

Otomotiv Karnesi - Ağustos 2003

Otomotiv Üreticileri Hisse Senedi Hareketleri

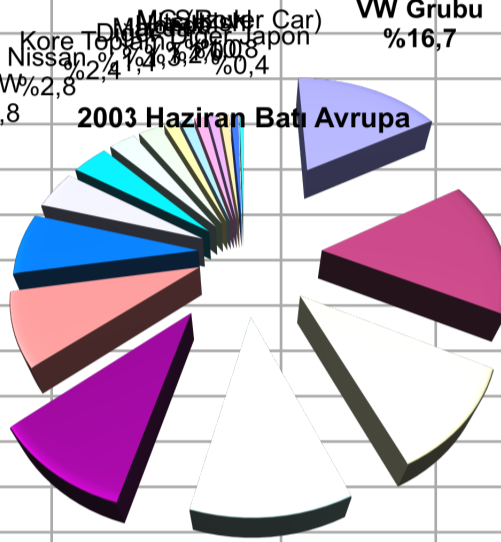
Şirket	29.08.03	31.07.03	Aylık Değişim %	1 Ocak'tan beri %	Döviz
1 Volkswagen AG	46	38,18	20,48	18,99	EUR
2 Renault	55,45	49,44	12,16	19,25	EUR
3 DaimlerChrysler	35,9	32,09	11,87	12,54	EUR
4 General Motors Co.	41,1	37,43	9,80	5,52	USD
5 Nissan Motor Co.	1281	1.175,00	9,02	38,34	JPY
6 Toyota Motor Co.	3290	3.050,00	7,87	3,13	JPY
7 FIAT SPA	6,33	5,93	6,75	25,53	EUR
8 BMW AG	36,43	34,46	5,72	20,23	EUR
9 Peugeot SA	41,27	39,28	5,07	2,51	EUR
10 Mazda Motor Co.	313	298,00	5,03	42,27	JPY
11 Ford Motor Co.	11,56	11,06	4,52	16,30	USD
12 Honda Motor Co.	4770	4.650,00	2,58	8,66	JPY

Otomotiv hisselerinde Haziran ayında başlayan düzelme hareketi sürüyor. Aslında hem Amerikan hem de Avrupa borsalarındaki genel düzelmeye paralel giden bu hareket şartı değil. Sektör uzun süredir ilk defa her iki kıtada da tünelin ucunda küçük de olsa bir ışık gördü. Son zamanlarda otomotiv sektörünü Amerika'da en çok meşgul eden konu, üç büyük üreticinin (GM, Ford, Chrysler) bir türlü sonuçlandıramadığı sendika görüşmeleriydi. Sonunda zamanın dolmasına sadece saatler kala anlaşma sağlandı ve bu haber kısa süre için de olsa piyasaları biraz rahatlattı. Ama sektör analistlerini değil; birçok uzman, sektörün büyük oyuncularının kar marjlarının düşüklüğüne, kapasite fazlalığına ve satış hacimleri düzelmesine rağmen kar edememelerine işaret ediyor ve bu durumda bir değişme olmadan hisse senetlerinin kalıcı artışlar sağlayamayacağını söylüyorlar. Ağustos'ta en yüksek getiri sağlayan hisse, bir süredir düşen VW oldu. Onu son üç aydır sürekli artan Renault ve Daimler Chrysler takip ederken bu ay üreticilerin tamamı pozitif getiriler elde etti. Sene başından bu yana olan performans gözönünde bulundurulduğunda da, Fiat dışında tüm otomotiv hisseleri pozitif bölgeye geçmiş oldu. Ancak başını güçlü maliyet yapılarıyla Japon firmaların çektiği %40'lara varan bu getirilerin son derece iniş çıkışlı bir ekonomik ortamda oluştuğunu ve yatırımcının ana kistasının karlılık olduğunu unutmamakta fayda var.

Batı Avrupa Özeti

2003 Ağustos Sonu Batı Avrupa Toplam				
Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)	
1 VW Grubu	1.833.147	16,7	4,4	
2 PSA	1.705.991	15,5	0,4	
3 Ford Grubu	1.209.847	11,0	3,1	
4 Renault	1.195.265	10,9	6,4	
5 GM Grubu	1.103.983	10,0	0,8	
6 Fiat Grubu	901.669	8,2	13,5	
7 DaimlerChrysler	770.243	7,0	6,3	
8 Toyota	495.562	4,5	5,0	
9 BMW	411.971	3,8	3,5	
10 Nissan	304.730	2,8	6,3	
11 Kore Toplam	265.535	2,4	19,4	
12 Diğer	157.602	1,4	2,6	
13 Mazda	141.004	1,3	34,5	
14 Honda	131.819	1,2	9,4	
15 Mitsubishi	112.898	1,0	5,5	
16 Suzuki	108.447	1,0	2,3	
17 MG (Rover Car)	89.385	0,8	4,6	
18 Diğer Japon	46.312	0,4	3,5	
Total	10.985.410	100,0	2,8	

Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)
1 VW Grubu	1.833.147	16,7	4,4
2 PSA	1.705.991	15,5	0,4
3 Ford Grubu	1.209.847	11,0	3,1
4 Renault	1.195.265	10,9	6,4
5 GM Grubu	1.103.983	10,0	0,8
6 Fiat Grubu	901.669	8,2	13,5
7 DaimlerChrysler	770.243	7,0	6,3
8 Toyota	495.562	4,5	5,0
9 BMW	411.971	3,8	3,5
10 Nissan	304.730	2,8	6,3
11 Kore Toplam	265.535	2,4	19,4
12 Diğer	157.602	1,4	2,6
13 Mazda	141.004	1,3	34,5
14 Honda	131.819	1,2	9,4
15 Mitsubishi	112.898	1,0	5,5
16 Suzuki	108.447	1,0	2,3
17 MG (Rover Car)	89.385	0,8	4,6
18 Diğer Japon	46.312	0,4	3,5
Total	10.985.410	100,0	2,8



Ağustos ayında toplam Avrupa pazarı kısa bir duraksama yaşadı. Pazar geçen yıla oranla hala %2.8 aşağıda seyrediyor. Aslında Ağustos ayı karakteristik olarak satışların sakin seyrettiği bir ay. Yeni model yılı beklentileri, kimi ülkelerde de plaka değişimi dönemi olan bu ay, üçüncü çeyreğin en sönük ayı olarak biliniyor. Bu mevsimsel durgunluğa bir de Avrupa ekonomisini ciddi şekilde etkileyen sıcak dalgası, Frankfurt fuarında yapılacak lansmanların bekleniyor olması gibi faktörler de eklenince yavaşlamayı anlamak kolay. Avrupa pazarı Amerika'nın yaşadığı fiyat ve promosyon savaşını belki aynı ölçekte yaşamıyor ama son iki yıldır sürekli düşen fiyatlar benzer bir eğilime işaret ediyor. JD Power geçen ay yaptığı çalışmada bu pazarı Amerika'nın birkaç sene önceki haline benzetiyor ve kapanan tüm fabrikalara rağmen kapasitenin hala araç talebinin üzerinde olduğuna işaret ediyor.

Avrupa'da Beş Büyük Pazar + Türkiye

İngiltere - İlk 10				
Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)	
1 Ford Grubu	370.766	19,91	2,4	
2 GM Grubu	255.159	13,70	5,2	
3 PSA	227.436	12,21	6,7	
4 VW Grubu	212.465	11,41	1,5	
5 Renault	134.870	7,24	2,2	
6 DaimlerChrysler	93.483	5,02	11,3	
7 Toyota	83.983	4,51	7,6	
8 BMW	81.102	4,35	10,8	
9 Fiat Grubu	67.987	3,65	8,0	
10 Nissan	67.827	3,64	0,6	
Toplam	1.862.470	85,64	1,6	

Almanya - İlk 10				
Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)	
1 VW Grubu	685.546	28,96	0,6	
2 DaimlerChrysler	344.855	14,57	7,2	
3 GM Grubu	252.632	10,67	3,9	
4 Ford Grubu	209.757	8,86	12,0	
5 BMW	169.570	7,16	4,2	
6 Renault	148.437	6,27	5,7	
7 PSA	140.052	5,92	9,8	
8 Fiat Grubu	87.377	3,69	16,1	
9 Toyota	73.551	3,11	7,1	
10 Mazda	50.161	2,12	18,0	
Toplam	2.367.450	91,32	1,4	

Fransa - İlk 10				
Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)	
1 PSA	548.880	33,33	6,8	
2 Renault	454.361	27,59	11,7	
3 VW Grubu	143.585	8,72	14,8	
4 Ford Grubu	89.195	5,42	3,0	
5 GM Grubu	88.825	5,39	7,0	
6 Fiat Grubu	78.504	4,77	19,0	
7 DaimlerChrysler	67.663	4,11	9,1	
8 Toyota	50.338	3,06	10,9	
9 Nissan	29.209	1,77	26,5	
10 BMW	28.143	1,71	8,9	
Toplam	1.646.925	95,86	8,1	

İtalya - İlk 10				
Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)	
1 Fiat Grubu	494.674	29,61	14,2	
2 PSA	187.608	11,23	19,6	
3 Ford Grubu	170.854	10,23	7,3	
4 VW Grubu	170.288	10,19	14,6	
5 GM Grubu	148.011	8,86	6,5	
6 Renault	130.782	7,83	7,8	
7 DaimlerChrysler	87.150	5,22	14,3	
8 Toyota	86.297	5,17	3,2	
9 Nissan	45.001	2,69	18,2	
10 BMW	42.951	2,57	2,3	
Toplam	1.670.761	93,59	4,4	

İspanya - İlk 10				
Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)	
1 PSA	254.040	22,07	1,2	
2 VW Grubu	216.085	18,78	0,1	
3 Renault	138.950	12,07	0,5	
4 GM Grubu	121.735	10,58	2,3	
5 Ford Grubu	116.948	10,16	3,9	
6 Fiat Grubu	58.966	5,12	14,1	
7 DaimlerChrysler	47.440	4,12	6,0	
8 Diğer Kore	41.823	3,63	11,7	
9 Nissan	38.631	3,36	2,6	
10 Toyota	33.268	2,89	28,2	
Toplam	1.150.914	92,79	1,9	

Türkiye - İlk 10 (Marka bazında)				
Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)	
1 Ford	26.250	14,9	124,1	
2 Renault	23.407	13,3	81,7	
3 Tofaş	19.710	11,2	55,8	
4 Opel	16.374	9,3	226,5	
5 Peugeot	14.649	8,3	93,3	
6 VW	11.576	6,6	113,5	
7 Hyundai	10.639	6,0	121,2	
8 Toyota	7.381	4,2	59,1	
9 Honda	5.557	3,2	115,6	
10 Mercedes	5.494	3,1	69,7	
Toplam	176.068	80,10	95,3	

Lokal ya da lokal kabul edilen markaların kahraman oldukları Avrupa pazarlarında oturmuş pozisyonlar kriz zamanlarında dahi korunuyor. İngiltere'de Ford, Almanya'da VW, Fransa ve İspanya'da PSA ve İtalya'da da herşeye rağmen Fiat liderliklerini koruyorlar. Ancak tüm pazarlarda satış hacmini en çok büyüten Japon ya da Koreli üreticiler. Bu üreticiler güçlü maliyet yapılarıyla bu kriz döneminin ekonomi öncelikli araç tercihi akımından çok faydalandılar. Ancak bu sadece basit bir ucuz araç tercih etme eğilimi olarak algılanmamalı. Hem Japon hem de Koreli üreticiler günümüz otomobil alıcısının en önemli önceliğini yakalamayı başardılar: fiyat/fayda oranı; yani ödenen fiyata karşı satın alınan araçtan bütün olarak elde edilen fayda. Avrupa'lı orta seviye alıcı artık marka takıntısını aşmaya, yeni ve yabancı markalara da sıcak bakmaya başladı. Bu hareket Avrupa kadar tutucu bir ortamda kısa vadede büyük değişiklikler getiremeyebilir ama Uzakdoğulu firmaların kapıyı aralamak için verdikleri uzun ve ısrarlı çabalarının sonuçlarını almaya başladıklarının bir göstergesi. Türkiye'de Ağustos ayında ilk 10'unda büyük bir değişiklik yok. Pazar güçlü görüntüsünü koruyor. Bu ay başlayan ve 30 yaşını aşmış araçların belirli bir bedelle özel tüketim vergisinden düşülmesi kampanyası özellikle binak araç pazarına yaz sonu için beklenmedik bir hareketlilik getirdi. Kampanyanın 2004 yılında da benzer koşullarla devam edeceği bilgisi bu hareketin kısa dönemli olmayacağını bir göstergesi. Birçok bayi müşterilerini sadece bu kampanyadan faydalandırmak için piyasadan eski araç toplayınca bu işin kendine göre bir ekonomisi oluştu. Ağustos ayında Renault son zamanlarının en önemli aracı olan yeni Megane Sedan'ı piyasaya sürdü ve dolayısıyla yılın son 4 ayında binek araç hacimlerinde ciddi artış beklentisi içinde. Ford'un liderliği özellikle güçlü ticari araç satışlarının etkisiyle devam ederken diğer markalar da mümkün olduğunca stoklu giderek pazarın olumlu havasından faydalanmaya çalışıyorlar.

Not: Satış rakamları Ağustos ayı sonu itibarıyla toplam araç satışlarını, Yıllık Fark (%) ise geçen yıla göre satış hacmindeki değişimi gösterir.