomobil satın almayı planlayan katılımcıların verdiği yanıtlar.

	Evet, daha çok harcayacağım	Evet, daha az harcayacağım	Hayır, bir etkisi olmayacak
Güney Afrika	%43	%42	%15
Almanya	%28	%28	%44
Belçika	%21	%27	%52
Brezilya	%40	%38	%22
Çin	%32	%36	%32
İspanya	%16	%43	%41
ABD	%46	%27	%27
Fransa	%24	%32	%44
İtalya	%19	%47	%34
Japonya	%37	%13	%50
Hollanda	%30	%34	%36
Polonya	%26	%40	%34
Portekiz	%29	%40	%31
İngiltere	%39	%33	%28
Türkiye	%62	%30	%8
Avrupa ortalaması	%25	%38	%37
15 ülkenin ortalaması	%35	%35	%30

Devletin otomotiv endüstrisi ve ticaretini destekleme çabalarını nasıl buluyorsunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Aşırı	Yetersiz	Olmaması gerektiği gibi
Güney Afrika	%10	%76	%14
Almanya	%28	%49	%23
Belçika	%15	%58	%27
Brezilya	%8	%81	%11
Çin	%9	%59	%32
İspanya	%9	%78	%13
ABD	%19	%45	%36
Fransa	%21	%50	%29
İtalya	%12	%58	%30
Japonya	%26	%34	%40
Hollanda	%12	%56	%32
Polonya	%11	%73	%16
Portekiz	%7	%73	%20
İngiltere	%11	%56	%33
Türkiye	%29	%60	%11
Avrupa ortalaması	%14	%61	%25
15 ülkenin ortalaması	%15	%61	%24

Bildiğiniz kadarıyla, hükümetiniz otomotiv endüstrisini desteklemek için bir plan başlattı mı?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Evet	Hayır	Bilmiyorum
Güney Afrika	%11	%52	%37
Almanya	%24	%29	%47
Belçika	%10	%36	%54
Brezilya	%15	%38	%47
Çin	%53	%13	%34
İspanya	%34	%17	%49
ABD	%20	%34	%46
Fransa	%50	%16	%34
İtalya	%55	%12	%33
Japonya	%17	%28	%55
Hollanda	%21	%25	%54
Polonya	%17	%36	%47
Portekiz	%33	%16	%51
İngiltere	%18	%33	%49
Türkiye	%41	%29	%30
Avrupa ortalaması	%29	%24	%47
15 ülkenin ortalaması	%28	%28	%44

Sizce, otomobillere yöneltilen eleştiriler haklı mı?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Tamamen haklı	Biraz haklı	Biraz haksız	Tamamen haksız
Güney Afrika	%17	%60	%17	%6
Almanya	%16	%39	%33	%12
Belçika	%13	%50	%29	%8
Brezilya	%26	%61	%11	%2
Çin	%7	%73	%19	%1
İspanya	%26	%56	%14	%4
ABD	%21	%47	%22	%10
Fransa	%14	%46	%30	%10
İtalya	%19	%60	%17	%4
Japonya	%10	%60	%25	%5
Hollanda	%11	%55	%26	%8
Polonya	%18	%49	%29	%4
Portekiz	%19	%64	%14	%3
İngiltere	%20	%49	%24	%7
Türkiye	%28	%52	%15	%5
Avrupa ortalaması	%17	%52	%24	%7
15 ülkenin ortalaması	%17	%55	%22	%6

Çevre üzerindeki etkisi sebebiyle otomotiv endüstrisine yöneltilen eleştirilerin diğer sektörlerde (tarım, inşaat, enerji, tekstil vs.) göre daha mı az yoksa daha mı fazla olduğuna inanıyorsunuz?
Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Evet	Hayır	Ne daha az ne daha fazla eleştiri
Güney Afrika	%29	%31	%40
Almanya	%44	%19	%37
Belçika	%55	%14	%31
Brezilya	%39	%23	%38
Çin	%26	%25	%49
İspanya	%63	%13	%24
ABD	%39	%17	%44
Fransa	%52	%12	%36
İtalya	%59	%16	%25
Japonya	%30	%20	%50
Hollanda	%37	%26	%37
Polonya	%47	%20	%33
Portekiz	%53	%13	%34
İngiltere	%47	%16	%37
Türkiye	%44	%29	%27
Avrupa ortalaması	%51	%16	%33
15 ülkenin ortalaması	%44	%20	%36

En az çevre dostu olan araçların (4x4'ler, SUV'lar, büyük sedanlar, spor otomobiller vb.) aşağıdaki kısıtlamalara tabi olması gerektiğine inanıyor musunuz?
Her ifade için bir yanıt seçilebilir. “Kesinlikle evet” ve “Evet, biraz” yanıtı veren katılımcıların özeti. Diğer olası yanıtlar “Hayır, tam olarak değil” ve “Kesinlikle hayır” idi.

	CO ₂ emisyonu sınırı	Güç sınırlaması	Daha yüksek vergi	Üretilen araç sayısının kısıtlanması	Şehir içinde kullanımın yasaklanması	Satın alındıktan sonra parça değişimi yapılmaması	Reklam yasağı	Yok
Güney Afrika	%74	%54	%52	%53	%44	%42	%27	%13
Almanya	%77	%61	%62	%54	%59	%42	%44	%12
Belçika	%79	%60	%61	%53	%48	%42	%42	%13
Brezilya	%87	%59	%54	%62	%49	%54	%42	%7
Çin	%88	%76	%79	%77	%63	%61	%60	%2
İspanya	%85	%68	%58	%62	%63	%43	%41	%9
ABD	%67	%53	%50	%52	%48	%45	%41	%23
Fransa	%80	%69	%64	%63	%56	%49	%51	%11
İtalya	%86	%67	%66	%58	%62	%50	%41	%6
Japonya	%75	%60	%60	%58	%49	%46	%43	%16
Hollanda	%73	%52	%59	%53	%52	%40	%39	%17
Polonya	%79	%60	%58	%60	%51	%46	%44	%15
Portekiz	%87	%63	%65	%61	%56	%40	%42	%8
İngiltere	%76	%64	%64	%63	%56	%48	%46	%14
Türkiye	%87	%69	%68	%63	%62	%59	%57	%5
Avrupa orta- laması	%80	%63	%62	%58	%56	%44	%43	%12
15 ülkenin ortalaması	%80	%62	%61	%59	%55	%47	%44	%11

Otomobiller hakkında ne düşünüyorsunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Bayılıyorum	Beğeniyorum	Biraz ilgiliyim	İlgili değilim
Güney Afrika	%40	%29	%29	%2
Almanya	%27	%16	%43	%14
Belçika	%18	%28	%35	%19
Brezilya	%48	%32	%16	%4
Çin	%13	%36	%31	%20
İspanya	%27	%34	%32	%7
ABD	%36	%25	%27	%12
Fransa	%17	%33	%31	%19
İtalya	%4	%44	%41	%11
Japonya	%14	%19	%39	%28
Hollanda	%23	%19	%41	%17
Polonya	%24	%25	%41	%10
Portekiz	%22	%21	%48	%9
İngiltere	%23	%25	%34	%18
Türkiye	%43	%22	%25	%10
Avrupa ortalaması	%21	%27	%38	%14
15 ülkenin ortalaması	%25	%27	%34	%14

Aşağıdaki eşyalara ne kadar bağlısınız?

Her ifade için bir yanıt seçilebilir. Puanlar 1 (hiç bağlı değilim) ile 10 (çok bağılıyım) arasındadır.

	Cep telefonunuz	Otomobiliniz	Eviniz	Dizüstü bilgisayarınız
Güney Afrika	8,52	6,87	8,41	7,00
Almanya	6,31	6,10	8,02	5,84
Belçika	7,29	6,70	8,35	6,84
Brezilya	8,24	6,89	8,45	6,87
Çin	8,07	6,07	8,25	5,88
İspanya	7,39	7,29	8,56	6,96
ABD	7,65	6,76	7,46	6,06
Fransa	6,98	6,55	7,92	6,55
İtalya	7,51	7,27	8,40	7,08
Japonya	6,17	5,76	7,08	5,10
Hollanda	7,21	6,52	8,23	6,47
Polonya	8,04	6,88	8,58	7,32
Portekiz	7,39	7,12	8,51	7,05
İngiltere	6,72	6,01	7,63	5,98
Türkiye	7,77	6,56	8,10	6,67
Avrupa ortalaması	7,20	6,72	8,24	6,68
15 ülkenin ortalaması	7,42	6,62	8,13	6,51

Sizce, günümüz dünyasında otomobillere ne kadar ilgi gösteriliyor?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Çok fazla önem	Gerektiğinden az önem	Ne çok fazla ne de çok az
Güney Afrika	%69	%6	%25
Almanya	%42	%7	%51
Belçika	%49	%9	%42
Brezilya	%71	%8	%21
Çin	%57	%13	%30
İspanya	%48	%9	%43
ABD	%47	%13	%40
Fransa	%46	%7	%47
İtalya	%59	%12	%29
Japonya	%65	%17	%18
Hollanda	%42	%13	%45
Polonya	%58	%11	%31
Portekiz	%73	%4	%23
İngiltere	%39	%17	%44
Türkiye	%77	%13	%10
Avrupa ortalaması	%51	%10	%39
15 ülkenin ortalaması	%56	%11	%33

Şehirlerde otomobillere ayrılan alan (şeritler, park yerleri, otoparklar vs.) hakkında ne düşünüyorsunuz?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Azaltılıyor	Artırılıyor	Aynı seviyede
Güney Afrika	%12	%70	%18
Almanya	%49	%20	%31
Belçika	%48	%31	%21
Brezilya	%45	%37	%18
Çin	%8	%61	%31
İspanya	%32	%27	%41
ABD	%27	%45	%28
Fransa	%58	%19	%23
İtalya	%23	%41	%36
Japonya	%41	%22	%37
Hollanda	%35	%37	%28
Polonya	%15	%64	%21
Portekiz	%28	%48	%24
İngiltere	%33	%43	%24
Türkiye	%22	%65	%13
Avrupa ortalaması	%35	%37	%28
15 ülkenin ortalaması	%32	%42	%26

Şehirlerde otomobillere ayrılan alanın (şeritler, park yerleri, otoparklar vs.) azaltılması sizce faydalı olur mu?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Son derece faydalı olur	Biraz faydalı olur	Çok faydalı olmaz	Hiç faydalı olmaz
Güney Afrika	%15	%40	%33	%12
Almanya	%27	%43	%20	%10
Belçika	%17	%36	%34	%13
Brezilya	%12	%40	%30	%18
Çin	%12	%42	%34	%12
İspanya	%18	%54	%23	%5
ABD	%24	%34	%30	%12
Fransa	%21	%42	%25	%12
İtalya	%21	%57	%17	%5
Japonya	%12	%48	%31	%9
Hollanda	%16	%44	%33	%7
Polonya	%17	%53	%22	%8
Portekiz	%26	%52	%17	%5
İngiltere	%19	%49	%25	%7
Türkiye	%29	%44	%19	%8
Avrupa ortalaması	%20	%48	%24	%8
15 ülkenin ortalaması	%19	%45	%26	%10

Otomobilsiz yaşamaya hazır mısınız?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Kesinlikle evet	Evet, bir derece	Hayır, tam olarak değil	Kesinlikle hayır
Güney Afrika	%9	%26	%39	%26
Almanya	%22	%23	%40	%15
Belçika	%13	%20	%37	%30
Brezilya	%18	%36	%28	%18
Çin	%12	%33	%38	%17
İspanya	%14	%33	%43	%10
ABD	%20	%22	%30	%28
Fransa	%14	%21	%35	%30
İtalya	%9	%31	%33	%27
Japonya	%10	%24	%30	%36
Hollanda	%18	%27	%38	%17
Polonya	%26	%34	%31	%9
Portekiz	%12	%29	%38	%21
İngiltere	%23	%28	%30	%19
Türkiye	%23	%44	%25	%8
Avrupa ortalaması	%17	%27	%36	%20
15 ülkenin ortalaması	%16	%29	%34	%21

Son birkaç yıl içinde otomobil kullanımınız ne yönde değişti?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Arttı	Ne arttı ne azaldı	Azaldı
Güney Afrika	%47	%35	%18
Almanya	%23	%55	%22
Belçika	%23	%50	%27
Brezilya	%51	%32	%17
Çin	%66	%30	%4
İspanya	%31	%47	%22
ABD	%31	%41	%28
Fransa	%23	%57	%20
İtalya	%31	%53	%16
Japonya	%24	%66	%10
Hollanda	%21	%51	%28
Polonya	%40	%49	%11
Portekiz	%28	%52	%20
İngiltere	%29	%44	%27
Türkiye	%65	%27	%8
Avrupa ortalaması	%27	%51	%22
15 ülkenin ortalaması	%35	%46	%19

Otomobilinize neden bağlısınız?

Birçok olası yanıt seçilebilir. Otomobiline bağlılığa 5 veya daha yüksek puan veren katılımcıların verdikleri yanıtlar.

	Pratik	İnsanlarla tanışıp etkileşime girmeyi kolaylaştırıyor	Değerli bir nesne	Güzel	Huzur bulmak için en iyi yer	Bir arkadaş gibi	Birçok mutlu anı barındırıyor	Statünüzü artırıyor	İkinci bir ev
Güney Afrika	%70	%33	%67	%38	%32	%35	%44	%38	%24
Almanya	%69	%52	%31	%31	%20	%23	%18	%12	%14
Belçika	%80	%33	%27	%17	%13	%11	%12	%11	%14
Brezilya	%70	%53	%41	%21	%19	%20	%22	%32	%19
Çin	%57	%40	%21	%22	%41	%50	%30	%34	%29
İspanya	%73	%50	%22	%27	%18	%20	%20	%18	%16
ABD	%66	%23	%52	%28	%32	%32	%28	%27	%20
Fransa	%82	%19	%24	%23	%19	%11	%15	%9	%13
İtalya	%78	%26	%16	%18	%22	%29	%20	%13	%21
Japonya	%62	%37	%21	%10	%15	%17	%34	%17	%20
Hollanda	%70	%43	%28	%17	%14	%11	%14	%16	%7
Polonya	%81	%55	%31	%18	%18	%24	%26	%25	%21
Portekiz	%77	%41	%34	%17	%11	%14	%17	%47	%13
İngiltere	%64	%31	%45	%20	%24	%29	%19	%16	%12
Türkiye	%60	%35	%39	%39	%32	%42	%26	%25	%28
Avrupa ortalaması	%75	%39	%28	%21	%18	%19	%18	%19	%15
15 ülkenin ortalaması	%71	%38	%33	%23	%22	%24	%23	%23	%18

Otomobilinizi/otomobillerinizi genel olarak hangi amaçlar için kullanıyorsunuz?

En fazla iki yanıt seçilebilir.

	Otomobilinizi günlük seyahatler için: İşe gitmek, alışveriş yapmak, çocukları taşımak vs. için kullanıyorsunuz	Tatile gitmek, hafta sonu tatili gibi uzun yolculuklar için kullanıyorsunuz	Otomobilinizi yalnızca sürüş keyfi için kullanıyorsunuz	Otomobilinizi sürücü olarak araç paylaşımında kullanıyorsunuz	Diğer
Güney Afrika	%91	%38	%18	%10	%2
Almanya	%83	%52	%16	%3	%3
Belçika	%85	%49	%13	%4	%4
Brezilya	%91	%39	%17	%8	%2
Çin	%93	%58	%13	%8	%1
İspanya	%74	%46	%11	%6	%3
ABD	%87	%38	%22	%6	%2
Fransa	%85	%51	%13	%8	%1
İtalya	%90	%45	%12	%2	%1
Japonya	%86	%53	%10	%12	%1
Hollanda	%74	%46	%27	%5	%2
Polonya	%83	%44	%29	%13	%3
Portekiz	%85	%40	%7	%9	%4
İngiltere	%85	%51	%20	%7	%2
Türkiye	%87	%49	%9	%7	%2
Avrupa ortalaması	%83	%47	%16	%6	%2
15 ülkenin ortalaması	%85	%46	%16	%7	%2

COVID-19 krizi başladığından bu yana otomobil kullanımınız ne yönde değişti?

Birçok olası yanıt seçilebilir. Otomobiline bağlılığa 5 veya daha fazla puan verenlerin yanıtları.

	Günlük seyahat ve işe gidip-gelmek için			Kişisel seyahatler ve gündelik işler için (gıda ve diğer alışveriş, spor faaliyetleri vs.)			Hafta sonu kaçamakları ve tatil için		
	Arttı	Azaldı	Ne arttı ne azaldı	Arttı	Azaldı	Ne arttı ne azaldı	Arttı	Azaldı	Ne arttı ne azaldı
Güney Afrika	%19	%60	%21	%19	%65	%16	%6	%82	%12
Almanya	%18	%25	%57	%17	%30	%53	%14	%44	%42
Belçika	%14	%41	%45	%14	%49	%37	%12	%53	%35
Brezilya	%31	%44	%25	%25	%56	%19	%11	%75	%14
Çin	%51	%32	%17	%40	%48	%12	%30	%53	%17
İspanya	%21	%37	%42	%22	%45	%33	%18	%51	%31
ABD	%24	%38	%38	%20	%50	%30	%17	%53	%30
Fransa	%18	%31	%51	%16	%39	%45	%14	%44	%42
İtalya	%26	%40	%34	%25	%46	%29	%18	%52	%30
Japonya	%22	%20	%58	%17	%39	%44	%9	%53	%38
Hollanda	%16	%35	%49	%18	%42	%40	%13	%55	%32
Polonya	%31	%23	%46	%28	%33	%39	%23	%39	%38
Portekiz	%14	%52	%34	%13	%54	%33	%8	%68	%24
İngiltere	%25	%48	%27	%20	%53	%27	%15	%59	%26
Türkiye	%60	%21	%19	%46	%43	%11	%30	%51	%19
Avrupa ortalaması	%20	%37	%43	%19	%44	%37	%15	%52	%33
15 ülkenin ortalaması	%25	%37	%38	%22	%46	%32	%16	%55	%29

Aşağıdaki ifadeler otomobilinizin sizde bıraktığı izlenimi yansıtıyor mu? **1/2**

Her ifade için bir yanıt seçilebilir.

	Rahatladığım bir yer			Herhangi bir ulaşım yöntemi		
	Evet, sağlık krizi başladığından beri daha da fazla	Evet ama sağlık krizi başladığından beri daha fazla değil	Hayır	Evet, sağlık krizi başladığından beri daha da fazla	Evet ama sağlık krizi başladığından beri daha fazla değil	Hayır
Güney Afrika	%44	%30	%26	%49	%38	%13
Almanya	%34	%23	%43	%33	%32	%35
Belçika	%23	%29	%48	%24	%50	%26
Brezilya	%34	%30	%36	%30	%30	%40
Çin	%53	%31	%16	%27	%27	%46
İspanya	%28	%32	%40	%31	%39	%30
ABD	%38	%34	%28	%38	%48	%14
Fransa	%27	%34	%39	%28	%46	%26
İtalya	%34	%30	%36	%29	%36	%35
Japonya	%28	%54	%18	%31	%60	%9
Hollanda	%23	%40	%37	%27	%52	%21
Polonya	%27	%56	%17	%27	%53	%20
Portekiz	%24	%35	%41	%30	%41	%29
İngiltere	%33	%35	%32	%35	%44	%21
Türkiye	%61	%29	%10	%34	%34	%32
Avrupa ortalaması	%28	%35	%37	%29	%44	%27
15 ülkenin ortalaması	%34	%35	%31	%31	%42	%27

Aşağıdaki ifadeler otomobilinizin sizde bıraktığı izlenimi yansıtıyor mu? **2/2**

Her ifade için bir yanıt seçilebilir.

	Beni dış dünyadan koruyor			Eşsiz bir seyahat özgürlüğü tanıyan bir ulaşım yöntemi		
	Evet, sağlık krizi başladığından beri daha da fazla	Evet ama sağlık krizi başladığından beri daha fazla değil	Hayır	Evet, sağlık krizi başladığından beri daha da fazla	Evet ama sağlık krizi başladığından beri daha fazla değil	Hayır
Güney Afrika	%55	%27	%18	%51	%39	%10
Almanya	%49	%16	%35	%51	%34	%15
Belçika	%33	%31	%36	%39	%52	%9
Brezilya	%52	%26	%22	%56	%37	%7
Çin	%64	%27	%9	%61	%31	%8
İspanya	%48	%25	%27	%48	%44	%8
ABD	%43	%36	%21	%38	%47	%15
Fransa	%45	%34	%21	%44	%47	%9
İtalya	%45	%27	%28	%49	%42	%9
Japonya	%33	%46	%21	%32	%55	%13
Hollanda	%30	%29	%41	%36	%51	%13
Polonya	%49	%37	%14	%43	%53	%4
Portekiz	%47	%28	%25	%45	%45	%10
İngiltere	%46	%29	%25	%46	%42	%12
Türkiye	%61	%26	%13	%64	%26	%10
Avrupa orta-laması	%44	%28	%28	%45	%45	%10
15 ülkenin orta-laması	%46	%30	%24	%47	%43	%10

Sürdürülebilir seyahat yöntemlerine (yürüme, bisiklet, scooter vs.) daha fazla yer ayıran şehir planlamasına, araç kullanımı cezalandırılıyor veya kısıtlanıyor olsa bile, karşı mısınız yoksa bu şehir planlamasının destekçisi misiniz?
Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Kesinlikle destekçi	Biraz destekçi	Biraz karşı	Kesinlikle karşı
Güney Afrika	%49	%37	%11	%3
Almanya	%33	%43	%16	%8
Belçika	%24	%44	%22	%10
Brezilya	%52	%44	%4	%0
Çin	%28	%64	%8	%0
İspanya	%37	%50	%9	%4
ABD	%34	%44	%14	%8
Fransa	%27	%46	%19	%8
İtalya	%33	%55	%10	%2
Japonya	%20	%57	%18	%5
Hollanda	%24	%47	%20	%9
Polonya	%32	%48	%16	%4
Portekiz	%53	%39	%6	%2
İngiltere	%29	%51	%16	%4
Türkiye	%54	%33	%10	%3
Avrupa ortalaması	%32	%47	%15	%6
15 ülkenin ortalaması	%35	%47	%13	%5

Kirliliği azaltmak amacıyla araç trafiğini kısıtlayan önlemleri (yol alanı paylaşırma, yoğun trafik ücretlendirmesi, belli araçların yasaklanması vb.) nasıl görüyorsunuz? 1/3
Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Gerekli				Çok yaygın			
	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, pek değil	Kesinlikle hayır	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, pek değil	Kesinlikle hayır
Güney Afrika	%43	%41	%15	%1	%17	%42	%36	%5
Almanya	%25	%33	%29	%13	%17	%37	%33	%13
Belçika	%18	%40	%30	%12	%22	%36	%34	%8
Brezilya	%35	%43	%15	%7	%15	%35	%34	%16
Çin	%31	%51	%17	%1	%12	%39	%39	%10
İspanya	%32	%44	%21	%3	%13	%34	%44	%9
ABD	%34	%40	%20	%6	%24	%35	%33	%8
Fransa	%25	%40	%25	%10	%22	%33	%35	%10
İtalya	%31	%44	%18	%7	%16	%34	%36	%14
Japonya	%19	%56	%19	%6	%12	%39	%41	%8
Hollanda	%21	%42	%28	%9	%15	%40	%37	%8
Polonya	%33	%47	%14	%6	%19	%36	%37	%8
Portekiz	%36	%39	%21	%4	%16	%26	%45	%13
İngiltere	%27	%42	%25	%6	%20	%39	%34	%7
Türkiye	%56	%31	%11	%2	%32	%32	%31	%5
Avrupa orta-laması	%27	%41	%24	%8	%18	%35	%37	%10
15 ülkenin orta-laması	%31	%42	%21	%6	%18	%36	%37	%9

Kirliliği azaltmak amacıyla araç trafiğini kısıtlayan önlemleri (yol alanı paylaşırma, yoğun trafik ücretlendirmesi, belli araçların yasaklanması vb.) nasıl görüyorsunuz? 2/3

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Yeterince kısıtlayıcı				Etkili			
	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, pek değil	Kesinlikle değil	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, pek değil	Kesinlikle değil
Güney Afrika	%19	%42	%34	%5	%26	%39	%29	%6
Almanya	%18	%33	%38	%11	%17	%28	%42	%13
Belçika	%21	%44	%30	%5	%8	%38	%41	%13
Brezilya	%14	%50	%29	%7	%24	%41	%29	%6
Çin	%24	%44	%27	%5	%32	%51	%15	%2
İspanya	%15	%46	%33	%6	%19	%47	%31	%3
ABD	%28	%39	%26	%7	%29	%40	%25	%6
Fransa	%25	%47	%22	%6	%13	%36	%39	%12
İtalya	%17	%53	%23	%7	%19	%45	%28	%8
Japonya	%19	%59	%18	%4	%18	%59	%19	%4
Hollanda	%14	%47	%33	%6	%9	%47	%36	%8
Polonya	%17	%47	%31	%5	%16	%49	%28	%7
Portekiz	%13	%44	%38	%5	%15	%39	%39	%7
İngiltere	%21	%43	%32	%4	%19	%46	%29	%6
Türkiye	%32	%39	%24	%5	%42	%30	%25	%3
Avrupa ortalaması	%18	%45	%31	%6	%15	%42	%35	%8
15 ülkenin ortalaması	%20	%45	%29	%6	%21	%42	%30	%7

Kirliliği azaltmak amacıyla araç trafiğini kısıtlayan önlemleri (yol alanı paylaşırma, yoğun trafik ücretlendirmesi, belli araçların yasaklanması vb.) nasıl görüyorsunuz? 3/3

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Faydalı			
	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, pek değil	Kesinlikle hayır
Güney Afrika	%37	%40	%20	%3
Almanya	%23	%35	%30	%12
Belçika	%17	%41	%30	%12
Brezilya	%42	%42	%12	%4
Çin	%35	%51	%13	%1
İspanya	%26	%51	%21	%2
ABD	%32	%45	%17	%6
Fransa	%24	%44	%23	%9
İtalya	%29	%44	%20	%7
Japonya	%18	%59	%19	%4
Hollanda	%19	%48	%25	%8
Polonya	%29	%53	%13	%5
Portekiz	%38	%38	%21	%3
İngiltere	%20	%51	%22	%7
Türkiye	%52	%34	%11	%3
Avrupa ortalaması	%25	%45	%23	%7
15 ülkenin ortalaması	%29	%45	%20	%6

Size göre bir yıldan daha yeni kullanılmış otomobil satın almak...

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	İyi bir taviz	Gerçek kullanılmış araçlara göre hala çok pahalı	İyi bir alışveriş	Daha kaliteli bir araç almak için maliyet etkin bir yöntem	Değmez
Güney Afrika	%32	%18	%22	%18	%10
Almanya	%26	%25	%19	%11	%19
Belçika	%23	%24	%17	%18	%18
Brezilya	%30	%15	%25	%16	%14
Çin	%33	%14	%14	%9	%30
İspanya	%33	%14	%14	%9	%30
ABD	%33	%14	%14	%9	%30
Fransa	%30	%26	%20	%14	%10
İtalya	%38	%21	%14	%16	%11
Japonya	%20	%21	%14	%9	%36
Hollanda	%14	%30	%12	%28	%16
Polonya	%26	%33	%18	%16	%7
Portekiz	%20	%19	%23	%29	%9
İngiltere	%23	%24	%18	%19	%16
Türkiye	%20	%21	%18	%25	%16
Avrupa ortalaması	%25	%24	%19	%18	%14
15 ülkenin ortalaması	%26	%22	%19	%17	%16

Araç bütçenizi daraltmak için hangi araç özelliklerinden ödün vermeye hazırsınız? 1/2

En fazla üç yanıt seçilebilir. Gelecek 12 ay içinde otomobil satın almayı planlayan ve bütçesini kriz sebebiyle daraltmak zorunda kalan katılımcıların verdikleri yanıtlar.

	Araç boyutu	Kullanılmış bir araç tercih etmek	Daha az prestijli veya ucuz bir marka tercih etmek	İmaj, statü	Spor görünüm ve güç (hızlanma, azami hız)	Navigasyon ve iletişim donanımları (GPS alıcısı, ses sistemi, eller serbest telefon kiti)	Hibrit veya elektrikli olmayan bir araç tercih etmek
Güney Afrika	%41	%44	%34	%26	%22	%18	%16
Almanya	%19	%19	%29	%9	%25	%6	%27
Belçika	%23	%27	%34	%8	%23	%40	%18
Brezilya	%28	%24	%25	%12	%18	%28	%13
Çin	%27	%7	%25	%16	%15	%23	%14
İspanya	%32	%25	%28	%23	%27	%21	%20
ABD	%37	%39	%16	%12	%14	%21	%32
Fransa	%30	%29	%26	%27	%19	%15	%20
İtalya	%38	%22	%32	%13	%31	%17	%10
Japonya	%36	%6	%41	%18	%13	%0	%22
Hollanda	%24	%39	%22	%7	%4	%23	%27
Polonya	%30	%34	%29	%21	%15	%24	%27
Portekiz	%40	%26	%20	%25	%21	%30	%17
İngiltere	%27	%29	%28	%11	%11	%24	%20
Türkiye	%34	%29	%10	%31	%29	%24	%18
Avrupa ortalaması	%31	%27	%28	%17	%22	%21	%19
15 ülkenin ortalaması	%32	%27	%26	%18	%21	%22	%18

Araç bütçenizi kısmak için hangi araç özelliklerinden taviz vermeye hazırsınız? **2/2**

En fazla üç yanıt seçilebilir. Gelecek 12 ay içinde otomobil satın almayı planlayan ve bütçesini kriz sebebiyle kısmak zorunda kalan katılımcıların verdikleri yanıtlar.

	İç konfor (malzeme kalitesi, koltuklar vs.)	Garanti (süresi ve kapsamı)	Satış sonrası sözleşme (servis sıklığı, bakım vs.)	Doğanın korunması (motor verimliliği, hava filtresi vb.)	Dayanıklılık ve güvenilirlik	Kontrol, çeviklik ve yol tutuş (denge, manevra kabiliyeti vs.)	Aktif ve pasif güvenlik (darbelere direnç, ABS, hava yastıkları)
Güney Afrika	%14	%15	%11	%11	%5	%5	%7
Almanya	%18	%10	%16	%28	%22	%3	%12
Belçika	%10	%19	%8	%18	%12	%4	%4
Brezilya	%20	%15	%22	%15	%9	%9	%19
Çin	%27	%16	%16	%20	%11	%17	%12
İspanya	%9	%26	%14	%13	%7	%6	%12
ABD	%13	%12	%21	%3	%5	%11	%5
Fransa	%16	%17	%15	%11	%9	%8	%8
İtalya	%19	%10	%9	%10	%14	%12	%7
Japonya	%0	%11	%30	%17	%8	%11	%21
Hollanda	%9	%21	%13	%13	%3	%21	%4
Polonya	%22	%15	%15	%17	%6	%7	%5
Portekiz	%13	%9	%16	%21	%3	%9	%5
İngiltere	%9	%7	%4	%10	%15	%15	%15
Türkiye	%17	%20	%19	%11	%10	%7	%6
Avrupa ortalaması	%15	%14	%12	%15	%10	%10	%8
15 ülkenin ortalaması	%16	%15	%15	%14	%9	%10	%10

Tamamen veya kısmen kendi ülkenizde üretilmiş veya monte edilmiş otomobil satın almaya daha mı yatkınsınız?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. Gelecek 12 ay içinde otomobil satın almayı planlayan katılımcıların verdikleri yanıtlar.

	Kesinlikle evet	Büyük ihtimalle evet	Büyük ihtimalle hayır	Kesinlikle hayır	Bilmiyorum
Güney Afrika	%41	%30	%17	%4	%8
Almanya	%40	%38	%14	%0	%8
Belçika	%8	%25	%22	%16	%29
Brezilya	%35	%45	%5	%3	%12
Çin	%16	%59	%18	%4	%3
İspanya	%34	%52	%7	%0	%7
ABD	%52	%29	%9	%2	%8
Fransa	%27	%40	%11	%4	%18
İtalya	%36	%41	%9	%3	%11
Japonya	%29	%56	%11	%1	%3
Hollanda	%20	%28	%29	%15	%8
Polonya	%26	%31	%19	%7	%17
Portekiz	%34	%34	%20	%7	%5
İngiltere	%31	%39	%15	%4	%11
Türkiye	%47	%41	%9	%2	%1
Avrupa ortalaması	%30	%38	%15	%5	%12
15 ülkenin orta- laması	%34	%40	%13	%4	%9

İnsanların araç satın almalarına yardımcı olmak için devlet destekleri hane halkının gelirine bağlı olmalı mı?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Kesinlikle evet	Evet	Hayır, tam olarak değil	Kesinlikle hayır
Güney Afrika	%36	%37	%19	%8
Almanya	%34	%39	%19	%8
Belçika	%25	%40	%23	%12
Brezilya	%39	%40	%14	%7
Çin	%24	%54	%19	%3
İspanya	%38	%43	%15	%4
ABD	%32	%37	%18	%13
Fransa	%33	%38	%18	%11
İtalya	%41	%41	%11	%7
Japonya	%19	%47	%25	%9
Hollanda	%25	%36	%23	%16
Polonya	%39	%40	%14	%7
Portekiz	%47	%34	%13	%6
İngiltere	%26	%41	%23	%10
Türkiye	%53	%29	%10	%8
Avrupa ortalaması	%34	%39	%18	%9
15 ülkenin ortalaması	%34	%40	%18	%8

Sizce otomotiv endüstrisini destekleyen devlet sübvansiyonları aşağıdaki gerekliliklere uyumlu olmalı mı? **1/3**

Her ifade için bir yanıt seçilebilir.

	Tüm işlerin korunması				Araçın tamamının veya bir kısmının markanın menşe ülkesinde üretilmesi			
	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, pek değil	Kesinlikle hayır	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, pek değil	Kesinlikle hayır
Güney Afrika	%48	%35	%13	%4	%35	%35	%24	%6
Almanya	%41	%37	%15	%7	%27	%45	%20	%8
Belçika	%43	%42	%13	%2	%22	%44	%28	%6
Brezilya	%61	%31	%7	%1	%32	%38	%23	%7
Çin	%24	%53	%21	%2	%31	%46	%21	%2
İspanya	%54	%34	%11	%1	%32	%42	%24	%2
ABD	%39	%37	%18	%6	%31	%43	%20	%6
Fransa	%48	%40	%9	%3	%40	%45	%12	%3
İtalya	%57	%34	%8	%1	%45	%39	%15	%1
Japonya	%20	%54	%22	%4	%14	%54	%28	%4
Hollanda	%35	%45	%17	%3	%20	%44	%31	%5
Polonya	%52	%37	%9	%2	%28	%49	%18	%5
Portekiz	%57	%33	%8	%2	%28	%34	%27	%11
İngiltere	%34	%47	%16	%3	%29	%46	%22	%3
Türkiye	%61	%27	%10	%2	%37	%36	%21	%6
Avrupa ortalaması	%46	%39	%12	%3	%30	%43	%22	%5
15 ülkenin ortalaması	%45	%39	%13	%3	%30	%43	%22	%5

Sizce otomotiv endüstrisini destekleyen devlet sübvansiyonları aşağıdaki gerekliliklere uyumlu olmalı mı? 2/3

Her ifade için bir yanıt seçilebilir.

	Belli üretim faaliyetlerinin ülke içine taşınması				Asgari düzeyde çevre dostu araç üretimi			
	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, tam olarak değil	Kesinlikle hayır	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, tam olarak değil	Kesinlikle hayır
Güney Afrika	%31	%42	%24	%3	%47	%39	%12	%2
Almanya	%18	%34	%33	%15	%32	%41	%18	%9
Belçika	%24	%41	%30	%5	%32	%49	%15	%4
Brezilya	%30	%48	%18	%4	%59	%31	%7	%3
Çin	%24	%54	%21	%1	%35	%50	%14	%1
İspanya	%29	%53	%16	%2	%44	%42	%13	%1
ABD	%32	%38	%23	%7	%38	%38	%18	%6
Fransa	%43	%40	%13	%4	%38	%48	%11	%3
İtalya	%20	%41	%25	%14	%39	%45	%12	%4
Japonya	%15	%50	%31	%4	%22	%57	%17	%4
Hollanda	%17	%45	%31	%7	%27	%45	%23	%5
Polonya	%24	%56	%18	%2	%40	%43	%14	%3
Portekiz	%25	%42	%28	%5	%49	%34	%12	%5
İngiltere	%20	%45	%31	%4	%34	%49	%15	%2
Türkiye	%41	%39	%15	%5	%38	%27	%19	%16
Avrupa ortalaması	%24	%44	%25	%7	%37	%44	%15	%4
15 ülkenin ortalaması	%26	%45	%24	%5	%38	%42	%15	%5

Sizce otomotiv endüstrisini destekleyen devlet sübvansiyonları aşağıdaki gerekliliklere uyumlu olmalı mı? 3/3

Her ifade için bir yanıt seçilebilir.

	Markaların belli bir süre boyunca fiyatları artırmama taahhüdünde bulunması			
	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, pek değil	Kesinlikle hayır
Güney Afrika	%54	%31	%12	%3
Almanya	%31	%38	%22	%9
Belçika	%33	%47	%16	%4
Brezilya	%57	%30	%10	%3
Çin	%23	%53	%22	%2
İspanya	%49	%38	%11	%2
ABD	%37	%40	%17	%6
Fransa	%43	%43	%11	%3
İtalya	%53	%38	%8	%1
Japonya	%16	%53	%26	%5
Hollanda	%30	%40	%25	%5
Polonya	%39	%44	%15	%2
Portekiz	%52	%36	%10	%2
İngiltere	%30	%48	%20	%2
Türkiye	%52	%33	%12	%3
Avrupa ortalaması	%40	%41	%16	%3
15 ülkenin ortalaması	%40	%41	%16	%3

Satın almayı planladığınız bir sonraki aracınız hangi enerji kaynağını kullanıyor olacak?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir. Gelecek 12 ay içinde otomobil satın almayı planlayan katılımcıların yanıtları.

	Benzin	Dizel	Elektrik	Hibrit	Diğer	Henüz emin değilim
Güney Afrika	%44	%19	%8	%12	%0	%17
Almanya	%37	%11	%12	%26	%1	%13
Belçika	%26	%19	%15	%23	%0	%17
Brezilya	%33	%7	%8	%29	%4	%19
Çin	%36	%0	%28	%31	%0	%5
İspanya	%9	%15	%17	%42	%1	%16
ABD	%34	%9	%21	%19	%1	%16
Fransa	%26	%18	%13	%27	%1	%15
İtalya	%9	%14	%17	%43	%1	%16
Japonya	%34	%9	%19	%34	%0	%4
Hollanda	%43	%13	%23	%14	%0	%7
Polonya	%34	%15	%9	%29	%0	%13
Portekiz	%16	%15	%24	%18	%2	%25
İngiltere	%28	%15	%27	%19	%0	%11
Türkiye	%21	%28	%24	%15	%2	%10
Avrupa ortalaması	%23	%15	%17	%29	%1	%15
15 ülkenin ortalaması	%28	%14	%17	%26	%1	%14

Elektrikli otomobillerin aşağıdaki sorunlara bir çözüm getireceğine inanıyor musunuz? **1/2**

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Hava kirliliği (temiz hava partikülleri vb.)				Küresel ısınma (CO ₂ emisyonları vb.)			
	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, pek değil	Kesinlikle hayır	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, pek değil	Kesinlikle hayır
Güney Afrika	%64	%25	%9	%2	%55	%34	%9	%2
Almanya	%31	%42	%16	%11	%24	%35	%27	%14
Belçika	%33	%41	%18	%8	%23	%38	%27	%12
Brezilya	%68	%28	%3	%1	%63	%31	%4	%2
Çin	%41	%46	%12	%1	%40	%41	%16	%3
İspanya	%47	%41	%11	%1	%47	%43	%8	%2
ABD	%46	%37	%12	%5	%42	%36	%15	%7
Fransa	%35	%44	%14	%7	%27	%40	%22	%11
İtalya	%54	%38	%7	%1	%46	%41	%11	%2
Japonya	%28	%55	%12	%5	%23	%54	%17	%6
Hollanda	%34	%42	%17	%7	%29	%37	%25	%9
Polonya	%52	%38	%6	%4	%42	%41	%13	%4
Portekiz	%61	%31	%5	%3	%60	%29	%8	%3
İngiltere	%40	%45	%12	%3	%35	%43	%18	%4
Türkiye	%65	%28	%5	%2	%60	%29	%8	%3
Avrupa ortalaması	%43	%40	%12	%5	%37	%38	%18	%7
15 ülkenin ortalaması	%46	%39	%11	%4	%41	%38	%15	%6

Elektrikli otomobillerin aşağıdaki sorunlara bir çözüm getireceğine inanıyor musunuz? **2/2**

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Gürültü kirliliği			
	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, tam olarak değil	Kesinlikle hayır
Güney Afrika	%50	%31	%15	%4
Almanya	%36	%41	%14	%9
Belçika	%37	%44	%13	%6
Brezilya	%57	%29	%13	%1
Çin	%32	%46	%19	%3
İspanya	%46	%42	%11	%1
ABD	%42	%32	%19	%7
Fransa	%40	%43	%12	%5
İtalya	%47	%39	%12	%2
Japonya	%23	%56	%16	%5
Hollanda	%39	%41	%14	%6
Polonya	%51	%37	%9	%3
Portekiz	%63	%29	%6	%2
İngiltere	%39	%40	%19	%2
Türkiye	%59	%25	%13	%3
Avrupa ortalaması	%44	%40	%12	%4
15 ülkenin ortalaması	%44	%38	%14	%4

Sizce, elektrikli otomobilleri daha pratik hale getirecek şarj ağını kurmaktan kim sorumlu olmalı?

Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Devlet	Yerel yönetimler	Otomobil üreticileri	Kullanıcılar	Enerji şirketleri/ bu alanda uzmanlaşmış özel şirketler
Güney Afrika	%18	%6	%22	%11	%43
Almanya	%32	%19	%20	%5	%24
Belçika	%35	%10	%17	%6	%32
Brezilya	%20	%8	%16	%9	%47
Çin	%33	%19	%15	%7	%26
İspanya	%36	%9	%16	%4	%35
ABD	%16	%10	%23	%17	%34
Fransa	%34	%17	%20	%7	%22
İtalya	%32	%11	%17	%7	%33
Japonya	%26	%17	%19	%12	%26
Hollanda	%38	%18	%12	%10	%22
Polonya	%29	%9	%24	%9	%29
Portekiz	%31	%17	%15	%9	%28
İngiltere	%34	%13	%13	%17	%23
Türkiye	%33	%14	%11	%14	%28
Avrupa ortalaması	%33	%14	%17	%8	%28
15 ülkenin orta-laması	%30	%13	%17	%10	%30

Elektrikli araçların, otomotiv endüstrisinin geleceğinin güvenceye almasının bir yolu olduğuna inanıyor musunuz?
Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Kesinlikle evet	Evet, biraz	Hayır, tam olarak değil	Kesinlikle hayır
Güney Afrika	%45	%41	%12	%2
Almanya	%16	%40	%30	%14
Belçika	%13	%42	%33	%12
Brezilya	%48	%43	%8	%1
Çin	%20	%64	%14	%2
İspanya	%34	%52	%13	%1
ABD	%32	%39	%20	%9
Fransa	%16	%46	%26	%12
İtalya	%34	%52	%10	%4
Japonya	%13	%59	%24	%4
Hollanda	%20	%44	%27	%9
Polonya	%35	%52	%10	%3
Portekiz	%35	%47	%15	%3
İngiltere	%23	%54	%19	%4
Türkiye	%47	%40	%11	%2
Avrupa ortalaması	%25	%48	%20	%7
15 ülkenin ortalaması	%29	%48	%18	%5

5 ila 10 yıl içinde otomobillerin nasıl olacağını hayal ediyorsunuz?
Yalnızca bir yanıt seçilebilir.

	Daha ekonomik	Çok teknolojik	Daha sürdürülebilir	Otonom	Paylaşımlı	Minimalist	Bugünkü gibi	Akıllı
Güney Afrika	%57	%71	%33	%34	%13	%12	%4	%9
Almanya	%30	%48	%15	%22	%18	%11	%21	%8
Belçika	%43	%42	%40	%19	%11	%8	%13	%8
Brezilya	72	%55	%29	%31	%16	%11	%3	%8
Çin	%56	%49	%47	%20	%40	%31	%3	%14
İspanya	%21	%62	%17	%36	%14	%10	%10	%10
ABD	%46	%48	%29	%28	%11	%16	%12	%12
Fransa	%51	%35	%32	%26	%9	%7	%14	%15
İtalya	%22	%65	%18	%32	%18	%8	%10	%6
Japonya	%36	%26	%21	%51	%31	%10	%9	%5
Hollanda	%37	%30	%58	%13	%14	%8	%16	%5
Polonya	%52	%53	%17	%19	%8	%12	%9	%7
Portekiz	%61	%50	%18	%40	%14	%10	%8	%3
İngiltere	%51	%45	%23	%23	%8	%14	%11	%8
Türkiye	%42	%48	%36	%37	%16	%24	%6	%18
Avrupa ortalaması	%41	%48	%26	%25	%13	%10	%12	%8
15 ülkenin ortalaması	%45	%48	%29	%29	%16	%13	%10	%9

CETELEM GÖZLEMEVİ

1985 yılında kurulan Cetelem Gözlemevi, Flavien Neuvy başkanlığında BNP Paribas Personal Finance grubunun bir ekonomik araştırma ve istihbarat birimidir.

Perakende ve tüketim modellerinde ciddi dönüşümlerin yaşandığı bu zamanda, Cetelem Gözlemevi tüketimi etkileyen değişiklikleri anlamaya çalışmaktadır. Bu amaç doğrultusunda, Cetelem Gözlemevi çeşitli ve birbirini tamamlayan içeriklere dayanarak çevremizdeki dünyayı gözlemleyip analiz eden birtakım araçlara sahiptir:

- **Gözlemevleri:** 15 ülkede yılda bir gerçekleştirilen, biri otomotiv pazarına diğeri genel tüketime odaklı son derece saygın iki uluslararası tüketici araştırması

- Yaşam stillerine odaklanan ve üç dalgalı bir anket vasıtasıyla Fransız tüketicilerin görüşlerinin alındığı üç aşamada belli bir temayı inceleyen **zOOM anketlerimiz.**

- Tüketici dünyasındaki inovasyonları ve önemli değişimleri ortaya koyan en yeni mikro inisiyatifler üzerine haftalık bülteni ile perakende alanındaki yeni gelişimleri gözler önüne seren **L'ŒIL**.

İLETİŞİM
pazarlamadepartmani@tebcetelem.com.tr



www.tebcetelem.com.tr

CETELEM GÖZLEMEVİ
www.tebcetelem.com.tr/gozlemevi

İLETİŞİM

pazarlamadepartmani@tebcetelem.com.tr

T: 0212 355 20 00 - 0212 355 21 15



TEB CETELEM
TÜKETİCİ FİNANSMANI