Otomotiv Karnesi - Ekim 2003

Otomotiv Üreticileri Hisse Senedi Hareketleri

	Şirket	3.11.2003	30.09.2003	Aylık Değişim%	1 Ocak'tan beri %	Döviz
4	Ford Motor Co.	12,13	10,77	12,63	22,03	USD
12	Volkswagen AG	43,39	38,59	12,44	12,23	EUR
10	Renault	56,9	50,8	12,01	22,37	EUR
2	DaimlerChrysler	32,09	30,14	6,47	0,60	EUR
1	BMW AG	34,45	32,45	6,16	13,70	EUR
5	General Motors Co.	42,67	40,93	4,25	9,55	USD
8	Nissan Motor Co.	1232	1209	1,90	33,05	JPY
9	Peugeot SA	36,9	36,49	1,12	8,35	EUR
7	Mazda Motor Co.	282	280	0,71	28,18	JPY
3	FIAT SPA	6,74	6,77	0,44	20,71	EUR
6	Honda Motor Co.	4340	4410	1,59	1,14	JPY
11	Toyota Motor Co.	3130	3350	6,57	1,88	JPY

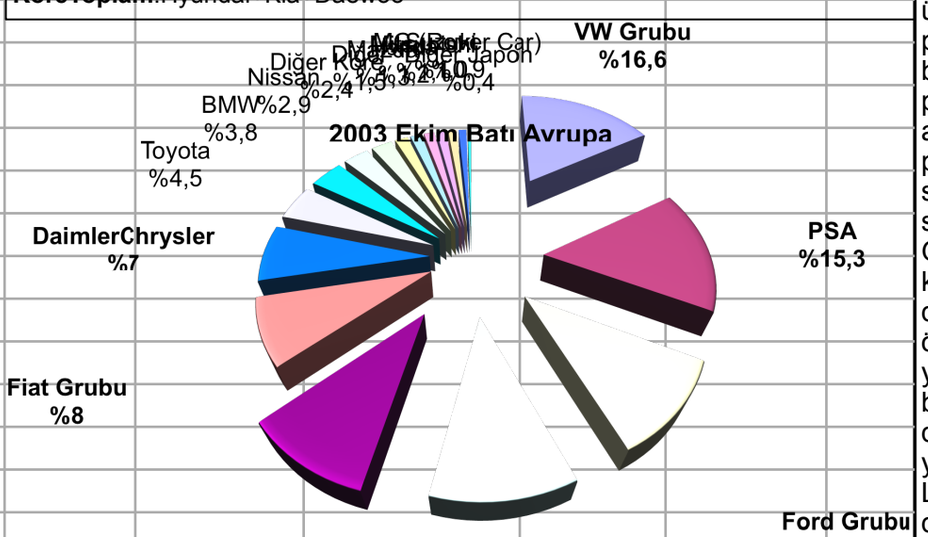
Ekim ayı ve Kasım ayının başında otomotiv gündemini Toyota'nın başarı hikayesi doldurdu. Sektörün pazar değeri (market capitalization) lideri olan Toyota'nın rakiplerine bu açıdan sağladığı üstünlüğün, global satış ve karlılıklara da gözle görülür şekilde yansımaya başlamış olması şaşırtıcı değil. Ticari yıl (fiscal year) başlangıcı sayılan Nisan ayından bu yana geçen altı ayda 4.8 milyar dolar net kar açıklayan Japon üretici Amerika'da yılda 1 miyondan fazla araç satma hedefine şimdiden ulaştı sayılır. Halen dünyanın 3. büyük üreticisi konumudaki Toyota'nın aynı dönemde 2. büyük üretici Ford'dan fazla araç satmış olması da yakaladığı ivmenin bir diğer göstergesi. Hisse değeri olarak değişimleri şimdilik eksi görünen Toyota'nın aslında son 6 ayda %20'nin üzerinde bir artış yakaladığı görülüyor. Yeni Eylül datasıyla yükselişe geçebileceğini tahmin etmek de zor değil. Ekim ayının bir diğer gündem maddesi ise Standard & Poors'un Ford'un, Moody's ise VW'nun kredi notunu düşüreceği uyarıları ve buna rağmen her iki firmanın da hisse değerlerini korumalarıydı. Analistler özellikle sadık yatırımcısı sayesinde kısa vadede bu not düşürmeden pek etkilenmemiş görünen bu üreticileri orta vadede hala önemli mücadeleler beklediğini vurguluyor. Bunun en büyük nedeni kredi notu düşmesinin borçlanmayı daha pahalı hale getirmesi. Economist dergisinin tahminine göre otomotiv'deki kapasite fazlası %30. Bu da talepten fazla sunum olduğunun, fiyatların ve kar marjlarının düşmeye devam edeceğinin ve zaten nakit sıkıntısı yaşayan üreticilerin kredi kullanarak operasyonlarını finanse etmeye devam edeceklerinin göstergesi.

Batı Avrupa Özeti

2003 Ekim Sonu Batı Avrupa Toplam Pazarı

	Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)
1	VW Grubu	2.307.874	16,6	3,6
2	PSA	2.128.755	15,3	0,9
3	Ford Grubu	1.527.349	11,0	2,9
4	Renault	1.521.851	10,9	3,9
5	GM Grubu	1.400.924	10,1	0,0
6	Fiat Grubu	1.130.659	8,1	12,1
7	DaimlerChrysler	980.529	7,0	4,1
8	Toyota	632.302	4,5	6,6
9	BMW	530.127	3,8	1,7
10	Nissan	400.478	2,9	11,0
11	Diğer Kore	329.878	2,4	17,2
12	Diğer	207.565	1,5	1,9
13	Mazda	180.603	1,3	29,3
14	Honda	172.932	1,2	7,6
15	Mitsubishi	147.739	1,1	1,6
16	Suzuki	142.523	1,0	0,2
17	MG (Rover Car)	120.244	0,9	1,0
18	Diğer Japon	61.068	0,4	6,4
	Toplam	**13.923.400**	**100,0**	**1,7**

VW Grubu:VW+Audi+Seat+Skoda
PSA Grubu: Peugeot+Citroen
Ford Grubu: Ford+ Land Rover+Volvo+Jaguar+A. Martin
GM Grubu: Opel+Saab
Fiat Grubu: Fiat+Alfa-Romeo+ Ferrari+ Lancia+Maserati
KoreToplam:Hyundai+Kia+Daewoo



Batı Avrupa: İngiltere, Almanya, Fransa, İspanya, İtalya, Belçika/Lüksemburg, Hollanda, Avusturya, Danimarka, Finlandiya, Yunanistan, İrlanda, Norveç, Portekiz, İsveç, İsviçre.

Avrupa sakin ama düzelmesini devam ettiren bir Ekim geçirdi. Düşük faizler ve kampanyalar artık sektörün standardı haline gelmiş durumda. Aslında hiçbir üretici durumdan memnun değil ancak pazardaki küçülmeyi durdurmanın başka yolu yok gibi görünüyor. Toplam pazar geçen yıla göre hala %1.7 geride ama Almanya ve İngiltere gibi büyük pazarlarda düzelme belirgin. Yılın genel seyrine paralel olarak Asyalı üreticilerin satışlarını artmaya devam ettiğini ve GM'in ilk defa negatif bölgeden kurtulduğunu görüyoruz. Rekabet dengelerinin korunduğu Avrupa'da, özellikle PSA grubunun da yavaşlamasıyla büyük değişiklik beklenmiyor. Kötü başlayıp yavaş bir düzelmeye geçen Avrupa pazarının yakın geleceği için Renault CEO'su Louis Schweitzer'den ilginç bir değerlendirme geldi: Renault'nun İran'da yaptığı bir ortaklıkla ilgili açıklamasında bu ülkeyi "yılda 700,000 aracın satıldığı ve rekabetin düşük olduğu bir pazar" olarak tanımlayan Schweitzer, adeta Avrupa'da durumun statikliğine dikkat çekiyordu.

Avrupa'da Beş Büyük Pazar + Türkiye

İngiltere - İlk 10

	Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)
1	Ford Grubu	505.405	19,72	1,3
2	GM Grubu	350.740	13,68	5,4
3	PSA	305.510	11,92	9,0
4	VW Grubu	292.515	11,41	1,8
5	Renault	182.019	7,10	2,8
6	DaimlerChrysler	129.487	5,05	13,0
7	Toyota	117.360	4,58	6,4
8	BMW	112.157	4,38	6,2
9	Nissan	98.343	3,84	5,2
10	Fiat Grubu	96.677	3,77	7,7
	Toplam	**2.563.307**	85,44	**1,7**

Almanya - İlk 10

	Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)
1	VW Grubu	857.813	28,82	0,2
2	DaimlerChrysl	440.218	14,79	4,6
3	GM Grubu	316.292	10,63	3,1
4	Ford Grubu	257.706	8,66	11,5
5	BMW	210.465	7,07	3,5
6	Renault	190.406	6,40	2,0
7	PSA	173.739	5,84	9,6
8	Fiat Grubu	109.961	3,69	15,0
9	Toyota	94.079	3,16	9,1
10	Mazda	63.170	2,12	11,7
	Toplam	**2.976.216**	91,18	**0,6**

Fransa - İlk 10

	Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)
1	PSA	682.376	33,11	6,6
2	Renault	580.570	28,17	7,7
3	VW Grubu	178.566	8,66	13,4
4	GM Grubu	110.906	5,38	6,9
5	Ford Grubu	108.673	5,27	4,4
6	Fiat Grubu	95.710	4,64	19,6
7	DaimlerChrysler	82.202	3,99	9,6
8	Toyota	62.564	3,04	11,3
9	Nissan	37.599	1,82	28,9
10	BMW	35.407	1,72	5,5
	Toplam	**2.061.180**	95,80	**6,7**

İtalya - İlk 10

	Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)
1	Fiat Grubu	617.291	29,42	12,3
2	PSA	227.525	10,85	15,3
3	VW Grubu	220.262	10,50	9,8
4	Ford Grubu	210.575	10,04	6,9
5	GM Grubu	184.137	8,78	5,4
6	Renault	162.185	7,73	5,8
7	DaimlerChrysl	111.564	5,32	10,8
8	Toyota	110.877	5,29	5,9
9	BMW	58.570	2,79	4,9
10	Nissan	58.160	2,77	27,3
	Toplam	**2.097.850**	93,48	**2,8**

İspanya - İlk 10

	Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)
1	PSA	314.559	22,17	3,2
2	VW Grubu	263.043	18,54	0,0
3	Renault	175.628	12,38	2,4
4	GM Grubu	146.782	10,34	1,0
5	Ford Grubu	141.053	9,94	5,7
6	Fiat Grubu	71.639	5,05	14,0
7	DaimlerChrysler	58.481	4,12	4,3
8	Diğer Korea	51.972	3,66	15,5
9	Nissan	48.851	3,44	7,1
10	Toyota	41.981	2,96	33,8
	Toplam	**1.419.012**	92,60	**3,5**

Türkiye - İlk 10 (Marka bazında)

	Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)
1	Ford	40.638	15,3	148,5
2	Renault	36.951	13,9	116,3
3	Tofaş	29.642	11,2	73,4
4	Opel	22.558	8,5	192,8
5	Peugeot	21.552	8,1	96,0
6	VW	18.282	6,9	135,4
7	Hyundai	14.866	5,6	119,2
8	Toyota	10.854	4,1	85,9
9	Honda	8.341	3,1	126,3
10	Mercedes	7.474	2,8	67,2
	Toplam	**265.234**	79,61	**112,5**

Büyümeyen bir endüstride hayatta kalmanın kitabını yazmak gerekseydi, bunu en iyi otomotiv üreticileri yapardı! Birkaç haftadır konu ettiğimiz otomotiv sektöründeki değişim, bu mücadelenin yoğunluğunu yansıtıyor. Otomotiv danışmanlık şirketi McKinsey'in çalışmasına göre 2002-2012 arasında dünya otomotiv pazarında yaşanması beklenen büyümenin %90'ının gelişmekte olan pazarlarda (Asya Pasifik, Güney Amerika ve içinde Türkiye'nin de bulunduğu diğerleri grubunda) olması bekleniyor. Dünya bankasının bir çalışmasıysa kişi başına düşen milli gelirin 6,000 Doların üzerine çıktığı pazarlarda otomobil pazarında gözle görülür büyümeler yaşandığını gösteriyor. Avrupa'daki genel duruma örnek teşkil etmesi açısından iki örnek verelim: en büyük pazar Almanya'da kişi başında düşen milli gelir 25,000 dolar, orta büyüklükte bir pazar olan Polonya'da 10,000 doların hemen altında. Türkiye için 2600 dolar civarında ölçülmüş olan bu rakam Hindistan'da 3000, yakın geleceğin en büyük pazarı sayılan Çin'deyse 5000 dolar civarında. Bu açıdan Avrupa pazarının yakın gelecekte önemli bir büyüme göstermesi gerçekçi değil. Toplamda yıllık 16 milyon aracın satıldığı bu pazarda en belirgin karakteristik olan markalarının lokal güçleri sayesinde ayakta kalmaya devam eden Avrupa'lı üreticiler düzelmeye başlayan tüketici güven endekslerinin etkilerini görmeyi bekliyorlar. Düşük kar marjı sorununu kısa dönemde aşamayacağının farkına varan üreticiler, varolan satış/pazarlama/dağıtım operasyonlarını daha verimli hale getirmenin gayreti içindeler. 2002 yılı başında bu yana yaşanan global kriz yüzünden soğuma dönemine giren Amerika - Avrupa mücadelesi ise Ekim ayında Avrupa Topluluğunun Amerikan ürünlerine uygulayacağını duyurduğu yeni gümrük tarifleriyle tekrar hareketlenmeye başladı. Bu tür politik manveralar özellikle hem Amerika hem Avrupa'da operasyonları olan üreticiler için istenmeyen risk unsurları durumunda. Öyle görülüyor ki toplam karının sadece %7.6'sının otomotiv operasyonundan, geri kalanıysa finansal operasyondan gelmesinden şikayet eden GM'in CEO'su Rick Wagoner ve meslekdaşlarını, aralarında bu tür dış faktörlerin de olduğu çok boyutlu, uzun dönemli ve yeni mücadeleler bekliyor.

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