

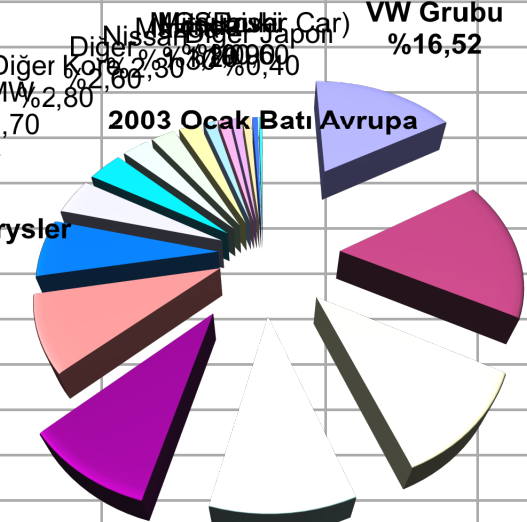
Otomotiv Karnesi - Ocak 2003

Otomotiv Üreticileri Hisse Senedi Hareketleri

Şirket	03.02.2003	02.01.2003	% Değişim	Döviz	
BMW AG	27,26	30,30	10,03	Euro	Ocak ayı ticari açıdan hiçbir markanın kimsenin favorisi değil ama bu ay her açıdan fazlasıyla sorunlu başladı. Almanya'nın verdiği bütçe açığı, İngiltere'de son 48 yılın en düşük seviyesine gerileyen faiz oranları, Amerika'daysa düşen tüketici güveni endeksi piyasaları büyük baskı altına aldı. Mazda dışında tüm üreticilerin hisse senetleri değer kaybetti. Ocak ayı borsa performansının şirket bazındaki piyasa oluşumlarıyla ne kadar yakından ilgili olduğunun bir göstergesiydi adeta: başta Batı Avrupa'da satışlarını bir önceki yıla göre %70'e yakın artıran Mazda olmak üzere satışları stabil kalan ya da piyasanın küçülmesinden daha az oranda azalan üreticiler genel olarak pozisyonlarını korumayı başardılar. Belki de piyasa değeri fazla şişmiş olan Toyota dışında satışları stabil giden firmalar hisse değerlerini korumayı ya da Ocak ayını küçük düşüşlerle kapamayı başardılar. Bu ay en fazla değer kaybeden hisseler Daimler Chrysler, Toyota ve BMW oldu. Avrupa ve Amerika'daki bu gerilemeler, iyi geçen bir Aralık ayına güvenip yıllık satış tahminlerini yavaş yavaş olumlu varsayımlara dayandırmaya başlayan üreticilerin, sıkışık geçen Ocak ayında araç satılmak için ağır maliyetli kampanyalara yüklenmelerinden kaynaklanıyor olabilir. Finansal analistler sürekli kampanya yaparak hacimlerini korumaya çalışan üreticilere sıcak bakmıyorlar. Genel olarak güçlü duruşunu koruyan Nissan, Renault, Peugeot ve de özellikle son 2 yılda renklenen ürün gamının meyvelerini toplamaya başlayan Mazda, Otomotiv yatırımcısı için Ocak ayının popüler hisseleriydi.
DaimlerChrysler	28,48	31,90	10,72	Euro	
Fiat Spa	7,92	8,50	6,82	Euro	
Ford Motor Co.	9,11	9,94	8,35	USD	
General Motors Co.	36,33	38,95	6,73	USD	
Honda Motor Co.	3.990,00	4.390,00	9,11	JPY	
Mazda Motor Co.	248,00	220,00	12,73	JPY	
Nissan Motor Co.	913,00	926,00	1,40	JPY	
Peugeot SA	38,92	40,26	3,33	Euro	
Renault	44,34	46,50	4,65	Euro	
Toyota Motor Co.	2.855,00	3.190,00	10,50	JPY	
Volkswagen AG	38,58	38,66	0,21	Euro	

Batı Avrupa Özeti

2003 Ocak Ayı Batı Avrupa Toplam					VW Grubu: VW+Audı+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+ Maserati		Kore Toplam: Hyundai+Kia+Daewoo	
Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	Yıllık fark(%)													
1	VW Grubu	224.410	16,5	6,40												
2	PSA Grubu	219.139	16,1	2,10												
3	Ford Group	155.432	11,4	10,20												
4	Renault	135.811	10,0	18,50												
5	GM Grubu	128.236	9,4	2,00												
6	Fiat Grubu	119.174	8,7	25,00												
7	DaimlerChrysler	91.871	6,7	11,20												
8	Toyota	58.485	4,3	2,10												
9	BMW	50.676	3,7	6,50												
10	Diğer Kore	37.974	2,8	1,10												
11	Diğer	35.619	2,6	70,90												
12	Nissan	31.953	2,3	7,00												
13	Mazda	17.526	1,3	60,40												
14	Honda	16.319	1,2	11,70												
15	Mitsubishi	13.551	1,0	13,10												
16	Suzuki	12.054	0,9	11,30												
17	MG (Rover Car)	8.759	0,6	27,10												
18	Diğer Japon	5.380	0,4	2,30												
Total	1.362.369	99,9	7,20													



Batı Avrupa pazarı 2003'ün ilk ayında geçen yıl aynı döneme göre %7 küçüldü. Satış hacmi kazanan az sayıda marka arasında global olarak büyüme trendine giren Mazda, Honda ve Toyota'yı saymak mümkün. Japonların Avrupa atağı devam ediyor. Avrupa'nın son iki yıldır lideri VW grubu Ocak ayında %6'dan fazla pazar payı kaybetmesine rağmen hala lider. PSA grubu bir miktar satış kaybetti ise de pazarın geneline göre oldukça iyi durumda; özellikle Citroen'in başarılı performansı ve grubun dizel teknolojisindeki lider konumuyla PSA kısa vadede Avrupa'nın en güçlü grubu sayılıyor. 2003 yılı için Avrupa çapında %2 civarı küçülme bekleyen analistler PSA grubunun buna rağmen yıl sonunda büyümüş olacağını tahmin ediyorlar. Ocak ayında en çok satış hacmi kaybeden markalar, krizdeki Fiat, yeni ve radikal araçları hala tartışılan Renault ve ihracat ağırlıklı stratejilerle büyümeye çalışan MG oldular.

Avrupa'da Beş Büyük Pazar + Türkiye

İngiltere - İlk 10					Almanya - İlk 10					Fransa - İlk 10					İtalya - İlk 10					İspanya - İlk 10					Türkiye - İlk 10 (Marka bazında)				
Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	2002 / 2001 (%)		Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	2002 / 2001 (%)		Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	2002 / 2001 (%)		Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	2002 / 2001 (%)		Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	2002 / 2001 (%)		Şirket	Adet	Pazar Payı (%)	2002 / 2001 (%)	
1	Ford Grubu	41.414	19,52	14,70	1	VW Grubu	72.074	27,70	4,70	1	PSA Grubu	71.459	33,59	6,30	1	Ford Grubu	73.607	32,65	23,10	1	PSA Grubu	26.658	23,17	3,10	1	Ford	1.794	14,8	%382
2	GM Grubu	32.227	15,19	11,50	2	DaimlerChrysler	39.517	15,19	6,20	2	Renault	54.055	25,41	19,90	2	VW Grubu	20.910	18,18	15,40	2	Renault	20.910	18,18	15,40	2	Renault	1.716	14,1	%560
3	PSA Grubu	27.809	13,11	8,10	3	GM Grubu	29.886	11,49	22,50	3	VW Grubu	20.068	9,43	0,10	3	Renault	11.489	9,99	18,90	3	Ford	1.299	10,7	%1253					
4	VW Grubu	26.680	12,58	1,00	4	BMW	22.186	8,53	11,00	4	Ford Grubu	12.188	5,73	6,30	4	Ford Grubu	11.241	9,77	8,90	4	Opel	1.285	10,6	%299					
5	Renault	11.941	5,63	35,50	5	Ford Grubu	22.086	8,49	25,60	5	GM Grubu	11.205	5,27	5,60	5	GM Grubu	9.788	8,51	2,20	5	Peugeot	1.075	8,8	%944					
6	DaimlerChrysler	10.266	4,84	5,40	6	Renault	15.752	6,05	3,20	6	Others	9.126	4,29	239,90	6	Others	6.254	5,44	174,30	6	Hyundai	732	6,0	%946					
7	BMW	9.296	4,38	1,80	7	PSA Grubu	14.396	5,53	2,90	7	Fiat Grubu	8.284	3,89	40,40	7	Fiat Grubu	5.078	4,41	12,90	7	Toyota	471	3,9	%1049					
8	Toyota	9.007	4,25	5,30	8	Fiat Grubu	9.210	3,54	33,30	8	DaimlerChrysler	7.801	3,67	24,50	8	DaimlerChrysler	4.974	4,32	9,50	8	Citroen	465	3,8	%512					
9	Fiat Grubu	7.733	3,64	21,70	9	Mazda	6.450	2,48	111,40	9	Toyota	5.976	2,81	3,40	9	Other Korea	4.839	4,21	1,80	9	VW	465	3,8	%2114					
10	Nissan	7.208	3,40	5,00	10	Toyota	5.907	2,27	13,10	10	Nissan	3.281	1,54	24,60	10	BMW	4.833	2,14	17,30	10	BMC	365	3,0	%223					
Total	212.155	86,53	7,10		Total	260.200	91,26	1,40		Total	212.720	95,64	9,70		Total	225.440	95,03	16,90		Total Pazar	12.148	79,58	454,7						

Avrupa otomotiv pazarı yapısal olarak bir değişim içerisinde: geçen Ekim ayında devreye giren Otomotiv sektörü blok muafiyetinin kaldırılması süreci yavaş yavaş etkilerini göstermeye başlıyor. Yeni regülasyonlar çerçevesinde Avrupa çapında bayi anlaşmalarını yenilemeye ve fiyatları harmonize etmeye başlayan markalar özellikle yüksek marjlı pazarlardaki karlarının gitgide eridiğini görüyorlar - bu duruma en iyi örnek İngiltere pazarı. Geçen yıla göre %7 azalarak 212,000 adetle kapanan İngiltere toplam araç pazarı uzun süredir ilk defa satış hacmi kazanan marka oldu. Ancak bu pazarın geleneksel lideri Ford en çok kaybeden markalardan biri olurken Avrupa'daki genel iyileşmesine paralel olarak GM grubu İngiltere'de en çok kazanan marka oldu. Ancak bu karlı ve sağlıklı bir artış değil: GM Amerika'daki agresif düşük faizli kampanyalarını Avrupa'ya da yayıyor ve bu da hem GM'in hem de bayi organizasyonunun kar marjlarını eritiyor. Bu durum İngiltere, Almanya ve İspanya'da hemen hemen aynı ve Avrupa genelinde tüm markaları benzer kampanyalara zorluyor. Maliyet yapısı Fransız ya da Japon rakipleri kadar güçlü olmasa da GM bu stratejisini yüksek satış hacimlerine dayandırmaya çalışıyor. Ancak özellikle politik ve ekonomik krizlerin baskısı altındaki pazarlarda hacme fazlasıyla dayalı bu strateji orta vadede çok riskli - GM grubu Avrupa'da tehlikeli bir kumar oynuyor. Dünyadaki gidişin tersine, Türkiye'de ise otomotiv pazarında tam bir patlama var! Ocak ayı, 1999 yılından 2000 yılına geçişte yaşadığımızdan da büyük oranda ve bir yıl öncesine karşılaştırmalı olarak tarihi seviyelerde bir artışla (%454) bir büyüme ile kapandı. Bütün markalar satış hacimlerini artırdı ve artışlar o kadar astronomik seviyelerde ki karşılaştırmak sağlıklı değil - araç stoğu kuvvetli olanlar en büyük miktarda artış sağladı. Bu tür patlamalardan bekleneceği üzere en büyük artış binek araçlarda geldi. Ford geçen yılın son ayında ele geçirdiği pazar liderliğini çok az bir farkla da olsa korudu ancak binek araç segmentinin aniden canlanmasıyla hareketlenen Renault ve Opel, bu artışa çok hazır olmadığı görülüyor. Tofaş'ın önüne geçmeyi başardılar.