

BİLGİ NOTU

KONU	RUS OTOMOTİV PAZARI
HAZIRLAYAN KURUM	TC MOSKOVA BÜYÜKELÇİLİĞİ TİCARET MÜŞAVİRLİĞİ
HAZIRLAYAN	MURAT H. ÖZTÜRK MOSKOVA TİCARET MÜŞAVİRİ

DÜNYA OTOMOTİV PİYASASINDA GENEL GÖRÜNÜM

2017 yılında global otomotiv sektörü üst üste 8 yıl olmak üzere büyümeye devam etmiştir. Yolcu araçları ve hafif ticari araç satışları %2.5 oranında (95.400.000 adet) artmıştır. Büyümenin Doğu Avrupa bölümünde, Rusya’da yeniden canlanma eğilimine giren piyasa ile Polonya ve Çekya’da otomotiv piyasasında süreklilik arz eden büyüme oranları etkili olmuştur. Latin Amerika’da ise Brezilya’nın büyüme değerlerinin olumlu seyre girmesi ve Arjantin’deki olumlu değerler belirleyici olmuştur.

Dünya genelinde otomotiv piyasasında en yüksek satışlar, Asya bölgesinde görülmektedir. Asya bölgesindeki toplam satışların %60’ı ise Çin’de yapılmaktadır. Bununla birlikte, Çin otomotiv pazarındaki büyüme, 2016 yılına kıyasla ciddi düşüş göstermiştir. 2016 yılında büyüme rakamı %10.8 iken, 2017 yılında bu oran %1.9 olarak gerçekleşmiştir. Bu düşüşte, otomobil satışlarında %5 olan satış vergisinin, %7.5’e çıkarılması temel faktör olmuştur. Bu durum, Çin’de halihazırda piyasada bulunan araçların yaklaşık %70’ini teşkil eden “1.6 litre ya da daha az hacimli” araçların satışını çok ciddi bir biçimde olumsuz olarak etkilemiştir. Keza bu hacimdeki arabaların, özellikle gelir seviyesi düşük ve fiyat değişikliklerine karşı ciddi hassasiyetleri olan tüketiciler tarafından tercih edildiği açıktır.

Bununla birlikte, **her ne kadar Çin otomotiv piyasasında büyüme oranları yavaşlama gösterse de, dünya genelinde 2017 yılında otomotiv piyasasında yaşanan büyümenin %15’i Çin’den gelmektedir. Aynı şekilde dünya genelinde 2017 yılında satılan 3.200.000 kamyon/yük vagonunun/taşıyıcı %45’i de Çin’de satılmıştır.**

Çin’den sonra dünya otomotiv pazarında en yüksek paylar sırasıyla; Hindistan (%14.2), Japonya (%11.7), Brezilya (%10.2), Arjantin (%7.5) ve İran (%7.3) olarak gerçekleşmiştir. Özellikle, Hindistan’da otomotiv piyasası 2017 yılında %10 oranında büyümüştür. Hindistan’da halihazırda 1000 kişiye düşen otomobil sayısı 34 iken, bu rakam Batı Avrupa’da 617’dir. Dolayısıyla, Hindistan’da tüketicilerin harcanabilir gelirlerinin artış göstermesi, özellikle kırsal alanda ciddi seviyede otomobil talebinin olması ve belirtildiği üzere kişi başına kullanılan otomobil miktarının az olması sebebiyle Hindistan pazarının daha da fazla önem kazanacağı değerlendirilmektedir.

Sektörün doymuş ve gelişmiş piyasaları olan ABD, İngiltere ve Güney Kore’de ise 2017 yılında sırasıyla %1.9, %5.6 ve %0.4 oranında düşüşler yaşanmıştır. Özellikle ABD’deki durum artan otomobil fiyatları ve faiz oranlarıyla açıklanabilir.

Bununla birlikte, her ne kadar büyüme olsa da, 2017 yılındaki büyüme oranı 2016 yılından daha düşük olarak gerçekleşmiştir. Bu oranın gerçekleşmesinde;

-Kuzey Amerika’da satışların 2017 yılında bir önceki yıla göre, ABD ve Meksika piyasalarındaki talep azalması sebebiyle %1.5 daha az gerçekleşmesi,

-Özellikle Çin otomobil piyasasında büyümenin hız kesmesinin etkisiyle Asya bölgesinde büyüme oranlarının azalması,

- İngiltere’de konjonktürel durgunluk ve İngiltere Merkez Bankası’nın daha sert bir kredi politikası uygulamasına yönelik beklentinin de etkili olduğu talep azalması sebebiyle, Batı Avrupa otomobil pazarındaki büyüme oranlarının istenilen seviyede olmaması etkili olmuştur.

Ayrıca, kısa vadede dünya otomotiv piyasasındaki **satışlardaki** büyümenin, ABD’de talebin azalmaya devam etmesi ve gelişmekte olan ülkelerdeki yavaşlamaya paralel olarak yavaşlaması beklenmektedir. Özellikle Asya’daki **“satışların giderek azalarak artmasının”** bu noktada etkili olacağı öngörülmektedir. 2018 yılında binek araçları ve hafif ticari araç satışlarının yaklaşık %2.2’lik bir artışla 97.400.000 adet olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.

RUS OTOMOTİV PİYASASI

Genel olarak bakıldığında Rus ekonomisi 2017 yılında, 2015-2016 yıllarındaki daralmanın ardından %1.5 oranında büyümüştür. Bu büyümede; görece artan petrol fiyatları, ülkenin maruz kaldığı yaptırımlara uyum sağlaması, reel ücretlerdeki artış, Rublenin güçlenmesi ve artan tüketici kredi kullanımları etkili olmuştur. Bununla birlikte, hane halkı kullanılabilir geliri, özellikle sosyal yardımlar ve iş gelirlerinin azalması sebebiyle %1.7’lik bir düşüş göstermiştir.

2017 yılında Rus otomotiv pazarı, Rus ekonomisinde yaşanan olumlu gelişmelere paralel olarak yükseliş trendine girmeye başlamıştır. Özellikle Rus hanehalkının tüketim harcamalarında yaşanan artış ve Rus Hükümetinin otomotiv sektörüne vermiş olduğu destekler, otomotiv pazarında yaşanan düzelme eğiliminin temel bileşenleri olmuştur. Rus makroekonomik göstergelerinde görülmeye başlayan olumlu verilerin önümüzdeki dönemde de devam etmesi durumunda, Rus otomotiv sektörünün halen ciddi bir büyüme potansiyelini barındırdığını söylemek mümkündür. Özellikle, Rus otomotiv piyasasında yer alan **dünya otomotiv piyasasının önemli firmalarının Rusya’daki faaliyet ve angajmanlarının** devam etmesi ve Rus Hükümetinin de sektöre verdiği destekte devamlılık sağlanması durumunda, Rus otomotiv pazarının yükseliş trendini istikrarlı hale getireceği ve büyümenin devamlılık arz edeceği öngörülmektedir. Örneğin, 2017 yılında *Mercedes-Benz* ve *Mazda Sollers*, Rusya’da yeni fabrikalar açmış ve diğer bazı şirketler de Rusya’da otomobil üretim tesisleri kuracaklarına dair planları duyurmuşlardır.

Rus otomotiv pazarı, özellikle 2011’de göstermiş olduğu büyük sıçramanın ardından, 2012’de yavaşlama göstermiş ve 2013 yılında ekonomideki uygun ortama rağmen satışlarda düşüş yaşanmıştır. 2017 yılında, otomotiv sektörü “iyileşme” sürecine girmiş ve binek aracı ve hafif ticari araç satışı 1.600.000 adet olarak gerçekleşmiştir. **Yine 2017 yılında Rusya’da, 1.350.000 binek aracı, 110.000 hafif ticari araç üretilmiştir.** 2017 yılında ticari araç satışlarındaki düzelme, binek aracı satışlarından daha önce yaşanmıştır. Kamyon/yük vagonu satışları ise 2017 yılında %51 civarında çok ciddi bir artış göstermiştir. **Rus otomotiv pazarı 2017 yılını %11.9’luk bir büyüme ile kapatmıştır. 2016 yılında binek araçları ve hafif**

ticari araçları satışlarının %11’lik bir azaldığını belirtmek gerekmektedir. Özellikle hâlihazırda Rusya’da araç sahibi kişi sayısının yüksek olmaması, eski araçların mevcudiyeti sebebiyle yeni araç ihtiyacı bulunması, Rus Hükümetinin otomotiv sektörüne yaptığı destekler ve sektördeki uluslararası aktörlerin katkıları bir bütün olarak değerlendirildiğinde, 2020 yılına kadar, satışların 2.000.000 adedi geçeceği ve olumlu trendin devam edeceği öngörülmektedir.

2017 yılı verileri itibarıyla, Rusya’da 1000 kişiye 351 binek arabası düşmekte olup, bu sayı her 1000 kişiye 657 binek aracının düştüğü Batı Avrupa ülkelerinden %43, yine her 1000 kişiye 783 binek aracının düştüğü Kuzey Amerika ülkelerinden ise %55 oranında daha azdır. Rusya’da, binek araçları ve hafif ticari araçların ortalama ömrü 12 yılın üzerindedir. Bu rakam, Batı Avrupa ülkelerinde 9 yıl civarındadır.

2017 yılında, Rus ekonomisinin 2014 sonrası Rublenin aşırı değer kaybı sonrasında yaşadığı kriz ortamı sebebiyle bazı “bayilerin” pazarı terk ettiği, bazılarının ise şirket büyüklüğü optimizasyonuna gittiği ya da piyasanın büyük aktörleri tarafından satın alındığı görülmüştür. Özellikle bazı “bayiler”, 2017 yılında ülke ekonomisinde yaşanan görece düzelmeye rağmen ve kullanılmış araç satışlarındaki artış ile sağlanan “iş çeşitlendirmesinden” istifade ederek finansal durumlarını düzeltmişlerdir.

2017 yılında, Rus otomotiv pazarındaki uluslararası otomobil üreticisi firmalar, ikinci sıra tedarikçi havuzunun yeterli olmaması ve otomotiv sanayisi için bazı materyallerin istenilen seviyede olmamasına rağmen, üretimlerini lokalize etmeye devam etmişlerdir.

Rusya’da, **otomotiv sektörü ihracatını** artırmak da, Rus hükümetinin önemli hedefleri arasında yer almaktadır. Bu kapsamda, 2017 yılı binek araçları ve ticari araçlar ihracatı “parasal ifadeyle-in monetary terms” %19’luk bir büyüme gerçekleştirmiştir. (1.320.000.000 USD) Ayrıca, otomotiv parçaları/bileşenleri ihracatında ise %40’lık bir büyüme gerçekleşmiştir. (1.292.000.000 USD)

Hali hazırda, Rus Hükümeti sektör ihracatını destekleyen politikalar uygulamaktadır. Rus Hükümetince 2017 yılı Ağustos ayında kabul edilen “**Otomotiv İhracatını Geliştirme Stratejisi**”, 2016 yılından beri özellikle “*lojistik ve belgelendirme maliyetleri*” için uygulanmakta olan sübvansiyonları *güçlendirmek/tamamlamak* amacıyla mali ve mali olmayan bir dizi önlemleri ihtiva etmektedir. **2025 yılına kadar 89.6 milyar Rublelik sübvansiyon ödemesi öngörülmektedir. Sübvansiyonlar özellikle, tercihli krediler ve kiralama, EXIAR sigorta priminin karşılanması, uluslararası fuarlara katılım, bayilik ve servis ağlarının geliştirilmesi için sağlanacaktır. Strateji, bu önlemlerle birlikte otomotiv sektör ihracatının 2025 yılına kadar 4.9 Milyar Dolara ulaşmasını öngörmektedir.**

2018 yılında Devlet Teşvikleri programları, isimleri ve öngörülen azami “finansman” miktarı aşağıdaki tabloda yer almaktadır;

Teşvik Programı/Kalemi	Azami Finansman Miktarı
My First Car, Family Car, Russian Truck, Russian Farmer, My Own Business	16 Milyar Ruble
Subsidies for purchases of gas-powered vehicles	2.5 Milyar Ruble
Subsidies for purchases of electric vehicles	1.5 Milyar Ruble
Subsidies for the leasing of wheeled vehicles	2.1 Milyar Ruble

Rusya’da 2017 yılında satılan binek araçları ve hafif ticari araçların “orijin” itibarıyla dağılımı; %57 oranında Rusya’da **yerleşik yabancı** şirketler, % 26’sı Rus yapımı ve %17’si ithal yabancı ürün şeklindedir. **Rusya’da yerleşik yabancı şirketler tarafından üretilen araçlar ve doğrudan Rus üretimi araçların yukarıda belirtilen dağılımdaki üstünlüklerinde; bu grupta yer alan araçların görece fiyat avantajlarına sahip olmaları, tüketici tercihlerinin bu segment ürünlere doğru kayma göstermesi ve bu segment ürünlere yönelik talebin artırılması için devlet teşvikleri etkili olmuştur.**

Bu çerçevede, Rusya’da “temel” binek araçların 2017 pazar payları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir; (%)

LADA	21
KIA	12
Hyundai	11
Renault	9
Toyota	6
Volkswagen	6
Nissan	5
Skoda	4
Chevrolet	2
Diğer	24

Rusya’da “**Üst segment/Premium**” model araç satışlarında ise 2013-2016 yılları arasında yaşanan büyümenin aksine, 2017 yılında düşüş yaşanmıştır. Burada tüketici alım gücünün ülke ekonomisinde yaşanan düzelme eğilimiyle beraber tekrar canlanarak, tüketici tercihlerinin yukarıda belirtilen “alt segment” binek araçlarına doğru kayması ve bu ürünlere yönelik talebin artması önemli rol oynamıştır. Premium binek aracı satışları, 2017 yılında ülkede kaydedilen toplam otomobil satışlarının %9’unu oluşturmuştur. Bu ürünler için aynı oran Avrupa’da %19 olarak gerçekleşmiştir.

Rusya’da “**kullanılmış/ikinci el binek aracı**” satışları 2015 yılında bir önceki yıla göre %20 azalmış, 2016 yılında ise 2015 yılına göre %6 oranında bir artış göstererek yaklaşık 5.200.000 adet kullanılmış/ikinci el araç satılmıştır. 2017 yılı Ocak-Ekim dönemindeki satışlarda ise –özellikle yeni araç tüketiminde yaşanan artış ve yeni araçlara sağlanan devlet desteklerinin etkisiyle- bir önceki yılın aynı dönemine göre %1.5’lik bir artış yaşanmıştır. **2017 yılında en çok satılan ikinci el araçlar; LADA, Toyota, Nissan, Hyundai ve Chevrolet firmalarının araçları olmuştur.** Her ne kadar LADA ikinci el araç binek aracı satışında ilk sırada yer alsada; yabancı markaların payının artış, LADA’nın payının azalma eğiliminde olduğu görülmektedir.

Yukarıda, Rusya’daki otomotiv pazarının gelişiminin kalıcılık sağlaması için uluslararası otomotiv şirketlerinin Rusya’da yatırımlarına devam etmesinin özel önemi haiz olduğu belirtilmişti. Bu kapsamda 2017 yılı itibarıyla;

HAVAL : Çin firması Haval halihazırda Rusya’nın Tula Bölgesinde yapmakta olduğu fabrikayı 2018 yılı sonu itibarıyla bitirmeyi taahhüt etmiş olup, fabrikanın yıllık üretim kapasitesinin 150.000 araç olacağı öngörülmektedir.

MERCEDES-BENZ : Mercedes-Benz firması, 2019 yılına kadar yıllık üretim kapasitesi 25.000 araç olan üretim tesisini Moskova Bölgesine inşa etmeyi öngörmektedir. Bu amaçla firma ile hükümet arasında 9 yıllık bir süreci kapsayan bir anlaşma imzalanmıştır.

MAZDA SOLLERS : Mazda Sollers firması, Primorski Bölgesinde yıllık 50.000 “powertrain” üretim kapasiteli “engine plan” üretimine başlamıştır.

BMW : BMW, Kaliningrad Bölgesinde yıllık ortalama 27000 araç üretim kapasiteli “tam döngülü/full-cycle” üretim tesisi yapmayı planlamaktadır.

HINO : Japan kamyon/truck/yük vagonu üreticisi Hino, Moskova Bölgesinde bulunan Khimki’de, 2018 yılında yıllık 2000 araç üretimi kapasiteli üretim tesisi kurmayı planlamaktadır.

YÜK VAGONU/KAMYON/ YÜK ARACI PAZARI (YÜK TAŞIMACILIĞI)

Öncelikle, “yük vagonu/kamyon/ yük aracı” ifadesi ile, 3.5 tondan fazla yük taşıma kapasitesine sahip yük taşımacılığı araçlarının ifade edildiğinin altı çizilmelidir.

Rusya’da yük taşımacılığı araçları piyasası, tüketici güveninden daha az etkilendiği için binek araçları piyasasına göre ülkede 2014 yılı sonrasında yaşanan ekonomik durgunluktan daha az etkilenmiştir. 2016 yılında, 2015 yılına göre bu alandaki satış miktarı %3.9 oranında artmıştır. 2017 yılında ise 2016 yılına göre yaklaşık %50.8’lik çok ciddi bir artış kaydedilmiştir. Bu ciddi artışın arkasında, ülkede petrol, doğal gaz ve kamu sektörü kaynaklı; “The Crime Bridge”, “Power of Siberia” projeleri ile Moskova Bölgesinin yeniden yapılandırılması-renovation çalışmalarının yer aldığını söylemek yerinde olacaktır. Yük vagonu piyasasında genel olarak Rus firmalarının ağırlığı söz konusudur. Bununla birlikte, Rus firmalarının ağırlığı; ülkedeki yabancı firmaların durumlarının hızlı bir şekilde düzelmeye başlamasıyla birlikte giderek azalmaktadır.

Bu çerçevede, Rusya’da “yük taşımacılığı” araçlarının 2017 pazar payları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir; (%)

KAMAZ	33
GAZ	10
URALAZ	4
MAN	6
SCANIA	7
VOLVO	7
MERCEDES-BENZ	7
MAZ	5
ISUZU	5
Diğer	16

OTOBÜS PİYASI

Rusya’da belediye otobüs filoları, en fazla otobüs alımı yapan birimler durumundadır. Ülkede, yukarıda da zikredilen ekonomik kriz, belediyeleri bütçelerini revize etmeye zorlamış,

bu durum ise sipariş edilen otobüs sayısının ve otobüs üretim miktarının azalmasına sebebiyet vermiştir.

2016 yılında otobüs üretim miktarı, 2015 yılına göre %12.8'lik bir artış göstermiş; 2017 yılında ise bir önceki yıla göre %2.8'lik bir daralma olmuştur. 2016 yılındaki artışta, özellikle 2018 yılında düzenlenmiş olan Dünya Kupası kapsamında verilen siparişlerin ciddi etkisi vardır. Bu kapsamda 2016 yılında farklı türlerde 2150 otobüs satın alınmıştır. Ayrıca, hükümetin de gazla çalışan otobüslerin ve araçların kullanımını özellikle kamuda özendirdiği görülmektedir. Bu konuda sektör için motive edici bir diğer Proje ise, “Okul Otobüsü Projesi”dir.

Rusya’da 2017 yılında yapılan otobüs satışlarının %67’si Rus firmalarınca, %27’si ithalat, %6’sı ise Rusya’da yerleşik yabancı firmalarca yapılmıştır.

OTOMOTİV AKSAM VE YEDEK PARÇALARI

Rusya’da bugün, her iki kişiden birisinin araba sahibi olduğu değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, birinci el araç piyasasının 2018 yılı ilk 6 ayında %40 daraldığı ve her ne kadar 2018 yılı net verileri elde olmasa da, söz konusu pazar daralmasının 2018 yılı sonuna kadar devam ettiği tahmin edilmektedir. Bu kapsamda, giderek artan sayıda Rus tüketicinin, ikinci el araç piyasasına yöneldiği görülmektedir. İkinci el araç piyasasındaki bu canlılık, otomotiv aksam ve parçalarına olan talebi de canlı tutmakta ve bu talep artış göstermektedir.

Halihazırda Rus otomotiv aksam/parçaları piyasasında ithal araçların yedek parçaları/aksamlarının; yerli üretim araçların yedek parçaları ve aksamlarına göre daha canlı olduğunu söylemek mümkündür. Özellikle otomobiller için kullanılan ikinci el aksam parçaların yaklaşık %98’i ithal “detaylar/içerik” içermekte olup, bu oranın kendi içinde orijinal ve orijinal olmayan ürün bileşimi, “yarı yarıya” bir dağılım göstermektedir.

2018 yılı başı itibarıyla otomobil aksam/yedek parçaları piyasasındaki en ciddi talep artışı, düşük maliyetli segmentteki aksam/yedek parçalarda olmuştur. Rusya’da kullanımda olan araçların yaklaşık yarısının 2005 modelden eski olduğunu belirtmek gerekmektedir. Özellikle 2014 yılında ülkede yaşanan ekonomik kriz şartları, Rus tüketicilerin yedek parçası ucuz otomobillere yönelmelerine sebebiyet vermiştir. Ayrıca, sahte/imitasyon yedek parça ve aksam sayısında da artış gözlenmektedir. Özellikle Rus hükümeti kriz sonrası dönemde, otomobil aksam/yedek parçaları piyasasında da diğer pek çok piyasada olduğu gibi “ithal ikameci” bir model benimsemiştir. Bununla birlikte, özellikle Çinli üreticilerin ucuz ürünlerinin Rus pazarında gördüğü talep, ithal ikameci politikanın yeterince başarı elde edememesinde en önemli en olarak ortaya çıkmıştır.

Rus otomotiv yedek parça/aksam üretici sayısı yeterli seviyede değildir ve bu durum iç pazardaki rekabet gücünü de eksik kılmaktadır. Dolayısıyla, Rus yerli sanayisi, yeterli aksam/parça üretimi yapabilecek kapasiteye sahip değildir. Aynı şekilde, ülkedeki yabancı marka araçlar için de yeterli yedek aksam/parça üretimi yapabilecek bir sanayi olduğu söylenemez.

2017-2018 itibarıyla, otomobil aksam/parçaları için “birincil pazarın” payı % 28-30'a gerilerken, “ikincil segment” otomotiv parçaları pazarının payı, toplam hacmin 70-72'sini almıştır. Bu kapsamda, 2017-2018 döneminde, Rusya'daki otomobiller için “ikinci el otomobil parçaları” perakende piyasası, 1 trilyon Ruble’yi aşan bir büyüklüğe ulaşmıştır. Söz konusu

piyasa değerinin içinde lastikler, yağlar ve diğer yağ ürünleri yer almamaktadır. Bu kapsamda, Rus otomobil aksam/parçaları piyasası 2017 yılında, 2016 yılına göre %30'luk bir büyüme artışı yakalamış, piyasanın %30 yerli üretim, %70'i ise ithal ürünlerden oluşmuştur.

Diğer taraftan, Rus otomobil aksam/parçaları piyasasında son 5 yılda fiyatlar genel seviyesinde yaşanan değişmelere bakıldığında, bazı aksam ve parçaların fiyatlarının hemen hemen değişmediğini söylemek mümkündür. Bununla birlikte bu durum doğrudan, söz konusu otomobillerin artık üretilmemekte olmasından kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla, bu durum piyasadaki genel fiyat eğilimlerini yansıtmakta yetersizdir. Bu kapsamda, **son 5 yılda en fazla talep edilen aksam ve parçaların fiyatlar genel seviyesi, ortalama %43'lk bir artış göstermiştir.**

Genel Değerlendirme :

-Rusya'da 2017 yılında otomotiv sektöründe "bayilik ağları/dealership network" daralmaya devam etmiştir. Piyasanın en başarısız oyuncularını olan ciddi finansal sorunlar yaşayan firmalar ile ülkede yaşanan kriz şartlarına uyum sağlamayan firmalar piyasayı terk etmişlerdir.

-Aralarında büyük şirketlerin de olduğu piyasanın bazı aktörleri, şirket büyüklüklerini optimize etmişlerdir. Bazıları ise finansal yeniden yapılandırma yoluna gitmişlerdir.

-2017 yılında piyasadaki genel düzelme eğiliminden ve ikinci el piyasasında yaşanan canlanmadan istifade eden bazı "bayiler", iş çeşitlendirmesi yapmak suretiyle mali durumlarını düzeltme imknını bulmuşlardır.

-Ekonomide yaşanan düzelmelerin etkisiyle, 2015-2017 yılları arasında kredili araç satışları kriz öncesi dönemi yakalamış ve yaklaşık %50'ye ulaşmıştır.

-Yukarıdaki rakama ulaşılmasında devletin özellikle "My First Car" ve "Family Car" programları kapsamında sağladığı destekler sayesinde, kredili satışlarda aracın maliyetinin %10'u kadar peşinat indirimi sunan uygulamalarının da etkisi büyüktür.