Veszteséges Európa két legnagyobb holdingja

A privatizáció keserű pirulái

MH-információ

Mind nehezebb anyagi helyzetbe kerül Európa két legnagyobb állami holdingvállalata, a spanyol INI (Instituto Nacional de Industria) és olasz megfelelője, az IRI (Instituto per la Ricostruzione). A spanyol állami holding vesztesége 1992-ben 72, tavaly pedig 125 milliárd pezeta (982 millió dollár) volt. Az IRI a tavalyi esztendőt 10,2 trillió líra (6,2 milliárd dollár) veszteséggel zárta, ez az összeg mintegy kétszerese volt az előző évi deficitnek. A tornyosuló pénzügyi gondok miatt a spanyol és az olasz kormány egyelőre nem tudja világosan meghatározni, milyen sorsot szán a két állami óriásholdingnak.

Mind az INI, mind pedig az IRI „igazi" állami monstrum: cégeik többek között tevékenykednek a légiforgalomban, a repülőgépgyártásban, a gépiparban, az elektronikai és az energetikai ágazatban. A spanyol holdinghoz tartoznak a villamos erőművek, az IRI pedig az állami távközlési monopólium „megtestesítője".

A sok közös vonás közül a legjellemzőbb, hogy mindkét holding mély válságban van. Az elmúlt években a válságok idején a központi és a kereskedelmi banki mentőakciók elsősorban a magánszektor cégeire irányultak, miközben Madridban és Rómában a politikusok görcsösen ragaszkodtak az állami ipar fejlesztéséhez. Gazdasági szempontból ez nem volt indokolható, hiszen mindkét állami holdingban jelentős a válságágazatokat megtestesítő cégek súlya. „Ernyőjük" alá tartozik a haldokló hajógyártás, valamint a gondokat gondokra halmozó acélipar is. Az INI ráadásul működteti a hosszú idő óta veszteséges spanyol szénbányákat is.

Természetesen mindkét állami holding rendelkezik néhány nyereséges vállalattal, elsősorban a csúcstechnikát képviselő ágazatokban. Azonban ezen cégek nyeresége sem elegendő ahhoz, hogy talpra állítsák a tartósan veszteséges állami vállalatokat, vagy akár valamelyest is csökkentsék a holdingok adóssághegyeit. 1994 elején az IRI adósságai elérték a 72 trillió lírát. Miután az adósság összege rövid időn belül meghaladja a holding tőkéjét, valósnak tűnik az a veszély, hogy az IRI az olasz törvények értelmében technikailag fizetésképtelenné válik.

A hatalmas veszteségek, a halmozódó adósságok a múltban még úgy-ahogy elfogadhatók voltak, hiszen korábban a munkahelyek biztonsága elsőbbséget élvezett az állami szektorban a nyereséggel szemben. Az Európai Unió egyre keményebb gazdasági szabályozói és szabályai azonban már nem teszik lehetővé a tartósan deficites állami cégek költségvetési támogatását. Ráadásul mind Spanyolországban, mind pedig Olaszországban magasak az államadósságok és ugyancsak magas a költségvetésnek a GDP-hez viszonyított hiánya.

Ebben a helyzetben a két dél-európai ország politikusai a privatizálásban látják az egyetlen „gyógyszert" a gondok enyhítésére. 1993-ban az IRI két nagy kereskedelmi bankot, néhány élelmiszeripari céget és az acélipar nyereséges vállalatait privatizálta. Spanyolországban a kormány más megközelítést alkalmazott. Az INI legnyereségesebb vállalatait – beleértve az Endesa elektromos műveket is – egy Teneo nevű holdingba „szervezték össze". Jól jellemzi az új holding méreteit, hogy a Teneo cégeitől származik az INI forgalmának 80 százaléka. A Teneo foglalkoztatja az INI alá tartozó cégek dolgozóinak 56 százalékát, s részesedése az INI exportjában eléri a 70 százalékot. Az Endesa – amelynek tavalyi adózás utáni nyeresége 117 milliárd pezeta volt – kimondottan is az INI „fejőstehene".

A tervek szerint a Teneót kis lépésekben privatizálják, vagyis az INI pénzigényeinek megfelelően. (Ez ideig a Teneo 150 milliárd pezeta bevételhez jutott az Endesa újabb 9 százalékos tulajdonihányad-eladásából.)

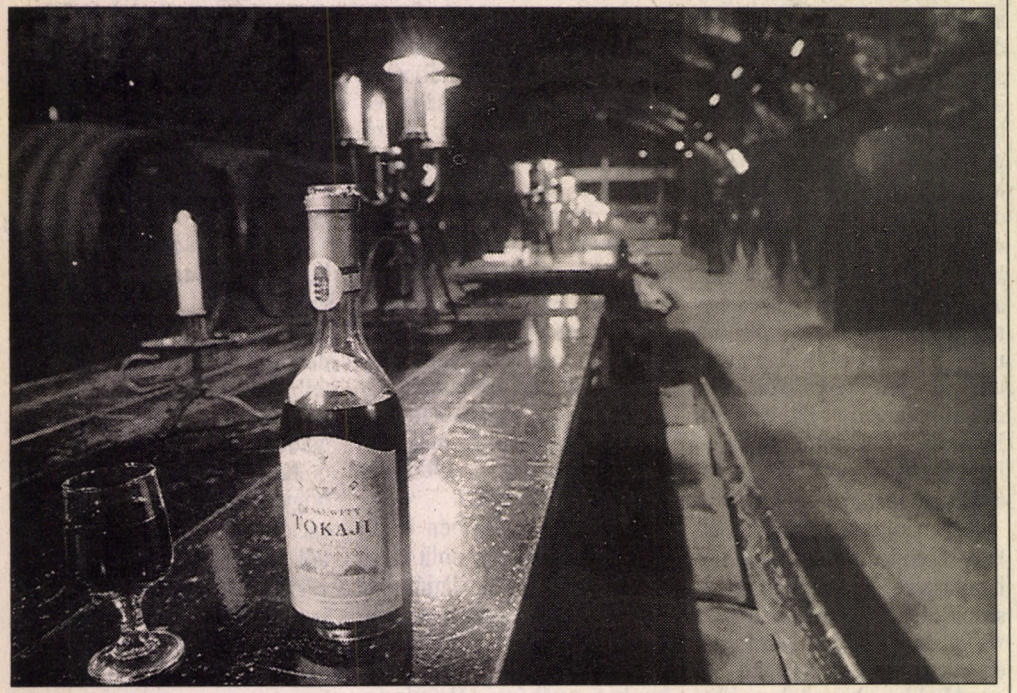
Az INI és az IRI arra számít, hogy gyorsabb-lassabb privatizációból származó bevételekből reorganizálhatja, illetve véglegesen bezárhatja a tartósan veszteséges vállalatait.

Mindkét állami holdingcég olyan mély válságban van, hogy gyors privatizációjuk szinte kizárt. Vezetőik azt vallják, hogy a magánosításból befolyó pénzeket a veszteséges állami cégek megmentésére, feljavítására kell fordítani. Végső soron azonban nem a gazdasági szakemberek, hanem a politikusok döntenek majd az INI és az IRI jövőjéről.

• Gonda György

Újra hitelképesek: Tokaj, Nitrokémia, Dunaferr

Adósság – elengedve



A készlet csapraverése bevételeket hozhat

FOTÓ: ISZA FERENC

MH-információ

Több mint 3,6 milliárdos adósságot engedett el az Állami Vagyonkezelő Rt. a Tokaj Rt.-nél, a Nitrokémia Rt.-nél és a Dunaferrnél — adták hírül a héten. Az ÁV Rt.-hez az érintett hitelek egyrészt a Pénzügyminisztériumtól ke-

rozásról az ÁV Rt. gondoskodik. Többek között úgy, hogy a bankok által már korábban elkészített reorganizációs terv alapján eladogatják a fölösleges álló és forgóeszközöket. A cég jelentős nagyságú borkészletének „csapra verése" is megfelelő bevételeket hozhat a borpiac mostanában tapasz-

mány tulajdonosa lett. A hitelekre — más adósságok mellett — 1994 januárjában kezelési szerződést kötött az Állami Vagyonkezelő Rt.-vel.

Május 25-én azonban a minisztérium további lépésként engedményezési szerződéssel, tételenként ezerforintos jelképes árért átadta az ÁV Rt.-

Drágább nyuga

Hans Bec a megkülö

MH-információ

Az ebben az éveben jóváhagyott 85 milliós ECU (11,4 milliárd forint) segélykeret részeként 16,5 millió ECU-s (2,2 milliárd forint) segélyprogramról szóló megállapodást írt alá tegnap az Ipari és Kereskedelmi Minisztériumban Soós Károly Attila, a tárca államtitkára és Hans Beck, az Európai Unió budapesti delegációjának vezetője.

Az aláírást követő sajtótájékoztatón Soós Károly Attila elmondta: a 2,2 milliárd forinttal a magánszektor fejlesztéséhez szeretne hozzájárulni az EU, mégpedig három területen.

A Phare-program keretében a vállalati szerkezetátalakítás és privatizáció támogatására 800 millió forintot adnak, 700 milliót a bankrendszer és a pénzügyi szektor reformjára és szintén 700 millió forintot szánnak a kereskedelemfejlesztés és befektetésösztönzés elősegítésére. Az első program bonyolításáért az ÁVÜ és az ÁV Rt. a felelős, a másodikért a Pénzügyminisztérium, a harmadikért pedig az ITD

94.11.24

A
MAGYAR HÍRLAP
MELLÉKLETE
SZERKESZTI
EMŐD PÁL
1994. NOVEMBER 24., CSÜTÖRTÖK

Dohánym

Hétfő Sportrevü, kedd Heti Patika, szerda Ingatlanbörze, csütörtök Autók és Piacok, péntek Pén

A dohányipar kelet felé terjeszkedik

Kínában szívják a legtöbb cigarettát

Miközben az Egyesült Államokban s újabban Nyugat-Európában is szűkül a cigarettapiac, addig Kelet-Európában és Ázsiában növekszik a kereslet. Ami az abszolút számokat illeti, a Financial Times adatai szerint 1992-ben Kínában 1700 milliárd darab cigarettát szívtak, a Távol-Keleten 875 milliárdot, Nyugat-Európában 753 milliárdot, Kelet-Európában és a volt Szovjetunióban pedig összesen közel 700 milliárdot. Csak ezután következik Észak-Amerika a maga 550 milliárd darabos fogyasztásával, s Latin-Amerika 346 milliárddal. Érdekes rangsort mutatnak az egy főre eső adatok: Nyugat- és Kelet-Európa, valamint Észak-Amerika szinte fej fej mellett halad 1600-1800 darabbal, a dél-amerikai és az ázsiai átlag 900 körül alakult. A világátlag egyébként 1992-ben fejenként megközelítette az ezret.

Noha az USA-ban az utóbbi tíz esztendőben talán 50 millióan is leszoktak a dohányzásról, a világ cigarettafogyasztása időközben mégis tetemesen nőtt. 1983-ban a cigarettaértékesítés 4500 milliárd darabra rúgott, 1992-ben már 5330 milliárd cigarettát vásároltak meg a dohányosok. Bár a világ vezető dohányipari vállalatbirodalmai – Philip Morris, R. J. Reynolds, British–American Tobacco (BAT), Rothmans International – a hagyományos piacaikon némileg zsugorodtak, az ázsiai és kelet-európai országokban dinamikusan törtek előre.

A kínai nagy fal(at)

Az elmúlt évtizedben a világ vezető dohányipari cégei számára – elsősorban az importkorlátozások, valamint a hazai dohányipar termelési és értékesítési monopóliuma miatt – a piac hatvan százaléka el volt zárva. A nyolcvanas évek végén Japán, Tajvan, Dél-Korea, Thaiföld más országokkal együtt feloldotta az importkorlátozást. Különösen Kína számít nagy falatnak, ahol az évi cigarettafogyasztás eléri az 1700 milliárd darabot. A keményvaluta hiánya miatt ugyan egyelőre korlátozzák a cigarettabehozatalt, de Peking ígérete szerint 1995-ben szélesebbre tárják a kapukat a külföldi cigaretták előtt. Az ázsiai országban persze addig sem tétlenkednek a cigarettabirodalmak: hatalmas beruházások révén társulnak be a helyi termelésbe.

Úgy tűnik, hogy tavaly augusztusban az évszázad egyik legnagyobb üzletét kötötte meg a Philip Morris a kínai állami dohányipari monopóliummal, a CNTC-vel. A megállapodás értelmében közösen gyártanak Marlboro cigarettát a kínai piac számára, emellett új cigarettákat fejlesztenek ki s kínálnak mind a kínai, mind a külföldi vevőknek. Az együttműködés nemcsak a termelésre, hanem az értékesítésre is kiterjed, s a Philip Morris jelentős műszaki és technológiai segítséget nyújt a 180 gyárat felölelő kínai dohányiparnak.

Az új ázsiai piacokon az export fokozása mellett jelentős beruházásokat hajtanak végre a világ vezető dohányipari vállalkozásai. A Rothmans International például összevonta malajziai, szingapúri és hongkongi termelési és kereskedelmi hálózatát, a regionális piaci részesedés növelése érdekében. A Philip Morris rövid idő alatt megszerezte termékei számára a világ negyedik cigarettapiacának, Japánnak közel nyolcadát. A BAT két márkája, a Kent és a Lucky Strike felkerült a japán dohánypiac öt legnépszerűbb termékcsaládja közé. A Philip Morris és a BAT uralja az importált cigaretták tajvani piacát.

A rendszerváltás, azaz 1989 óta a világ legnagyobb dohányipari mamutjai különversenyt folytatnak a kelet-európai piacokért. A statisztikák tanúsága szerint térségünkben a Philip Morris a legaktívabb, és eddig 1 milliárd dolláron felüli összeget fektetett be részleges vagy teljes tulajdoni hányad megszerzésére kelet-európai dohánygyárakban.

Kelet-Európa: a lehetőségek birodalma?

A keletnémet piacon például a Philip Morris részesedése 44 százalék, a fennmaradsó piacrészen a Reemtsma, a BAT és a R. J. Reynolds osztozik.

Csehországban a Philip Morris 400 millió dollárért szerezte meg a Tabac Kutna Hora üzem többségi részesedését, amely a cseh cigarettapiac 80 százalékát tartja ellenőrzése alatt. A CSTP szlovákiai dohánygyárban a német Reemtsma 1993 tavaszán 100 százalékos tulajdoni részesedésre tett szert.

Lengyelországban is a Philip Morris az ottani dohányipar első számú külföldi kooperációs partnere. A privatizációs tendereket az év végéig írják ki. A krakkói gyárra a Philip Morris, a poznanira pedig a Reemtsma pályázik. A Reemtsma jelenleg Poznanban gyártja a West és az Ente márkákat.

Magyarországon is a négy nemzetközi vállalatbirodalom szerzett többségi tulajdonrészt a gyárakban – amelyek részleteit természetesen külön-külön cikkekben ismertetjük. A magyar piacon a BAT részesedése, amely a Pécsi Dohánygyárat vásárolta meg, 42 százalék, a Reemtsma (a Debreceni Dohánygyár többségi tulajdonosa) a piac 37 százalékát „viszi" el, a Philip Morris (az Austria Tabakkal társulva) az Egri Dohánygyár révén 17 százalékos piacrészesedéssel bír, míg az R. J. Reynolds a Sátoraljaújhelyi Dohánygyár megvásárlása után a piac 4 százalékát tartja kézben.

A világ vezető dohányipari cégei a kelet-európai államokban gyakorlatilag azonos kihívás előtt állnak. A nemzetközileg versenyképtelen gyárakat fejleszteni, a hazai termékeket megerősíteni, hogy azok versenyképessé váljanak az import termékekkel. Ezt példázza az F6 márka Németországban, a Petra Csehországban, vagy a Sophianae és a Helikon Magyarországon.

Szovjet utódállamok: a világ második piaca

Az igazán nagy lehetőségeket természetesen a Szovjetunió utódállamai jelentik, amelyek összességében a világ második legnagyobb cigarettapiacát adják. A Philip Morris 100 millió dolláros beruházással évi 10 milliárd darab kapacitású gyárat hoz létre Szentpétervárott. Vezető márkáit már gyártja a krasznodari és a szamarai üzem. Az előbbi kapacitását évi 6 milliárdról hamarosan 25 milliárdra bővíti az amerikai óriás. A Philip Morris tulajdoni részesedéssel bír egy litvániai cigarettagyárban, s az elmúlt év végén többségi gyártulajdonosként megjelent a kazahsztáni piacon is. Az alma-atai cigarettakombinátban ugyanis az eddigi 49 százalékos tulajdoni hányadát 97 százalékra növeli, miközben 310 millió dollárt ruház be.

Ukrajnában a Reynolds két kisebb méretű gyárat vásárolt, a BAT egy nagyobbat, a Reemtsma pedig a kijevi és a cserkaszovi gyárak többségi tulajdonát szerezte meg.

Kapacitás-bővítés otthon is

A vezető nyugati dohányipari vállalatok kelet-európai piaci terjeszkedése folyamatosnak látszik, bár egyes előrejelzések szerint a forgalom a jövőben nem növekszik. Ugyanakkor a feketepiac összébb szűkülhet Közép- és Kelet-Európában. (Ugyanebben az időszakban az amerikaiak cigarettafogyasztása várhatóan 15 százalékkal csökken.)

A multinacionális cigarettabirodalmak nemzetközi forgalma számottevően növekszik az ázsiai és a kelet-európai eladási lehetőségek kiterjedése nyomán. Jól példázza ezt a Marlboro 1989–92 közötti forgalma, amely 7 százalékkal nőtt. A BAT 1989-ben 45 milliárd szál cigarettát exportált, 1993-ban ez a szám már elérte a 130 milliárdot. Még meredekebben emelkedik az amerikai dohányipari cégek exportja a csendes-óceáni térségben: 1985-ben az eladott mennyiség 18 milliárd darab volt, 1993-ban ennek ötszöröse, azaz 90 milliárd. Tehát a szűkülő amerikai és nyugat-európai piacért egyelőre bőségesen kárpótolják magukat a multinacionális birodalmak – igaz, jelentős beruházások révén – Ázsiában és Kelet-Európában. Miközben a dohányipari óriások egyre inkább keletre kacsingatnak, exportkapacitásaikat is bővítik. A Philip Morris 400 millió dolláros beruházással, 50 százalékkal emeli meg északkarolinai üzemének kibocsátóképességét. A BAT 280 millió dollárt fektetett be southamptoni gyárába, amely ennek nyomán megkétszerezve kapacitását, évi 54 milliárd darab cigarettát kínál eladásra.

G. Gy.



s termőterület tizenötezer hektár lenne

elők: támogatásra várva



Gáspár Szilvia, a Földművelésügyi Minisztérium tanácsosa és Starskey úr, az Universal Leaf Tobacco elnöke a Nyidofer Rt. privatizációja után

helyi márkák előállításánál ez utóbbi dohányokat alkalmazzák, keverve keleti és füstön pácolt dohányokkal, hogy a cigaretták íze elfogadhatóvá váljon. Domináns aromájuk miatt a Kerti és a Kállói nem alkalmazhatók a különböző világmárkák gyártásánál.

Magyarországon a termesztés technológiai felszereltsége jelentősen elmarad a fejlett országokétól. Pedig a piaci igényekhez igazodó korszerű dohánytermelés korszerű technológia nélkül elképzelhetetlen. Ennek magában kell foglalnia a hatékony palántanevelést, a talajvizsgálatot, a megfelelő fajta kiválasztását, az öntözést, az úgynevezett kacsgátlást és a szabályozott tápanyag-utánpótlást is. A dohánytermesztés közgazdasági esélye is jelentősen romlott, a hozamok, a költségszint és az úgynevezett beváltási árak közötti egyensúly megbomlása következtében. Vírusfertőzés- és aszálymentes átlagos évet feltételezve a termés öntözés nélkül 1800-2100 kilogramm között alakul hektáronként. Az utóbbi években azonban a dohány vízigényének kielégítésére nem elég a természetes csapadék és vírusfertőzések is tizedelték az állományt, így a hozamok is elmaradtak az átlagostól.

A termelési költségek nagymértékben emelkedtek az utóbbi időben – különösen a tüzelőolaj, a villamos energia, a műtrágya, a növényvédőszer –, amivel sem a megtermelt növény minősége, sem a felvásárlási ár nem tartott lépést. A támogatási rendszer megszüntetése, amely az úgynevezett kedvezőtlen termőhelyi adottságú térségek gazdaságai esetében 15-25 százalék között mozgott, jelentős árbevételi kiesést eredményezett. A földalapra épített támogatás a leghatékonyabb munka ellenére is versenyképtelenné tette a dohánynövényt.

Szemléletváltás nélkül nem megy

Gáspár Szilvia szerint a tőkeerő jelenléte elengedhetetlen ebben az eszközigényes ágazatban, de szükséges a termelői szemléletváltás is, aminek elsősorban a technológiai fegyelem betartásában kell megnyilvánulnia. Az államnak is segítenie kell, ahol tud – véli –, így fontos lenne a Kiskunságban és a Nyírségben a tájkörzet-támogatás, az öntözési támogatás, a műszaki fejlesztést segítő pályázati lehetőségek megjelenése, az exporttámogatás, vagy a gazdálkodás pénzügyi alapjait erősítő támogatások. A Dohánytermék-tanács eredetileg komoly állami garanciákat igénylő elképzeléseit – mivel az agrárpiaci rendtartási törvény a dohányt a közvetett módon szabályozott termékpályák közé sorolta – módosította. A végleges koncepció még nem alakult ki, de annak mindenképpen tükröznie kell a termékpálya végleges szereplőinek tőkeerősségét, s azt, hogy a magyar termelés nem támogatott, csupán a 47 százalékos importvám védi (a novemberi vámemelés csak a pipadohányt érintette), s ezzel szemben áll a nyugat-európai, 50 százalékos támogatottságot élvező dohány.

A dohányipar importja az úgynevezett keleti aromát adó dohányból évente 5-6 ezer tonna, amelynek jelentős része államközi megállapodások alapján Bulgáriából és Albániából érkezett. Az utóbbi években tapasztalható minőségi problémák miatt ezekből az országokból minimálisra csökkent a behozott dohány mennyisége.

K. B. Z.

Magyar dohánytermelés (tonna/év)

	1986	1987	1988	1989	1990	1990–95 (terv)
Hevesi	11 037	10 349	6987	5165	5500	8400
Kerti	4697	4820	4017	3691	3500	4100
Kállói	5204	3518	4968	4421	4000	5300
Összesen	**21 268**	**18 795**	**16 050**	**13 305**	**13 012**	**18 200**

Forrás: FM ARH

ohánytermesztést

tens farmer



ése is. A mai magyar nek oda, akkor elveszhet az egész idény

Stabil marad a dohányfogyasztás

A londoni Economist Intelligence Unit (EIU) gazdaságkutató intézet 1992-es jelentésében azt jósolta, hogy a dohánypiac 1995-ig megőrizheti viszonylagos egyensúlyát.

A termelők szemében a dohány már most is vonzó terményfajta; a jelek szerint folyamatosan tartja reálértékét, míg más mezőgazdasági tömegáruk árában az évtized első felében csökkenést jósolnak.

A dohányfogyasztásban a legnagyobb arányú növekedés a harmadik világ országaiban várható. 1990 és 1995 között a világ fogyasztásában való részesedésük 26 százalékról 30 százalékra nő. Ez évi több mint 4 százalékos mennyiségnövekedést jelent, ami bőven ellensúlyozza a fejlett országokban várható fogyasztáscsökkenést (évi 0,5 százalék), tehát a fogyasztás végeredményben 1,3 százalékkal nő évente. Ugyanakkor a termelés évenként mindössze 1,1 százalékkal lesz nagyobb, a piaci egyensúly 1995-ig tehát nagyjából fennmarad.

A harmadik világ növekvő dohányfogyasztásának okát inkább bizonyos szociális tényezőkben, mint az értékesítő vállalatok marketing-erőfeszítéseiben látja az EIW. Nevezetesen: növekszik a népességszám, hosszabb az átlagos élettartam, emelkedik a jövedelem, előrehalad az urbanizáció és beszámítandó nem utolsósorban a nők emancipációja is.

A világ vezető dohánytermelője Kína, évi 2,48 millió tonnával, második helyen áll az USA. Kína azonban a gyakorlatban elszigetelődött a világpiactól, mert nem tud exportminőségű dohányt kínálni.

Financial Times

Várható dohányfogyasztás (ezer tonnában)

	1991*	1993	1995
Észak-Amerika	687	680	670
Nyugat-Európa	637	623	611
Kelet-Európa és a Szovjetunió	808	785	769
Dél-Amerika	246	258	272
Afrika	227	246	270
Ázsia	3303	3451	3621
Egyéb országok	260	275	293
Összesen	**6188**	**6318**	**6506**

*Az 1991-es adat tény

Betör a szupermini?

94.3.31

Az idei márciusi genfi autószalon látogatói többek között arról is meggyőződhettek, hogy a nagy autógyárak nem vetették el véglegesen a városi kiskocsik, az úgynevezett szuperminik gyártásának gondolatát. A jelentősebb európai autóipari cégek szinte mindegyike megcélozta a miniautók bővülő piacát. A piackutatások tanúsága szerint a következő években Európában mind nagyobb lesz a kereslet a valóban kisméretű városi kocsik iránt, amelyek viszonylag könnyen lavírozhatnak és parkolhatnak a zsúfolt nagyvárosokban. (A tervezett miniautók mindegyikének hossza elmarad a 3 méteres brit Miniétől, amelyet 35 évvel ezelőtt kezdtek el gyártani!)

Többek között ezen okok miatt „vetélt el" a Volkswagen eredeti Chico-terve. A szupermini, 15 ezer márkánál alacsonyabb áru, kétszemélyes kocsit a VW a kilencvenes évek második felében akarta piacra dobni. A szuperminiből mini lett, s az új négyszemélyes Chico 1996-tól lesz kapható az eredetileg tervezett áron. Hossza elmarad a szupermini Polóétól, amellyel a vásárlók az idei esztendő második felében ismerkedhetnek majd meg.

A General Motors is hosszú ideje tanulmányozza az európai miniautó-piac lehetőségeit. Jelenleg az európai piacot a szuperminit megközelítő kategóriában az Opel Corsa, a Ford Fiesta, valamint a Nissan Micra és a Renault Clio uralja, a GM egyelőre nem kíván ezeknél a modelleknél kisebb kocsit a piacra dobni.

Genfben mutatta be a Ford az európai közönségnek új városi szupermini kocsiját, a Ka-t, amely az előzetes piackutatások szerint nagy sikerre számíthat.

• G. Gy.

yelő bizottság és a könyv-
aslatai az 1993. évi mérleg
edmény felosztására.
tatója az 1994. évi üzleti

ása.
re.

vott közgyűlés határozat-
ismételt közgyűlésre 1994.
ntban, helyen és napirend-

étel és a szavazati jog gya-
a részvényesek részvényei-
ket a közgyűlés megnyitá-
lés elnökének bemutassák
zetett részvénykönyvi be-

Nyomda Rt. igazgatósága

vően gazdaságosabb, kilomé-
tal kerül kevesebbe az üzem-
i, hogy kb. 37 ezer kilométer
érül a készülék ára. Az új, il-
méternél kevesebbet megtett
G-rendszerekre egyedülálló-
20 ezer kilométer garanciát
DA Kft. Az első 200 megren-
yben részesül.
oknál azonban szemre látvá-
ként 1994. májustól minden
s sportosabb külsővel is sze-
A kínálati listáján.
és hátelemek nyugati fejlesz-
zionális rögzítéstechnikával
k felszerelésre. A komplett
n, illetve egyes darabjai is
régebbi típusokra is felszerel-

Kft. új szolgáltatásai sokun-
n Magyarországon mintegy
csi rója kitartóan az utakat, ez
a hazai gépkocsipark egyne-

MH 4488

Brit érdekeltség a Bolsevicskában

A patinás brit Illingworth Morris 49 százalékos tulajdoni hányadot szerzett Oroszország legnagyobb konfekciógyárában, a Bolsevik Asszony nevű textilruházati cégben, népszerű nevén a Bolsevicskában. Az orosz vállalat — neve ellenére — ma már csak férfiöltönyöket készít, termelése évi 350 ezer darab.

Az Illingworth Morris Nagy-Britannia egyik legismertebb ruházati cége, amely még az utolsó orosz cárnak is szállított. A Crombie és Christian Dior márkájú férfifelöltőket és öltönyöket gyártó cég megalapozott üzleti kapcsolatokkal rendelkezik Oroszországban. A Szovjetunió számára évi 60 ezer kiváló minőségű télikabátot szállított, termékeit elsősorban a legfelső pártvezetők, köztük Mihail Gorbacsov vásárolták.

A privatizálás után a vállalat részvényeinek 51 százaléka a dolgozók és a menedzsment tulajdonába került, egyelőre nincsen szó arról, hogy a brit cég többségi részesedéshez juthasson. Alain Lewis, az Illingworth Morris elnök-tulajdonosa bejelentette, hogy cége a következő öt évben mintegy 5,5 millió dollár beruházást hajt végre a Bolsevicskában. Jelentős összeget fordít a licencek átadására, a dolgozók továbbképzésére, valamint a technológia és a know-how átadására. Cége külföldi kiskereskedelmi hálózata lesz az alapja a Bolsevicska saját nyugati kereskedelmi és marketinghálózatának, illetve tevékenységének.

A Bolsevicska Crombie és Christian Dior márkákat is fog gyártani a brit invesztor szigorú műszaki és termelési felügyelete alatt. A brit társtulajdonos a tervek szerint a meglévő öltönygyártó kapacitást 35 ezerrel bővíti, s elképzelései között szerepel a női ruházati cikkek gyártásának az újraindítása is. Lewis stratégiai célja — a Financial Times szerint — a tulajdonrész-vásárlással az oroszországi jelenlét biztosítása volt, szerinte ugyanis a következő évtizedben Oroszország a Nyugat-Európába irányuló textilkonfekció-export termelési központjává válik. (Érdemes megjegyezni, hogy Lewis Nagy-Britannia egyik leggazdagabb embere, aki a hetvenes években lett az Illingworth tulajdonosa.) Vlagyimir Gurov vezérigazgató szerint a privatizáció után folyamatosan növekszik majd a Bolsevicska exportja, amely egyébként 1993-ban a termelésnek mintegy 10-15 százaléka volt.

94.1.14.

G. Gy.

rmában, a beadott
an. Az Ajánlatokat
nére kell szállítani,
tására közvetlenül
en, akik az esemé-

Bu

All Tenders must b
4% of the value of t
be delivered to the
not later than 10 a
thereafter in the pr

egyi műút

A SZABOL
Ipari Szol
Keresk
Részvény

1994. február 1

közgyűl

Baktalórá
a Zrínyi u. 1

A közgyűlés na

1. A részvénytár
megváltoztat
módosítása.

Mélyrepülésben a japán autópiac



A japán autókereskedők szövetségének éves összefoglaló jelentése szerint az új gépkocsik értékesítése ötéves negatív rekordot ért el a szigetországban. Yutaka Kume, a Nissan elnöke szerint a piaci kereslet olyan lanyha, hogy a japán autógyártóknak idén jelentős erőfeszítéseket kell tenniük a költségek csökkentésére, s ily módon talán valamelyest élénkíthető lesz az új kocsik iránti kereslet.

Japán 11 autóipari vállalata 1993-ban odahaza 4,88 millió gépkocsit értékesített, 8,4 százalékkal kevesebbet, mint 1992-ben. Fontos figyelmeztetés a gyártók számára, hogy az autóeladás már három éve folyamatosan csökken Japánban.

A második világháború óta eltelt időszakban a Nissan volt az első autóipari cég, amely kénytelen volt egyik gyárát bezárni. A Nissan emellett — hasonlóan a többi japán autógyárhoz — mind nagyobb árengedményeket kénytelen nyújtani az autókereskedők számára.

A japán gépkocsigyártók szövetsége szerint nem kizárt, hogy a kormány gazdaságélénkítő csomagterve és a tervezett személyi jövedelemadó-csökkentés nyomán 1994-ben valamelyest megélénkült a kereslet, s az eladások idén meghaladhatják az ötmillió darabot.

A legújabb statisztikák tanúsága szerint tavaly Japánban a Toyota eladásai 7,7, a Nissané pedig 8,4 százalékkal csökkentek 1992-höz képest. A kereslet drasztikus csökkenése miatt a Mazda 16,8, a Honda pedig 14,9 százalékkal kevesebb gépkocsit értékesített, mint egy évvel korábban. Nem találnak vigaszt gondjaikra a japán autógyártók az export alakulásában sem, a gépkocsikivitel ugyanis 8 éve folyamatosan csökken. Ennek egyrészről a jen megerősödése az oka, másrészről viszont az, hogy a szigetország autóipari cégei termelésük mind nagyobb részét helyezik ki külföldre, elsősorban az úgynevezett „olcsó" (termelési költségű) országokba. Az előrejelzések szerint idén tovább csökken az autóexport annak ellenére, hogy az ázsiai országok többségében mind nagyobb a kereslet a japán kocsik iránt.

• G. Gy.


DOUWE EGBERTS KORO
Vannak
melyek ön
beszé

Feléledt az amerikai autópiac

Az iparági statisztikák tanúsága szerint tavaly az Egyesült Államokban 14,2 millió új személygépkocsit és kisteherautót értékesítettek, 8 százalékkal többet, mint 1992-ben. Szakértők véleménye szerint az USA autóipara számára 1989 óta nem volt a tavalyihoz hasonló sikeres üzleti év. (Érdemes megjegyezni, hogy az amerikai autóipar csúcséve 1986 volt, akkor 16,3 millió új gépkocsit értékesítettek.)

A tavaly kibontakozásnak indult amerikai autóipari fellendülés hajtóereje keresleti oldalról a kisteherautó és a minibusz kategória volt. Ugyancsak élénk volt a kereslet a négykerék meghajtású s sport- és a haszonjárművek iránt. Ez a gépkocsikategória képviseli jelenleg az amerikai autópiac 40 százalékát.

A kisteherautó piacán a vezető szerepet a „három nagy", a General Motors, a Ford és a Chrysler játszotta. A kisteherautók értékesítése 1993-ban 16 százalékkal 5,7 millió darabra bővül. Személyautókból 8,5 milliót adtak el, 4 százalékkal többet, mint az előző évben.

Az amerikai autópiaci konjunktúra első számú nyertese a Chrysler, amely egy év alatt 19,9 százalékkal növelte eladásait, s tavaly összesen 2,047 millió gépkocsit értékesített. Az eladott autók 59 százaléka kisteherkocsi volt, de a cég erősítette pozícióit a személykocsik piacán is néhány új modell forgalmazásával. A szeptemberben kezdődött új modellévben került piacra a Neon kisautó, valamint a Cirrus/Dodge Stratus családi autó.

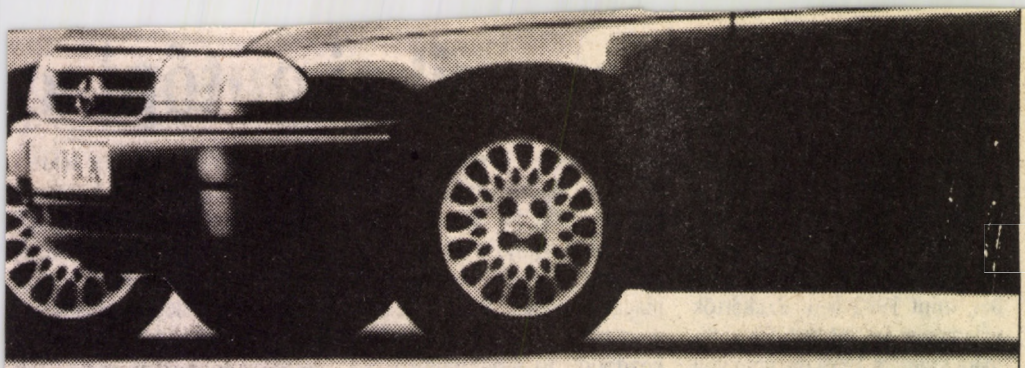
A Ford tavaly 3,6 millió gépkocsit adott el, 12 százalékkal többet, mint 1992-ben. A kisteherautó kategóriában 565 ezer úgynevezett F-modellt értékesített. A személyautó kategóriában az amerikai toplistát tavaly a Ford Taunus vezette, ebből a típusból 360 ezer talált vevőre. Korábban a Honda Ascord volt az amerikai autópiac sztárja, ebből a típusból 1993-ban 330 ezret adtak el.

Noha a General Motors tavaly 5,9 százalékkal növelte gépkocsieladásait az USA-ban (összesen 4,7 millió személy- és kisteherautót értékesített), piaci részesedése tovább csökkent, s nem haladta meg a 33 százalékot. Ismeretes, hogy a General Motors amerikai tevékenységét a korábbi évek hatalmas veszteségei miatt gyökeresen átszervezik. A reorganizáció még nem fejeződött be, s ennek fényében jó eredménynek tekinthető, hogy a GM az Egyesült Államokban 1993-ban az előző évinél 2 százalékkal több új személygépkocsit és 13 százalékkal több kisteherautót értékesített. Vegyes évet zártak az amerikai autópiacon az ott tevékenykedő japán autógyárak, illetve a szigetország exportőrei. Ez utóbbiak USA-ba irányuló kivitele az erős jen miatt számottevően visszaesett.

Exportból és a helyi termelésből a Honda tavaly 717 ezer kocsit adott el az USA-ban, 7,8 százalékkal kevesebbet, mint a megelőző évben. A Toyota 1,3 százalékkal növelte eladásait az amerikai piacon, ahol összesen egymillió Toyota kocsi talált gazdára. Nem panaszkodhatott a forgalom alakulására a Nissan sem: tavaly 680 ezer autót adtak el az Egyesült Államokban, mintegy 18 százalékkal többet, mint 1992-ben. Az értékesítési statisztikákból az is kiderült, hogy elsősorban az amerikai földön gyártott japán kocsik kelendőek, az ázsiai szigetországban készült autók ára a jen felértékelődése miatt jócskán megemelkedett az Egyesült Államokban.

• Gonda György

94.1.20.



pel Astrában ül.

lmat!

OPEL

A Nestlé Lengyelországban is terjeszkedik

94.1.

A világ egyik legnagyobb élelmiszer-ipari konszernje, a svájci Nestlé 47 százalékos tulajdoni részesedést szerzett Lengyelország második legnagyobb csokoládéipari gyárában, a poznani Goplanaban.

A privatizációs ügylet értéke 43 millió dollár, amelyből a részvényekért a Nestlé 35,9 milliót fizetett ki, s több mint 7 millió dollárt pedig beruházásra fordít a gyárban. A Goplana részvényeinek másik 47 százaléka egyelőre állami kézben marad, 6 százalékot pedig a dolgozók és a menedzsment alkotta konzorcium vásárolt meg. A privatizációs szerződés értelmében két év múlva a lengyel kincstár saját Goplana-részvényeinek eladásával biztosítja, hogy a Nestlé tulajdoni hányada az édesipari gyárban legalább 51 százalékot érjen el.

A Nestlé részéről a Goplana-ügylet az első termelői jellegű beruházás Lengyelországban, ahol eddig a svájci vállalatbirodalom csak termékeivel volt jelen, tulajdonnal azonban nem rendelkezett. A Goplana Lengyelország második legnagyobb csokoládégyára, tavalyi forgalma elérte a 64 millió dollárt. A Financial Times tudósítása szerint a Nestlé akkor kezdett el tulajdonihányad-szerzés után „nézni" Lengyelországban, amikor 1991-ben a PepsiCo Foods International többségi részesedést szerzett az ország első számú csokoládégyárában, a Wedelben. Érdemes megjegyezni, hogy a Wedel és a Goplana a lengyel édességpiac több mint egyharmadát tartja ellenőrzése alatt. Lengyelország harmadik legnagyobb édesipari gyárát, a krakkói Wawelt ugyancsak nemrégiben privatizálták; az üzem a dolgozók és a menedzsment tulajdonába került.

Hírek szerint a Nestlé a Goplanát egy angol brókercsoport ellenében szerezte meg, amely az izraeli Elite Industries élelmiszer-ipari nagyvállalat javára szerette volna megvásárolni a lengyel cég részvényeit. Az ügyletet végső soron a 2400 dolgozót képviselő Goplana-munkástanács hiúsította meg annak ellenére hogy a tárgyalások kezdetén szívesebben fogadták az izraeli beruházót más jelentkezőknél.

G. Gy.

Bp. V.,	Aulich u. 4—6.	(45 m²)
Bp. V.,	Kecskeméti u. 4.	(122
Bp. V.,	Kossuth L. u. 10.	(141 n
Bp. V.,	Semmelweis u. 14.	(773 m
Bp. V.,	Szép u. 5.	(203 m²)
Bp. VI.,	Anker köz 2—4.	(73 m²)
Bp. VI.,	Dessewffy u. 8.	(18 m²)
Bp. VI.,	Hajós u. 39.	(519 m²)
Bp. VI.,	Székely Bertalan u. 3.	(51 m²)
Bp. VII.,	Dohány u. 5/A	(100 m²)
Bp. VIII.,	Corvin köz 5.	(217 m²)
Bp. VIII.,	József u. 36.	(427 m²)
Bp. VIII.,	József u. 38.	(92 m²)
Bp. IX.,	Sobieski J. u. 5.	(24 m²)
Bp. IX.,	Tűzoltó u. 27/B	(48 m²)
Bp. V.,	Aulich u. 3.	(99 m²)
Bp. I.,	Batthyány u. 26.	(134 m²)
Bp. I.,	Batthyány u. 59.	(101 m²)
Bp. V.,	Kálmán Imre u. 16.	(81 m²)
Bp. VII.,	Kertész u. 39.	(70 m²)
Bp. VI.,	Lovag u. 3.	(200 m²)
Bp. VIII.,	Nap u. 2.	(203 m²)
Bp. V.,	Sas u. 1. (Guszev u.)	(32 m²)
Bp. VII.,	Városligeti fasor 23.	(32 m²)
Bp. VII.,	Dózsa György út 38.	(315 m²)

A helyiségcsoportokról és az értékesítés feltételeiről Szigeti Tibor a 118-4631-es, Jenei Gyula pedig a 118-4380-as telefonszámon ad további felvilágosítást. Vételi szándékot, ármegjelölést tartalmazó ajánlattal kérjük jelezni levélben 1363 Bp. Pf. 15. címre, illetve faxon, a 118-4631-es faxszámon.

535 MH

FELSZÁMOLÁSI

A Pénzintézeti Központ Rt., mint a K

Folytatódik a bécsi repülőtér privatizálása

94. 1.21

Az osztrák pénzügyminisztérium bejelentette, hogy az állam tovább kívánja csökkenteni tulajdoni hányadát a bécsi repülőtérben. Jelenleg a repülőtér tulajdonának 36,5 százaléka van állami kézben, s a kincstár e részvénycsomagnak legkevesebb a felét el akarja adni.

A bécsi repülőtér privatizációja 1992-ben kezdődött meg, akkor az állam 27 százalékot adott el tulajdoni részesedéséből. Bécs városa, valamint Alsó-Ausztria minden tartománya egyenként jelenleg 28,25 százalékos tulajdoni hányadot mondhat a magáénak a repülőtérben. A jelenlegi tervek szerint a privatizálás során az állami részvények legalább 50 százalékát vagy a tőzsdére viszik, vagy pedig egy befektetőnek adják át. Nem kizárt, hogy a két privatizációs technika együttes alkalmazásával csökkentik majd az állami részesedést a bécsi repülőtérben.

A kormány privatizációs tanácsadója a londoni Lazard Brothers cég, amely olyan befektető felkutatásán fáradozik, aki elfogadható lenne az osztrák kormány számára is. Ma csak annyi bizonyos, hogy az állam a részvények 18,25 százalékának értékesítéséből legkevesebb 2,2 milliárd schilling (185 millió dollár) bevételhez szeretne jutni.

1993 és 1997 között a bécsi repülőtér az utasok számának évi 8 százalékos bővülésével számol. Ugyanebben az időszakban egymilliárd schillinges beruházásra kerül sor a repülőtéren, amelynek eredményeként a terminálok egyszerre 12 repülőgépet lesznek majd képesek „kiszolgálni".

Nem végleges adatok szerint a bécsi repülőtéren tavaly 72 millió utas fordult meg. A repülőtér bevételei meghaladták a 3 milliárd schillinget. Az előrejelzések szerint a bécsi repülőtér forgalma számottevően bővül majd az ezredfordulóig, s továbbra is az egyik legfontosabb „hídfőállása" marad a közép- és kelet-európai légi forgalomnak. Szerény előrebecslések szerint 2000-ben a bécsi repülőtéren csaknem 12 millió utas fordul majd meg.

G. Gy.

eladásra pályázat útján meghirdeti az alábbi ingatlanait:

Kiskunhalas volt tangazdaság területén:

Irodaépület	2 000 000 Ft
Istállóépület	800 000 Ft
Istállóépület	1 000 000 Ft

Az árak az áfát nem tartalmazzák.
A pályázat feltételeit tartalmazó anyag Kiskunhalas, Majsai út 18. szám alatt 500 Ft megvehető.
A pályázat benyújtási határideje 1994. február 21., 12 óra.

Értékesít ezenkívül:

1 db Elettari tuskófúrót FIAT Mamu 120 traktorral, ára: 1 800 000 Ft + áfa;
1 db Timberjack 30 fakombájn, ára: 200 000 Ft + áfa.

Érdeklődni lehet: Kiskunhalas, Majsai út 18. Pálfi Zsuzsannánál.
Telefon: (77) 321-755 vagy 321-637.

750 MH

HIRDETMÉNY

ásbéri Állami Gazdaság felszámolója

1994. január 27., csütörtök

Az autók átlagéletkora Amerikában is elérte a nyolc évet

Bizakodnak az USA legnagyobb gépkocsigyártói

A vezető amerikai autógyárak év elejei előrejelzése optimizmusról tanúskodik az idei piaci kilátásokat illetően. Számításaik szerint 1994-ben az amerikai piacon 14,8 millió új személyautót és kisteherkocsit adnak majd el, 6 százalékkal többet, mint 1993-ban. Az első negyedévben várhatóan 15 százalékkal több autót gyártanak, mint 1993 első három hónapjában, ezen belül a kisteherautók gyártása 18 százalékkal is bővülhet.

Az amerikai autógyártók piaci részesedése a japán autóipar rovására várhatóan idén is növekszik. 1991-ben az amerikai autóipar részesedése a hazai piacon 70,4 százalék, tavaly viszont már elérte a 73,8 százalékot, s a várakozások szerint idén ez az arány 75 százalékra emelkedik. A jen 14 százalékkal értékelődött fel a dollárhoz képest, ezért a japán autógyártók idén újabb 3-4 százalékos áremelésre kényszerülnek az amerikai piacon. A detroiti „három nagy" — a General Motors, a Ford és a Chrysler — a tervek szerint idén 2 százalékkal növeli árait. A jen folyamatos erősödése miatt az amerikai autógyárak árelőnye japán versenytársaikkal szemben az 1993 tavaszi 2500-ról idén már 3100 dollárra növekszik autónként.

Az amerikai autógyártók a piac kedvező alakulására vonatkozó optimizmusukat arra is alapozzák, hogy a gépkocsiállomány átlagos életkora már 8 év, tehát a nem távoli jövőben meg kell újulnia az autóflottának az országban. Noha a japán autógyártókkal szemben még mindig tetemes árelőnnyel rendelkeznek, az új gépkocsivásárlások várt nagyobb ütemét hosszabb távon lassíthatja a gépkocsik árának alakulása. 1984-ben egy amerikai autó átlagos ára 11450 dollár volt, vagyis egy amerikai család éves jövedelmének 44 százaléka. Idén az átlagár 18500 dollár, ez az összeg már az éves családi jövedelem 50 százalékával egyenlő. Az amerikai gépkocsigyártók véleménye szerint az áremelkedés kedvezőtlen hatásai áthidalhatók a lízinggel, amelynek részaránya tavaly már elérte a 25 százalékot az amerikai autóértékesítésben.

Ismeretes, hogy az amerikai autógyárak — elsősorban a General Motors — jelentős kihasználatlan termelőkapacitással rendelkeznek. Ez a tény önmagában is arra ösztönyszeríti az iparág cégeit, hogy igyekezzenek viszonylag alacsonyan tartani az árakat, és tovább fokozzák a költségek mérséklésére irányuló erőfeszítéseiket. Az autóipari cégek idén már valóban minden cent költségre figyelni fognak, gazdasági terveik középpontjában a költségtakarékosság áll.

Az előrejelzések szerint idén a Ford 103 milliárd dolláros forgalom mellett 4 milliárd dollár nyereségre számíthat (1993-hoz képest ez 60 százalékos profitnövekedést jelent). A Chrysler értékesítése várhatóan eléri az 51 milliárd dollárt, nyeresége pedig a tavalyinál 29 százalékkal több, 2,7 milliárd dollár lesz. A tartós autóipari válság által leginkább sújtott General Motors elnöke szerint 1988 óta a cég észak-amerikai tevékenysége idén először nem lesz veszteséges. Smith elnök azonban sem a forgalmat, sem pedig a nyereséget illetően nem bocsátkozott jóslatokba.

Az amerikai autóipar idén már számolhat az észak-amerikai szabadkereskedelmi megállapodás (NAFTA) jótékony hatásaival, s várhatóan számottevően növeli kivitelét Mexikóba, amely a világ egyik leggyorsabban bővülő autópiaca. Ráadásul idén erősödni fog az általános konjunktúra az USA gazdaságában, így az autóiparnak reális oka van a derűlátásra. Annál is inkább, mert az iparágban 1989 óta jelentős, a termelés gazdaságosságát javító változások következtek be. 1989-ben az új gépkocsik és az alkatrészek termelési értéke 257 milliárd dollár volt, idén várhatóan eléri a 283 milliárdot. Az iparág 1989-ben 860 ezer dolgozót foglalkoztatott, 1994-ben 780 ezren tevékenykednek majd az autóiparban. Míg 1989-ben az egy autóipari dolgozóra jutó termelés 300 ezer dollár volt, idén ez az érték az előrejelzések szerint eléri a 363 ezer dollárt.

• Gonda György

PANNONIA TOURIST SERVICE

Szentföldi üdülés EILATBAN
márc. 1-jén 1 hét 47 900 Ft-tól.
Fantasztikus körutazás IZRAELBEN
március 1-jén 1 hét 76 750 Ft.
Síutak Ausztriában, Olaszországban és Lengyelországban.
KANÁRI-SZIGETEK, NECKERMANN-utak esetenként kedvezményesen.
BÉCS — Pannónia Hotel International 6800 Ft/szoba.
PANNÓNIA TOURIST SERVICE.
1052 Budapest, Kígyó u. 4—6.
118-3910.
1088 Budapest, Rákóczi út 9. 138-4225.

Tours Emmanuelle
VÖRÖS-TENGER
rendkívüli kedvezmény
1 hetes üdülés már
29 900 Ft-tól
csak 30-án
REMEK IDŐ, GAZDAG PROGRAMOK
10 fős csoportok esetén extra kedvezmény
EMMANUELLE TOURS
1052 Budapest, Váci utca 9.
Tel./fax: 137-7590.
6720 Szeged, Oroszlán u. 1.
Tel.: 62/ 471-066.
8000 Székesfehérvár, Várkörút—Romkert
Tel.: 22/ 329-503.

A Szolnok Projekt Befektetési, Tanácsadó és Vagyonkezelő Részvénytársaság

(5000 Szolnok, Tiszaligeti sétány)

igazgatósága értesíti tisztelt részvényeseit, hogy 1994. március 4-én, pénteken 14 órakor közgyűlést tart az 5000 Szolnok, Tiszaligetben levő székházában

A közgyűlés napirendje:

1. Könyvvizsgáló, tisztségviselő választása, díjazásuk megállapítása.
2. Az alapító okirat módosítása.
3. Az igazgatóság jelentése az 1993. évi gazdasági évről.
4. A könyvvizsgáló jelentése az 1993. évi gazdasági évről.
5. A felügyelő bizottság jelentése az 1993. évi gazdasági évről.
6. Az 1993. évi mérleg megállapítása és az éves nyereség felosztása.

A szavazati jog gyakorlásának feltétele, hogy a részvényesek a részvényeiket — a közgyűlést megelőzően legalább 3 nappal — 5000 Szolnok, Tiszaligetben levő székházunkban letétbe helyezzék.

Szolnok Projekt Rt.
igazgatósága

MH 890

ONTBÓL — OLCSÓBBAN

IADVYG
eskedelmi Rt. Diszkont Áruháza
Budapest, III., Vihar utca 18.

YITVA:
péntek: 7.30-tól 17.30-ig.
7.30-tól 18.30-ig.
at: 8-tól 12-ig

viszonteladóknak a zokni- és különféle ruházati termékek zínes póló stb.) rendkívüli el, amíg a készlet tart.

rt-import

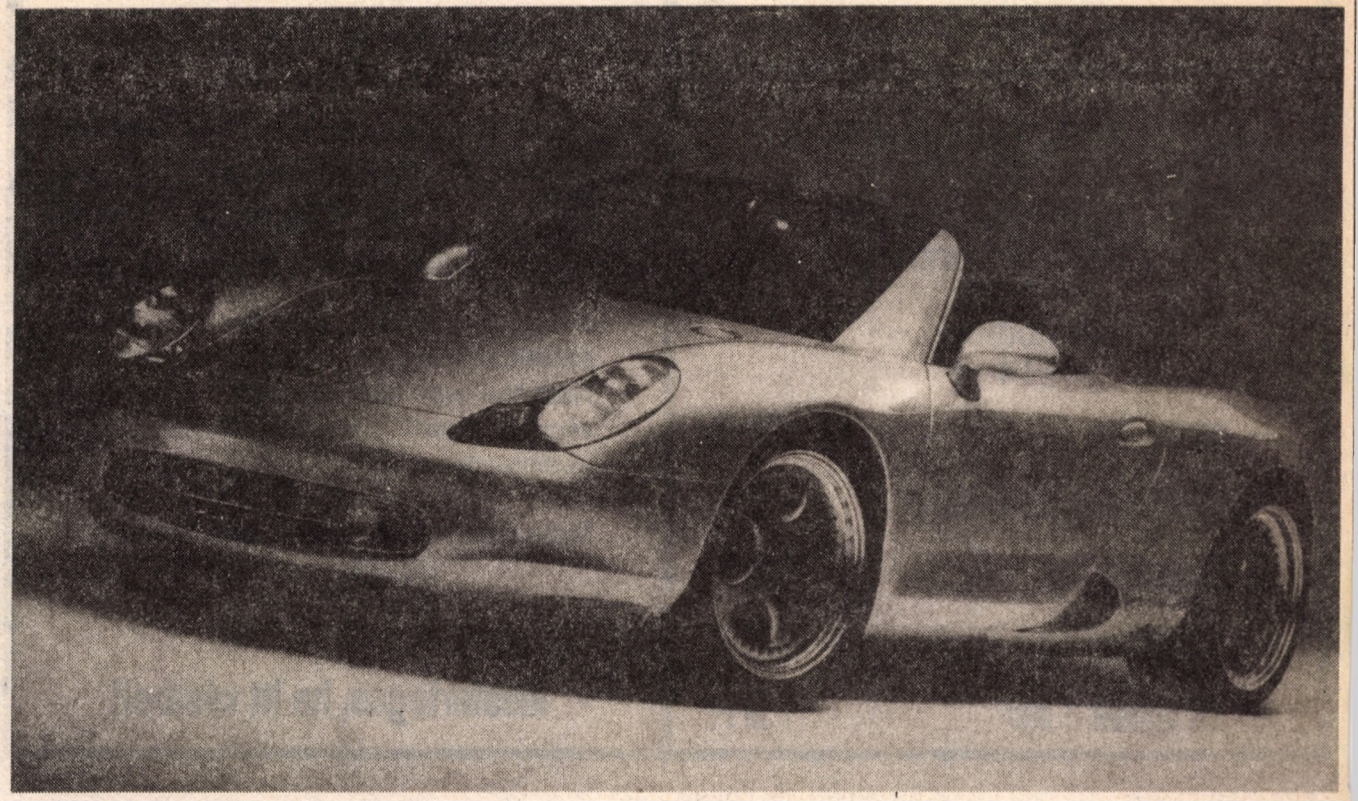
ÉPTEK Áruház

ÉPÍTKEZŐKNEK A LEGOLCSÓBB ÁRUHÁZ
Cím: Budapest X., Jászberényi út 72.
Nyitva tartás: hétfőtől csütörtökig 7.15—15.30 óráig, pénteken 13.30 óráig
Telefon: 157-2758, 147-4153

Energolux meleg vizes automata mosógép	**36 182 Ft**
Energiatakarékos osztrák radiátorok 6/600-as	**5 761 Ft**

Derűlátók a Porschénál

94.2.3.



Wendelin Wiedeking, a Porsche autógyár vezérigazgatója nemrégiben úgy nyilatkozott, hogy a nagy hírű autógyár gazdálkodása három évi veszteség után idén még az év vége előtt nyereséges lesz.

Az idén júniusban végződő pénzügyi évben az előrebecslések szerint a Porsche vesztesége 150 millió márka lesz. Az elmúlt két esztendő összesített vesztesége meghaladja a 300 millió márkát. A vezérigazgató szerint a cég felett egyértelműen csak 1997-ben „derül ki" majd az ég, akkortól számottevő nyereségre számíthat majd a Porsche legnagyobb tulajdonosa, a Piech család.

A vezérigazgató a derűlátását több tényezővel indokolja. Hamarosan 20 millió márka értékű részvényt bocsát ki a cég, amelynek felét a Piech család és a vállalat vásárolja majd meg. Jelentősen növekszik a Carrera 911-es típus rendelésállománya. Míg ebből a sportkocsiból 1989—90-ben 32 ezer darabot állítottak elő, 1993-ban a termelés 12500 volt, idén viszont már 16 ezret gyártanak. A vállalat emellett a Mercedes-Benz és az Audi számára kétezer járművet gyárt még az idén.

A módosított, „új" Carrerát tavaly szeptember óta forgalmazzák, az új modellre néhány hónap alatt már négyezer megrendelés érkezett. Az Egyesült Államokban és Nagy-Britanniában népszerű 968-as típusból tavaly napi 12 autót gyártottak, a nyolchengeres 928 GTS termelése viszont napi háromra esett vissza.

Az elmúlt pénzügyi évben a Porsche 15 százalékkal csökkentette dolgozóinak számát, amely jelenleg alig haladja meg a hétezret. A létszámcsökkentés évi 130 millió márka megtakarítást jelent a Porsche számára. A tervek szerint a német autógyár még 1997 előtt két új modellel jelenik meg a luxusautók piacán: a kétüléses Boxsterrel, valamint a 911-es típus utódjával, a 996-ossal.

• G. Gy.

K

KAMACROWN 239 SX E195 VIDEOKAZETTA/HIGHGRADE	239 Ft
SONY / E240 VIDEOKAZETTA CDB/JAPAN	399 Ft
JVC SX 180 VIDEOKAZETTA	299 Ft
ADACHI 180 VIDEOKAZETTA EXTRA HIGHGRADE	199 Ft

Cím: 1047 Budapest, Károlyi I. u. 10. (Duna Cipőgyár területén)

futanemük nagy választékban!
(Kabátok, zakók, blézerek, ingek, blúzok, szoknyák, nadrágok, pulóverek és egyéb áruféleségek.)

Kiváló minőség, kedvező árak
a Ruti-Butiknál!

Jéééé diszkont

XVII., Táncsics M. u. 43—47.

Nyitvatartási idő:
hétfőtől péntekig:
7—19-ig,
szombaton:
7—14-ig

— párizsi, kg	198 Ft
— Löncshúskonzerv, 400 g	72 Ft
— Gépsonka, kg	399 Ft
— Rövidkaraj, kg	379 Ft
— BB almalé, 1 liter	59 Ft

ÚJ

Az Alfa új FESTÉK és VEGYI ÁRUHÁZA

Alfa Kereskedelmi Rt.

(Budapest IV., Dugonics u. 15.)

a festési, mázolási, lakkozási munkákhoz szükséges anyagok és eszközök, valamint háztartási vegyi áruk rendkívüli választékával várja az egyéni, a közületi vásárlókat és a viszonteladókat.

Nyitva tartás: hétfő—kedd—szerda 7—17-ig
csütörtök 7—18-ig
péntek 7—15-ig

Mesterfogás, ha itt vásárol!

A Kiskunhalasi Építőipari Vállalat f. a. felszámolójaként a CO-NEXUS Rt. nyílt pályáztatás keretében értékesíti az alábbi ingatlanokat és befektetéseket

1. Kiskunhalas, Sóstó melletti erdőterületek
   a) 6389 hrsz.-ú 78 032 m² parkerdő, **irányár:** 2,3 millió Ft
   b) 6393 hrsz.-ú 196 254 m² parkerdő, **irányár:** 5,9 millió Ft
2. Kiskunhalas, TELEK Kft. a tulajdonában levő 96 db közművesített építési telekkel, illetve további 97 000 m² telkesíthető területtel **irányár:** 300—500 Ft/m²
3. Kiskunhalas, Sóstó Fürdő Kft.-ben (törzstőkéje 54,6 millió Ft) levő 9%-os üzletrész, **irányár:** névérték 60%-a
4. Kiskunfélegyháza, Izsáki út 38. alatt, 4674/1. hrsz.-ú, 1426 m² beépítetlen terület, **irányár:** 400 Ft/m²
5. Kiskunfélegyháza, 934. hrsz.-ú, 2014 m² beépítetlen terület, **irányár:** 100 Ft/m²
6. GOLF-SPORT-CLUB Kft. (Balatongyörök), a tulajdonában lévő 627 000 m² területtel.
7. Balatongyörök, 097. hrsz.-ú vállalati üdülő 10 649 m² területtel

Válságos helyzetbe került idegenforgalmi, vendéglátóipari vállalkozásoknak szaktanácsadás:
Skett Ágnes
válságmenedzser,
a kereskedelmi vállalkozások gazdasági tanácsadója
Telefon: 163-6373

NIKKO

teljes körű alkatrészellátást biztosít

FIAT LANCIA

Alfa Romeo

minden típusához

Egyelőre a jeepgyártásban érdekeltek

Kínában kíván piacot hódítani az amerikai Chrysler

94.2.3.

A Chrysler kínai vegyesvállalata, a Beljing Jeep az ezredforduló táján már évi 200 ezer jeepet fog gyártani. Jelenleg a kínai üzemben évi 80 ezer Jeep Cherokee-t és hagyományos katonai jeepet állítanak elő. Az elkövetkező öt évben a vegyesvállalat 241 millió dollár beruházást hajt majd végre a pekingi gyárban annak érdekében, hogy egyrészt emelkedjék a termelés mennyisége, másrészt pedig a cég eredményesen vehesse fel a versenyt a külföldi versenytársakkal.

A vegyesvállalatban a Chrysler 42 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik. A tavalyi üzleti év elmaradt a várakozásoktól, a tervezett 35 helyett csak 20 ezer Jeep Cherokee-t sikerült értékesíteni Kínában. Az idei tervek 20 ezer Cherokee és 50 ezer hagyományos, katonai jeep termelését irányozzák elő.

A vegyesvállalat szóvivője szerint a cég számára nem a termelés mennyisége, hanem az értékesítés jelenti az első számú gondot. A gyártókapacitás ugyanis távolról sincs kihasználva, a kereslet hirtelen növekedése esetén pedig az rövid idő alatt bővíthető. Egyelőre azonban nem „fenyegeti" a vállalatot olyan mértékű keresletbővülés, amelyet a jelenlegi termelőkapacitással ne tudna kielégíteni.

Az elmúlt évtizedben a Beljing Jeep 354 ezer jeepet gyártott, ebből a mennyiségből a Cherokee-k száma 70 ezer volt. Érdemes megjegyezni, hogy a Cherokee alkatrészeinek és részegységeinek mintegy 60 százalékát Kínában állítják elő.

Kína nemrégiben csökkentette az importautókra kivetett vámot 220-ról 150 százalékra, s megszüntette a gépkocsi-kereskedelem állami ellenőrzését. Ez utóbbi intézkedéstől a szakemberek a kínai autópiac megélénkülését várják, a múltban ugyanis kevés lehetőségük volt a magánszemélyeknek az autóvásárlásra.

Peking eddig nyolc külföldi autógyártó számára engedélyezett vegyesvállalat-alapítást. Ezek közül a legnagyobb a Volkswagen sanghaji üzeme, amelyben a német cég 50 százalékos érdekeltséggel rendelkezik. Nyugati szakértők szerint számos nagy külföldi autógyár lobbizik a kínai kormánynál annak érdekében, hogy mielőbb engedélyt kapjon termelőüzem létesítésére.

Kínában tavaly összesen 1,18 millió gépkocsit gyártottak, idén pedig a termelés várhatóan eléri az 1,3 millót. Az illetékes pekingi minisztérium szeretné, ha a gépkocsigyártás növekedési üteme a következő esztendőkben nem haladná meg az évi 10 százalékot.

• Gonda György

3-4 fős appartement
márciusban Ft 38.900,-/hét

Autóbuszkirándulás,
Puchberg és környéke,
5 nap márciusban
Ft 22.900,-/fő

BLAGUSS-VOLÁNBUSZ UTAZÁSI IRODA
1051 Budapest,
Erzsébet tér,
Autóbuszpu.
Telefon:
11-77-777
INTERNATIONAL

Az Indiai-óceán gyöngyszeme
most minden héten Budapestről

MAURITIUS

1 hét félpanziós ellátással 129 900 Ft-ért

Viva Tours

1126 Budapest, Ugocsa u. 4/A
Tel./Fax: 202-2499.

Egész évben kedvezményes üdülés
Nagyatádon
a háromcsillagos BETA Hotel Solarban.
Elhelyezés kétágyas, fürdőszobás,
rádióval,
színes televízióval, telefonnal felszerelt
szobákban.
Program tartalma: 7 éjszaka, teljes
ellátás, napi fürdő,
fitness-terem és teniszpálya-használat.
Ár: 9400 Ft/fő egyágyas felár:
500 Ft/nap

Érdeklődni: HOTEL SOLAR
7500 Nagyatád, Széchenyi tér 28.
Tel.: (06-82) 351-056, 352-056, 351-011.
Fax: (06-82) 352-056.

Privatizáció után

Egy vállalkozó, aki szeretné életművére a Koroná

Húsz éve vendéglátós. Ismerik a városban, tudják róla: szereti a szakmát. Amikor az Aranyfácánt szerződésbe vette Hatvan városában, mindenki azt hitte, megáll, vagy — ha úgy tetszik — lehorgonyoz ennél az egy vendéglőnél. Aztán jött a privatizáció.



— Mennyi volt a Búzavirág vendéglő kikiáltási ára?

— Pontosan 2 millió 500 ezer forint. A Kereskedelmi Banktól kértem hitelt, ők 5 millió forintig engedtek licitálni. Végül 3 millió 200 ezer forintért sikerült megszereznem az üzletet. Hogy meddig mentem volna el a licitben, azt ne

Ford-elsősegély a Mazdának

94.2.3.

Az értékesítési gondokkal küszködő Mazda megállapodott legnagyobb részvényesével, a Forddal, hogy az amerikai autógyár három topmenedzsert küld Japánba a vállalat „felrázására", illetve hanyatlásának megállítására. Yoshihiro Wadaa, a Mazda elnöke szerint a Ford-kapcsolatok erősítése azt is szolgálja, hogy bővüljön a két autóipari vállalat együttműködése elsősorban a termékfejlesztés, valamint a termelőkapacitások együttes kihasználása területén. Független szakértők véleménye szerint a Fordtól érkező topmenedzserek számának újabb bővülése azt mutatja, hogy a Mazdának jelentős piaci gondjai vannak, számottevő kihasználatlan termelőkapacitással rendelkezik.

Az együttműködés szorosabbra fűzése újabb bizonyíték arra, hogy az autógyártóknak nemzetközi vonatkozásban is szorosabbra kell fűzniük együttműködésüket. Elsősorban így biztosítható, hogy ne csökkenjék számottevően az egyes gyártók részesedése dekonjunktúra idején a világpiacon. Előzetes adatok szerint az idén márciusban végződő pénzügyi évben a Mazda bruttó vesztesége 32 milliárd jen (300 millió dollár) lesz. A cégvezetőség számára egyértelmű, hogy jelentős átszervezéssel, önáramvonalasítással állítható vissza a következő években a vállalat nyereségessége.

Egyelőre nem közöltek részleteket arra vonatkozóan, miként mélyíti el a Mazda és a Ford az együttműködést. Annyi azonban már tudható, hogy a Mazda szeretné gyártani a Ford Festiva modelljét Japánban, s szó van arról is, hogy a Ford az Egyesült Államokban gyártaná a Mazda Navaho típusát.

A „keresztgyártás" a Mazda vezetőinek véleménye szerint jó alapot teremthetne a két cég egész világra kiterjedő együttműködéséhez.

• G. Gy.

TEL:
s fordító 01
02
sa 03
04
05
06
07
EGÉR A JÖVŐJE
N ÚJ ÖTLETEK
s: 70 Ft/perc

8. A 6. sorszámú kft. (100%-os üzletrész) és a 7. sorszámú ingatlan csak együttesen eladó! **Irányár:** 200 millió Ft.

Az irányárak az ingatlanok felépítményeit terhelő általános forgalmi adót nem tartalmazzák!

A meghirdetett ingatlanok és befektetések tehermentesen kerülnek értékesítésre.

A pályázatok érvényességének feltétele:

— vételi jogosultság igazolása,
— az ajánlat elfogadása esetén a szerződéskötést megelőzően 10% foglalónak az eladó részére történő megfizetése,
— a vételár hátralékára megfelelő fizetési biztosíték nyújtása,
— legalább 1 hónapos ajánlati kötöttség vállalása.

Az ajánlatokat zárt borítékban, 1994. február 28-án 14 óráig lehet benyújtani a következő címen:

Kiskunhalasi Építőipari Vállalat f. a.
Kiskunhalas, Kossuth u. 29.

Ajánlatbontás: 1994. február 28-án 14 órakor.

Eredményhirdetés: 1994. március 15-ig.

A meghirdetett ingatlanokkal és befektetésekkel kapcsolatban további felvilágosítást ad a felszámoló helyi megbízottja:
Tanács Miklós [telefon/fax: (77) 322-039].

1276 MH

MH 212

BÉRBE ADJUK
balatonszepezdi üdülőnket

A kétszintes épületben 24 két- és háromszemélyes, a Balatonra néző, erkélyes lakrész, 120 férőhelyes étterem, drinkbár és pinceborozó van. A parkban sportpálya, játszótér, tűzrakóhely áll a vendégek rendelkezésére. Külön elkerített területen sátorozási lehetőség. A strand 300 méterre.

Érdeklődni lehet, 8 és 16 óra között, a 161-1830-as telefonon.

minden típushoz,
Fiat Lubrificanti
gyári olajok forgalmazása.

Nikko Kft.
cím:
Budapest X., Kőér u. 3/a.
tel./fax:
157-2976
nyitvatartás:
hétköznap 8—16 óráig

Terjeszkedik a csomagküldő vállalatbirodalom

94.2.10.

A világ első számú csomagküldő vállalatkonglomerátuma, a német Otto Versand az ipari országok többségét sújtó recesszió ellenére is 5,5 százalékkal növelte 1993-ban forgalmát. Bevételei elérték a 12,4 milliárd dollárt, nyeresége pedig 320 millió dollár volt.

Az 1950-ben alapított német csomagküldő vállalat tevékenysége ma már szinte az egész világot behálózza, s a világ legnagyobb kereskedelmi hálózatainak egyike. Stratégiájának középpontjában évtizedek óta a forgalom és a nemzetközi hálózat bővítése áll. Németországban — ahol önmaga több mint évi 4 milliárd dolláros forgalmat bonyolít le katalógusmegrendelések alapján — bekebelezte a Heine és a Schwab csomagküldő cégeket, amelyek együttes forgalma évi másfél milliárd dollár.

Az Egyesült Államokban három országos katalógus-áruházat kebelezett be. Közülük a legnagyobb a Spiegel (éves forgalma 1,6 milliárd dollár), amelyben az Otto Versand 90 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik. Előzetes adatok szerint a Spiegel nyeresége tavaly 50 százalékkal növekedett, s elérte a 60 millió dollárt. Többségi tulajdonnal rendelkezik még az USA-ban az Eddie Bauer és a West Hampton csomagküldő hálózatban, amelyek együttes forgalma megközelíti az 1,3 milliárd dollárt.

Az Otto Versand az elmúlt években jelentős érdekeltségeket szerzett a brit Grattan, a francia 3 Suisses, az olasz Postalmarket és Euronova katalógus-áruházakban. Jól jelzi ezen vállalatok szerepét az ágazatban, hogy együttes forgalmuk — a Business Week adatai szerint — tavaly meghaladta a 3,3 milliárd dollárt. Magyarországon a Margaréta csomagküldő tartozik a német cég érdekeltségébe. Ugyancsak a Business Week adatai szerint a Margaréta csomagküldő szolgálat tavaly 20 millió dolláros forgalmat bonyolított le.

Az Otto Versand családi cég tulajdonosa, Michael Otto azonban nem elégszik meg az európai és az amerikai terjeszkedéssel. Japánban létrehozta az egyelőre évi 148 millió dolláros forgalmat lebonyolító Otto Sumisho csomagküldő céget, s hírek szerint a nem távoli jövőben megjelenik szolgáltatásaival Kínában, Mexikóban s Kelet-Európa több országában is. Érthető módon elsősorban azokban az országokban terjeszkedik az Otto Versand birodalom, ahol fejlettek, illetve fejlesztés alatt állnak a postai, a szállítási és a távközlési szolgáltatások.

Az Otto Versand birodalom cégeinél a ruhától a bútorokon át a háztartási gépekig szinte mindent meg lehet rendelni katalógus alapján. A megrendeléseket 24 órás telefonszolgálat fogadja saját telefonközpontokban, de postai úton is természetesen fel lehet adni rendelést. Érdemes megjegyezni, hogy az Otto Versand Európában évente félmillió katalógust juttat el korábbi és potenciális vásárlóihoz.

Az Egyesült Államokban az Otto Versand különösen nagy forgalombővülésre számít. Ennek egyik oka, hogy az amerikai gazdaság a jelek szerint most már végérvényesen kilábal a recesszióból. Másrészről viszont az 1981-ben bekebelezett Spiegelnek sikerült bekerülnie a teleáruház-kereskedelembe. A Spiegel jelentős részesedést vásárolt a Time Warner médiumcsoport televíziós és divatcsatornájában, amely nyáron kezdi meg árusító műsorainak sugárzását az USA egész területén. Miután Németország jelentősen lemaradt az Egyesült Államok mögött a televíziós kereskedelemben, a Spiegel-példa várhatóan számottevően ösztönzi majd az Otto Versand céget egy saját televíziós áruházprogram mielőbbi bevezetésére Németországban.

Gonda György

NYILVÁNOS PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

Veresegyház Nagyközség Polgármesteri Hivatala nyilvános pályázatot hirdet Veresegyház, Szada, Erdőkertes községek csatornázása beruházás 5/2 jelű szakaszának kivitelezésére.

A pályázati kiírás főbb adatai:

10,0	km	gravitációs csatorna (PVC KG)
4,7	km	házibekötés (PVC KG)
3,2	km	szennyvíznyomócső (PVC KM)
2	db	FLYGT átemelő

A kivitelezés tervezett kezdése: 1994. december
A teljes befejezés határideje: 1996. január 31.

A pályázók a részletes pályázati kiírást és dokumentációt 20.000,- Ft + 25% ÁFA megváltási díj ellenében 1994. február 14-től vehetik át a Veresegyház Nagyközség Polgármesteri Hivatalának Beruházási Osztályán (2112. Veresegyház, Fő u. 106.)
A megváltási díj nem kerül visszafizetésre.
A megváltási díj befizetésére szolgáló utalvány Veresegyház Nagyközség Polgármesteri Hivatalának Beruházási Osztályán vehető át.
A befizetés megtörténtét a pályázati anyag átvételekor igazolni kell.

A pályázat benyújtásának határideje:
1994. április 18. 10 óra.
A pályázatot a Veresegyház Nagyközség Polgármesteri Hivatalának Beruházási Osztályán (2112. Veresegyház, Fő u. 106.) kell benyújtani 2 példányban, zárt borítékban. A zárt borítékra az alábbi szöveget kell írni:
"Veresegyház, Szada, Erdőkertes községek csatornázása és szennyvíztisztítása beruházás 5/2 jelű területének pályázata."
A pályázat kidolgozásáért térítés nem igényelhető.

A pályázatok nyilvános bontása a benyújtás helyén történik:
1994. április 18. 11 órakor.

A pályázatok nyilvános eredményhirdetésének időpontja a benyújtás helyén:
1994. május 2. 11 óra.

NYILVÁNOS PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A Nissan a legnagyobb brit autóexportőr

94. 2. 17.

A brit autógyártók szövetségének összesítése szerint az elmúlt évben a japán Nissan brit leányvállalata volt a szigetország első számú autóexportőre. Tavaly a Nissan sunderlandi gyára összesen 246 ezer gépkocsit állított elő, s ennek a mennyiségnek 75 százaléka — mintegy 182 ezer autó — külföldön talált vevőre. Ezzel az exporteredménnyel a Nissan megelőzte a korábbi listavezetőt, a Rovert, amely tavaly 162 ezer autót értékesített külföldön. (Ismeretes, hogy néhány héttel ezelőtt a Rover részvényeinek 80 százalékát a BMW vásárolta meg, a részvények 20 százaléka egyelőre a Honda tulajdonában marad.)

A Nissan 1988 óta gyárt gépkocsikat Nagy-Britanniában, elsőként a japán versenytársak közül. A Toyota és a Honda csak az elmúlt év elején kezdett autókat gyártani Nagy-Britanniában, s az időbeli lemaradás jól tükröződik az export alakulásában is. 1993-ban a brit Toyota 27735, a Honda pedig 27121 gépkocsit értékesített a szigetországon kívül.

A 900 millió font beruházással készült sunderlandi autógyár a Micra és a Primera modelleket gyártja, elsősorban Európa számára. Mindkét típus európai „tartalma" eléri a 80 százalékot, tehát az Európai Unió előírásai szerint európai, „hazai" kocsiknak számítanak.

Ian Gibson, a brit Nissan vezérigazgatója szerint a cég az elmúlt évben nullszaldós pénzügyi eredménnyel végzett. Ez nem számít kedvezőtlen eredménynek, hiszen 1993-ban az európai autópiacon csaknem 17 százalékkal csökkent az új gépkocsik értékesítése a megcsappant kereslet miatt. A hanyatló konjunktúra miatt 1993 utolsó negyedévében kénytelen volt a Nissan egy műszakos termelésre áttérni, dolgozóinak számát pedig 4600-ról 4250-re csökkentette. A tervek szerint a brit Nissan márciusban tér vissza a két műszakos termeléshez, miután a brit autópiacon már a fizetőképes kereslet számottevő bővülése tapasztalható. Januárban a szigetország autópiacán 17 százalékkal több gépkocsit vásároltak, mint egy évvel korábban.

Az év egészének üzleti kilátásait illetően a brit Nissan vezetői meglehetősen óvatosak. Véleményük szerint a kontinentális Európában idén is a recesszió jellemzi majd az autóipart és a -piacot. Ezért a Nissan idei termelése valószínűleg a tavalyi alatt marad, 200 és 240 ezer gépkocsi között fog majd alakulni. Jól jellemzi egyébként a valamikor önálló brit autóipar helyzetét, hogy 1993-ban a harmadik legnagyobb exportőr a Vauxhall volt, amely a General Motors érdekeltsége. A Vauxhall tavaly 72 ezer gépkocsit értékesített külföldön.

• Gonda György

Elhelyezés kétágyas, fürdőszobás, rádióval,
színes televízióval, telefonnal felszerelt szobákban.

Program tartalma: 7 éjszaka, teljes ellátás, napi fürdő, fitness-terem és teniszpálya használat.
Ár: 9400 Ft/fő egyágyas felár: 500 Ft/nap

Érdeklődni: HOTEL SOLAR
7500 Nagyatád, Széchenyi tér 28.
Tel.: (06-82) 351-056, 352-056, 351-011.
Fax: (06-82) 352-056.

a Cayman-szigetek korallparadicsomában!
10 nap már 136 000 Ft-tól. Indulás minden pénteken. Jelentkezés min. 2 héttel az utazás előtt. VILÁGCSODÁK AFRIKÁBAN!
17 nap különleges szafári: Viktória-zuhatag, Okavango-delta, 377 000 Ft.
Indulás: május 13.
17 nap Madagaszkár—Johannesburg 359 000 Ft.
Indulás május 2.
Az ismeretlen Kenya: 16 nap valódi szafári a tavaszi szünetben 239 800 Ft.
Indulás: március 30.
Jelentkezési határidő valamennyi útra: március 1.
Kérje részletes tájékoztatónkat: NOMÁD SAFARI
Utazásszervező Iroda,
1097 Budapest, Vaskapu u. 1.
Tel./fax: 215-3825.

március 22.— április 4. 59 900 Ft.
október 15—28. 62 900 Ft.

13 NAPOS SZICÍLIA—OLASZORSZÁG KÖRUTAZÁS FÉLPANZIÓVAL

március 1—13. 63 900 Ft.
Április 14—26. 65 900 Ft.

PÁRIZS—EURODISNEY
reggelivel, belépővel
április 6—10. 20 900 Ft/felnőtt
19 500 Ft/gyermek.

Minden utunkat 5 csillagos NEOPLAN luxus autóbuszunkkal bonyolítjuk!
MUSZTÁNG UTAZÁSI IRODA
Telefon: 267-8846, 267-8847.

egy hét szállás utazással együtt 9900 Ft-tól. Csak busz 6900 Ft oda-vissza. Várjuk irodáinkban, ahol prospektusunkból kiválaszthatja apartmanját.
ÁLOMSZIGET—ROVINJ 1 hét szállodában félpanzióval 14 900 Ft-tól, autóbusz-utazás, 5800 Ft oda-vissza.

EUROTOURS (osztrák—magyar utazási iroda)
Budapest V., Nagy Ignác u. 14. 269-1426, 269-1427, VI., Ó u. 15. 269-4375, 269-4376, SZEGED, Hungária Szálló (62) 480-580, GYŐR, Árpád u. 51/B (96) 317-133,
SOPRON, Lackner Kristóf u. 1—3. (99) 311-041.

Útjainkat 25 millió Ft-tal biztosítja a GARANCIA UTAZTATÓ CLUB. Ha bármelyik utunkat február 15-ig kifizeti 10%, ha március 31-ig lefoglalja 5% kedvezményt adunk
OSZTRÁK SZÍNVONAL, MAGYAR ÁRAK!

WVM LÍZING ÉS PÉNZÜGYI RT.

egy elegáns lépés...



...egy gáláns ajánlat

Kia-premier az USA-ban

Dél-Korea második legnagyobb autógyártó vállalata, a Kia Motors még az első negyedévben megkezdi gépkocsijainak forgalmazását és márkakereskedői hálózatának kiépítését az USA-ban. A Kia 1984-ben még mindössze 60 ezer személyautót gyártott, idén a termelés eléri a 650 ezer darabot, s a tervek szerint 1997-ben 1,25 millió kocsi hagyja majd el a cég szerelőcsarnokait. A termelés nagyarányú bővítését az a csaknem 8 milliárd dolláros beruházási program teszi lehetővé, amelyet 1993 és 1997 között hajt végre a Kia.

A dél-koreai autóipari cégben a Mazda 8, a Ford pedig 10 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik. A Kia az elmúlt években már szállított nagyobb mennyiségben a Ford számára kocsikat az USA-ba, amelyek ott Ford-emblémával Festiva és Aspire néven kerültek forgalomba.

94.2.17. • G. Gy.

ályázati kiírása

ktatási intézmé-
ezetvédelem és
ntézmény, illetve
ve az intézmény

lletve az ismeret
ni képes szakem-
, tananyagok ki-
megítélése sze-

sítésére, az okta-
vábbképzéseken

séges tevékenységet, illetve eszközöket, a célelérés
ségfedezetét.
(Űrlap igényelhető: Környezetgazdálkodási Oktat
1054 Budapest V., Alkotmány utca 29.)

Az igényelt támogatás lehet:

— ösztöndíj,
— egyszeri vagy több részletben nyújtandó
— részben visszatérítendő támogatás,
— kamatmentes kölcsön.

A pályázat benyújtásának nem akadálya az sem, ha
is támogatja, ezt a körülményt azonban (a támo
és a támogatás összegének feltüntetésével) a pá

A pályázat benyújtása évente két alkalomm

Exportoffenzívát tervez a Chrysler vezetősége

94.2.17.

Az évtized végéig meg kívánja kétszerezni eladásait az USA-n kívül a harmadik legnagyobb detroiti autógyár, a Chrysler. Tervei szerint az ezredfordulón már 200 ezer Chrysler kocsi talál vevőre szerte a világon. Tavaly a Chrysler összesen 109 ezer gépkocsit értékesített külföldön, 45 százalékkal többet, mint 1992-ben. Külföldi autóeladásai tavaly haladták meg először a „bűvös" százezret 1987 óta, amikor a Chrysler visszatért a nemzetközi autópiacra.

Emlékezetes, hogy a Chryslert a hetvenes évek végén az összeomlás veszélye fenyegette, s elkerülendő a csődöt kénytelen volt akkor eladni külföldi termelő- és értékesítési hálózatát. Az elmúlt három esztendőben a Chrysler „újjászületett": drasztikus áramvonalasítást, átszervezést hajtott végre, számottevően mérsékelte működési költségeit, s nem utolsósorban igen sikeres modelleket gyártott és forgalmazott. Tavaly az amerikai autópiacon a fizetőképes kereslet 8 százalékkal növekedett, a Chrysler viszont 19,9 százalékkal tudta bővíteni eladásait, s összesen 2 millió személy- és kisteherautót értékesített. Sikerült növelnie piaci részesedését is, amely 23 év óta először emelkedett ismét 14,7 százalékra.

A nemzetközi autópiacon a Chrysler egyelőre szerény eredményekkel büszkélkedhet annak ellenére, hogy eladásai tavaly Európában 36, Latin-Amerikában 87, Ázsia csendes-óceáni térségében pedig 100 százalékkal növekedtek. A detroiti óriás első számú külföldi piaca Európa, 55 százalékos részesedéssel.

Az exportoffenzíva sikerében a Chrysler detroiti központjában minden vezető bízik, hiszen a cég a következő három évben több új modellt dob majd piacra, mint eddigi történetében összesen. Az új modellek egy része jobbkormányos változatban is készül, ugyanis a Chrysler jelentős piacra számít Nagy-Britanniában, Ausztráliában és Japánban is. A következő években — az előzetes piackutatások adatai szerint — külföldön is nagy keresletnek örvend majd a Neon kis méretű családi autó, a Grand Cherokee négykerék-meghajtású dzsip, valamint a Voyager többcélú jármű.

A tervek szerint a külpiacok számára a Chrysler még az idén megkezdi a Grand Cherokee-k gyártását Grazban. Az amerikai autógyár összeszerelő üzemekkel rendelkezik Kínában, Venezuelában, Egyiptomban és Malajziában, ezek kapacitása azonban meglehetősen alacsony. Hírek szerint hamarosan megkezdi termelését az indonéziai és a thaiföldi leányvállalat is. A nemzetközi autópiacokra való visszatérés „előfutára" a Voyager volt, a jövőben azonban a Chrysler szeretne minél több „hagyományos" személyautót is értékesíteni a külpiacokon.

• Gonda György

Nagykőrös Város Önkormányzata pályázatot hirdet a Nevelési Tanácsadó

(Nagykőrös, Losonczi utca 2.)

vezetői álláshely betöltésére, 1994. július 1-jétől 1999. június 30-ig terjedő időszakra

Képesítési követelmény:
— egyetemi pszichológiai végzettség,
— előnyben részesül, aki ezen kívül gyógypedagógai vagy pedagógiai oklevéllel is rendelkezik,
— büntetlen előélet.

Bérezés: a közalkalmazottak jogállásáról szóló törvény rendelkezései alapján.

Pályázat tartalmazza:
— a pályázó szakmai önéletrajzát,
— az intézmény vezetésére vonatkozó programot, szakmai helyzetelemzésre épülő fejlesztési elképzeléssel,
— érvényes erkölcsi bizonyítványt,
— diplomamásolatát.

A pályázatot a Művelődési Közlönyben történő megjelenéstől számított 30 napon belül lehet Nagykőrös Város Önkormányzat Polgármesteri Hivatalához (2750 Nagykőrös, Szabadság tér 5.) benyújtani.
A pályázat elbírálására a benyújtási határidőt követő 60 napon belül kerül sor.

MH 2038

Felhívás!

Átalakítják a vállalati rendszert Kínában

94. [illegible]

A gazdasági ügyekért felelős kínai miniszterelnök-helyettes az idei év elején bejelentette, hogy Kínában felgyorsult az állami vállalatok korlátolt felelősségű társasággá és részvénytársasággá való átalakítása. Az átalakulás szerves részét képezi a piacgazdasági reformoknak, s egyben lehetőséget nyújt az életképtelen cégek felszámolá[illegible] csődbe juttatására. [illegible]er reformja [illegible]adót adót. Egységesítették a személyi jövedelemadó kulcsait is. A központi költségvetésbe folynak be a jövőben a vámbevételek, a fogyasztói adók, valamint az állami vállalatok nyereségadói. Az önkormányzatok büdzséjét gyarapítják ezentúl a helyi vállalatok adói, a földadó, valamint a személyi jövedelemadó.

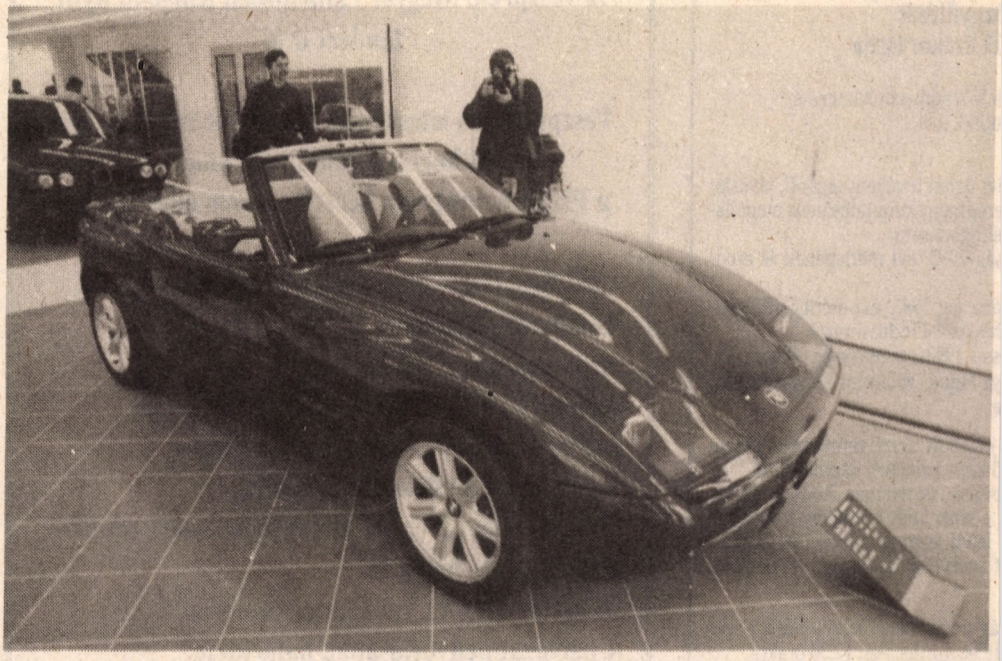
Ismeretes, hogy 1993-ban a világ legdinamikusabban növekvő gazdasága a kínai volt. A GDP mintegy 14 százalékos bő[illegible]ülésében jelentős szerepet ját[illegible] külföldi tőke is: nem végleges adatok szerint tavaly 27 milliárd dollár külföldi működőtőke áramlott be az ázsiai országba, ami több mint kétszerese az 1992. évi 11 milliárd dollárnak. A központi bank jelentése szerint a tavalyi működőtőke-beáramlás minden korábbi rekordot megdöntött.

A nemzetközi gazdasági és pénzügyi szervezetek, valamint a kínai kormány gazdasági szakértőinek véleménye szerint az ország gazdasága a túlfűtöttség jeleit mutatja, ezért idén jelentős „hűtésre" van szükség. A tervek szerint a GDP növekedése a tavalyi és az 1992-es 13-14 százalék után 1994-ben 9 százalék körül fog alakulni. A lassítás fontos eleme az infláció megfékezése is: 1993-ban a pénzromlás meghaladta a 17 százalékot, az idei esztendő végére a kínai kormány szeretné az inflációt 12 százalék alá leszorítani. Ennek érdekében idén tovább emelik a hitelkamatlábakat, s várhatóan szigorítják a hitelfeltételeket is.

G. Gy.



Jó üzleti évre számít a BMW



Az idei esztendőben a BMW 20-30 százalékos profitnövekedéssel számol, miután az autópiaci recesszió miatt nyeresége 1993-ban jelentősen csökkent, s nem haladta meg az 510 millió márkát. Ismeretes, hogy a német autógyártó nemrégiben megvásárolta a brit Rover részvényeinek 80 százalékát, s várhatóan ez is hozzá fog járulni az idei eredmények kedvező alakulásához.

Bernd Pischetsrieder, a BMW elnöke szerint idén 5 százalékkal több BMW talál majd gazdára a világon, mint 1993-ban. A cégelnök azt is bejelentette, hogy jelentős összeget ruháznak be a Roverbe, s egyúttal cáfolta, hogy a BMW a Rover modelljei számának csökkentését tervezi. Megerősítette, hogy a Rover — a BMW „esernyője" alatt — továbbra is önállóan működik majd. Számításai szerint a BMW és a Rover összesített forgalma idén eléri a 40 milliárd márkát, s a nyereség növekedése mindkét vállalatnál biztosítja majd a munkahelyek megőrzését.

A BMW elnöke derűlátását azzal is magyarázza, hogy egyrészről idén várhatóan bővül Európában a fizetőképes kereslet az új kocsik iránt, másrészről pedig a BMW több új modellt hoz forgalomba. Piacra kerül a sikeres 3-as széria kétajtós, kompakt változata.

Az előrejelzések szerint jó bevételt hoz majd a vállalatnak a 7-es széria kocsijainak megjelenése is a piacon. Az elnök szerint 1994-ben a cég számára a legnagyobb bizonytalansági tényező a valutaárfolyamok alakulása.

• G. Gy.

94.3.3.

mi Részvénytársaság
t István király u. 83.)
énveseit, hogy a társaság
zgyűlését
11 órakor tartja

i Központ színházterme,
ion I. u. 1.

vi üzleti tevékenységéről, javaslat
redménykimutatásának megálla-
lfogadására.
ág 1993. évi mérlegének és ered-

irsaság 1993. évi mérlegéről, gaz-
elosztási indítványról.
s az 1993. évi nyereség felosztása.
gi tagok, valamint könyvvizsgáló
i.

jogosult részt venni vagy magát
képviselőjével képviseltetni.
rlásának feltétele, hogy a részvé-
a közgyűlés kezdetéig letétbe he-
letéti jeggyel igazolja, hogy rész-
szervezetnél vagy a társaságnál

ág megismételt közgyűlését a fen-
994. április 5-én 12.30 órakor.

NYUGAT Kereskedelmi Rt.
igazgatósága

2757 MH

Tenderkiírás

A Veszprém Megyei Vállalkozási Központ nyílt tendert ír ki

Veszprémben létesítendő inkubátorház megvalósíthatósági tanulmányának a PHARE-program keretében való elkészítésére

A pályázat részletes anyagát a Veszprém Megyei Vállalkozási Központ
[8200 Veszprém, Vár utca 21.,
telefon/fax: (88) 424-033, 424-044, 424-055]
az érdeklődők rendelkezésére bocsátja.

A pályázni szándékozók számára
1994. március 12-én 10 órakor tájékoztatót tartunk.

A tájékoztató helye:
Veszprém Megyei Vállalkozási Központ.

A pályázat benyújtásának határideje:
1994. március 28-án 16 óra.

MH 2773

Tender
A Veszprém Megyei Vál
tender

Veszprém megye turis
a PHARE-program kere

A pályázat részletes anyagát
Vállalkozási Központ
[8200 Veszprém, Vár utca 2
telefon/fax: (88) 424-033, 4
az érdeklődők rendelkezésé
A pályázni szándékozók s
1994. március 16-án 10 órak
A tájékoztató helye:
Veszprém Megyei Vállalkoz
A pályázat benyújtásának
1994. március 31-én 16 óra.

94.3.3

A General Motors Europe — továbbra is az élen

Noha a General Motors nettó profitja tavaly 54,6 százalékkal csökkent Európában, a GM továbbra is a legnyereségesebb autóipari cég földrészünkön. Európa hat legnagyobb autóipari cége közül a GM mellett csak a Renault zárta nyereséggel a tavalyi esztendőt.

1993-ban Európában az új autók értékesítése 15,2 százalékkal csökkent, s az eladások összege nem haladta meg a 11,45 milliárd dollárt. Paul Schmidt, a GM Europe pénzügyi igazgatója szerint cége megerősítette második helyét az európai autógyártók sorában. Jelentős eredménynek számít, hogy cége az autóipari recesszió ellenére is nyereséges volt tavaly, s megítélése szerint a GM Europe túljutott a nehezén.

1992-ben a General Motors európai üzletága (amelybe nemcsak a gépkocsigyártás és -értékesítés tartozik) 1,3 milliárd dolláros nettó nyereségre tett szert, ez az összeg 1993 végére 600 millió dollárra csökkent. A tavalyi üzleti évet az Opel veszteséggel zárta, a GM angliai és spanyolországi Vauxhall gyárai azonban számottevő nyereséget hoztak.

A GM Opel és Vauxhall üzemei termelékenység szempontjából is az európai élvonalhoz tartoztak. Különösen kedvezően alakul a modellfejlesztési programok tőkehatékonysága. Eredményességét a cég annak is köszönheti, hogy sikerült számottevően mérsékelnie az értékesítéssel járó költségeket. A GM Europe a sikeres modellpolitika nyomán 13 százalékra emelte piaci részesedését Európában, a sorban csak a Volkswagen előzi meg 16,5 százalékos piaci részaránnyal (bár ebbe az egész VW-csoport termelését számítják — a szerk.).



A korszerűsítés legfrissebb eredménye — az új Omega

Miközben a FIAT és a Volkswagen üzleti eredményei nagy- mértékben függenek a hazai autópiac alakulásától, a GM-nek sikerült elkerülnie az országfüggőséget. A statisztikák tanúsága szerint 12 nyugat-európai államban 10 százalék feletti piaci részesedést tudhat a magáénak.

1993-ban az autópiac kedvezőtlen alakulása és a magas raktárkészletek miatt a GM Európában is kénytelen volt csökkenteni dolgozóinak számát. Míg 1992-ben az Opel és a Vauxhall 92 ezer dolgozót foglalkoztatott, ezek száma tavaly nem haladta meg a 85 ezret. (Érdemes megjegyezni, hogy a GM tavaly összesen 131 ezer alkalmazottnak biztosított megélhetést Európában, az autóiparon kívül ugyanis érdekeltségekkel rendelkezik földrészünkön az elektronikában és az adatfeldolgozási iparágban is.)

A konjunktúra kedvezőtlen alakulása miatt a GM az európai autógyárakban 1993-ban 450 műszakot volt kénytelen a termelésből „kiiktatni", összességében jelentős mértékben rövidítette a termelési órák számát.

Tavaly a GM európai autógyáraiban összesen 1,43 millió személykocsit és kisteherautót gyártottak, 16,9 százalékkal kevesebbet, mint egy évvel korábban. Versenytársainál hasonló mértékben csökkent a termelés, s azok több dolgozójuktól voltak kénytelenek megválni.

A német autóiparban — beleértve az alkatrészeket és részegységeket gyártó beszállítókat is — tavaly 70 ezer munkahely szűnt meg, 1992-ben pedig 60 ezer dolgozót bocsátott el az ágazat.

• Gonda György

AZ ATTITÜD SZEMÉLYZETI TANÁCSADÓ KFT.

a Dunaholding Részvénytársaság megbízásából

érettségizett, reprezentatív megjelenésű

HOSTESST

keres, 30 éves korig

A fényképes pályázatokat az alábbi címre kérjük:

ATTITÜD KFT.

Dunacenter-irodaház
1251 Budapest, Pf. 63.

MH 2780

BÉRBE VEHETŐ

évi 15 000 tonna zöldség- és gyümölcskonzerv előállítására alkalmas konzervgyár

Ipari területe: 4 ha, termeltetési háttere 400 ha öntözéses zöldségtermesztés.

Megfelelő ajánlat esetén az üzem részbeni vásárlására is lehetőség van.

Érdeklődni személyesen: az igazgatóság elnökénél, Záhony, Rákóczi utca 16. alatt, vagy az alábbi telefonszámon: (42) 360-101.

MH 2871



A Békéscsabai Baromfifeldolgozó Részvénytársaság igazgatósága

értesíti tisztelt részvényeseit, hogy a társaság 1994. április 8-án (pénteken) 10 órai kezdettel tartja évi rendes közgyűlését

A közgyűlés helye: *5600 Békéscsaba, Orosházi út 2.*

DISZK

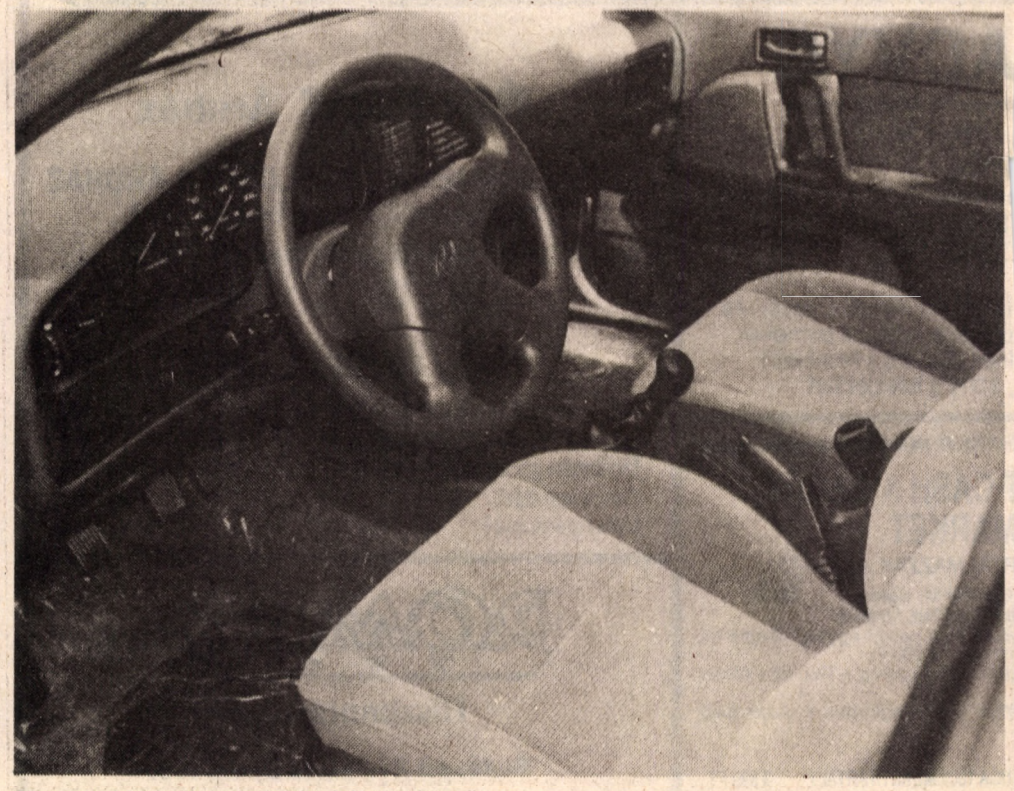
HADVYG

H

Keres

A dél-koreai autóipar világoffenzívára készül

94.3.3



Hyundai belső tér — még fejlesztés előtt

A dél-koreai autóipar három vezető cége, a Hyundai, a Daewoo és a Kia összehangolt piaci támadásra készül részesedésének növelésére. A tervek szerint a három nagyvállalat az ezredfordulóig 26,4 milliárd dollár beruházást hajt végre odahaza és külföldön a termelés bővítésére, valamint az értékesítési hálózat kiépítésére.

Véleményük szerint a terjeszkedésben nagy szerepet játszik a hazai piac dinamikus bővülése, valamint a külföld mind nagyobb érdeklődése a dél-koreai kocsik iránt, amelyek árfekvése és minősége igen kedvező. Dél-Koreában jelenleg ezer főre 70 autó jut, s az előrejelezések szerint az ezredfordulóra ez az arány 200-ra emelkedik. Ez a nagy ívű növekedés a hazai autógyártók számára azt jelenti, hogy a hazai piacon évente 2 millió gépkocsit tudnak eladni, a cseréket is beleértve. Dél-Koreában a hazai gyártóknak gyakorlatilag nem kell megküzdeniük a külföldi versenytársakkal, a piacot ugyanis protekcionista intézkedések védik. A kormány nem engedélyezi a japán kocsik importját, a többi külföldi versenytárs autóira pedig olyan magas vámot vetnek ki, hogy gyakorlatilag megfizethetetlenek. Szakértők véleménye szerint a dél-koreai autópiac még a japánnál is zártabb, a külföldi versenytársaknak egyelőre nincsen sok esélyük a bejutásra.

A három vezető autógyár a következő években új modellekkel kívánja „elárasztani" a hazai és a külföldi piacokat. A Hyundai februárban kezdte forgalmazni az Egyesült Államokban új, kétezer köbcentis Sonata típusát, a Kia pedig ugyancsak idén vezeti be a piacra Sephia és Sportage modelljeit. Kim Sun-Hong, a Kia elnöke azt tervezi, hogy 1996-ban egy családi autóval támadást indít a Ford Taurus, a Honda Accord, valamint a Toyota Camry ellen a külpicokon, elsősorban az Egyesült Államokban. A Daewoo az ezredfordulóig megnégyszerezi hazai gyártókapacitását, amely 2000-re eléri majd az 1,2 millió darabot. Küföldön több összeszerelő-üzemet kíván létesíteni, amelyek együttes évi kapacitása egymillió autó lesz.

A dél-koreai autógyártók számára elsősorban az USA jelent nagy piacot. Tisztában vannak azzal, hogy az amerikai autópiacon igen fontos a minőség, valamint a kedvező ár, de talán még ennél is fontosabb a hatékony értékesítési hálózat. Mindhárom autógyár közeli terveiben kiemelt szerepet kapott az amerikai értékesítési hálózat kiépítése, a kocsik hatékony „terítése" az országban.

A dél-koreai autógyártók számára ígéretes piacnak számít Kína, ahol tavaly 70 ezer gépkocsit adtak el. A dél-koreai törvények egyelőre nem teszik lehetővé, hogy a cégek összeszerelő-üzemeket létesítsenek Kínában, de a három nagy szerint néhány éven belül változás várható a törvényi szabályozásban. Míg a kínai piac megnyílik, a dél-koreai autógyárak máshol terjeszkednek. A Hyundai Törökországban évi 100 ezer Excelt fog gyártani, Malajziában pedig kisteherautó-gyárat létesít. A Daewoo 500 millió dolláros beruházással Üzbegisztánban terjeszkedik, ahol évi 100 ezer személyautót és kisteherautót gyártanak majd 1996-tól. Iránban ugyancsak vegyesvállalatot létesít a Daewoo: 1996-tól az iráni üzemben évi 50 ezer kiskocsit gyártanak majd. A Kia 100 millió dolláros beruházással nemrégiben összeszerelő-üzemet létesített Indonéziában.

A vezető dél-koreai autógyárak az ezredfordulón szeretnének a mainál nagyobb piaci részesedéssel rendelkezni külföldön. A gyárak termelésének jelenleg 30 százaléka kerül exportra, s a tervek szerint az ezredfordulóra ez az arány eléri majd az 50 százalékot.

• G. Gy.

ONTBÓL — OLCSÓBBAN

ADVYG

kedelmi Rt. Diszkont Áruháza

Budapest, III., Vihar utca 18.

ITVA:
péntek: 7.30-tól 17.30-ig.
30-tól 18.30-ig.
: 8-tól 12-ig

viszonteladóknak a zokni- és különféle ruházati termékek ínes póló stb.) rendkívüli , amíg a készlet tart.

t-import

T CASH & CARRY MARKET

RTALMAZZÁK AZ ÁFÁT!

100 különféle előadó (tles, Elvis, Piaf, Aznavur)	399 Ft
vő sztereo beltéri egység, Single fej, el 90 cm 16 999 Ft.	
id) 2 beltéri egység + Twin fej + ofszet	
ingle fej + Magic box + ofszet tükör	
FUGA 1300 ML/KÉT TARTÁLY	3 599 FT
ŐZŐ	2 199 FT
	2 199 FT
	4 499 FT
	1 199 FT
TŐ TARTÁLLYAL	1 799 FT
	1 799 FT
	6 499 FT
	6 499 FT
	25 999 FT
	5 599 FT
FORGÓTÁNYÉROS	17 999 FT
FORGÓTÁNYÉROS, DIGITÁLIS	20 999 FT
FORGÓTÁNYÉROS, GRILLEZŐ	29 999 FT
FORGÓTÁNYÉROS	19 999 FT
	289 FT
	199 FT
	319 FT
	159 FT
MEZ	199 FT
5 HD	319 FT
	199 FT
	799 FT
HD/FORMATÁLT	599 FT
	899 FT
	629 FT
	999 FT
K 1 DB 11,99 (50 DB/CSOM.)	599 FT
DE IN USA)	299 FT
	599 FT
D/135	499 FT
DB, 3,5/80 DB/NORIS DATA	449 FT
69 FT/DB 6 DB/CSOMAG	1 074 FT
FT/CSOM., 100 M 569 FT/DB	3 414 FT
	6 300 FT
	75 FT
	85 FT
111-137F-130F-123-113-129	299—1 099 FT
UHF	1 099 FT
DKAZETTA/HIGHGRADE	239 FT
P/JAPAN	399 FT

ÉPTEK Áruház

ÉPÍTKEZŐKNEK A LEGOLCSÓBB ÁRUHÁZ
Cím: Budapest X., Jászberényi út 72.
Nyitva tartás: hétfőtől csütörtökig 7.15—15.30 óráig, pénteken 13.30 óráig
Telefon: 157-2758, 147-4153

Nagy radiátor vásár!

Höller energiatakarékos radiátorok 6/600-as	5761 Ft
Hajdúsági lapradiátorok változatlan áron	
Thermotéka gázkazánok 15—41 kW-ig	32 800-tól 50 200 Ft-ig
Olasz csaptelepek	5667 Ft-tól
Színes gránitlapok	1853 Ft/m²-tól

DOMUS TEX KFT.

Diszkontáruház

Budapest XV., Sipos Dénes u. 9.

Egyes belga padlószőnyegek 600 Ft/m² áron!
Tapéták 20% engedménnyel!

Gyöngyroletták különböző méretben engedményesen!

Törölköző 50x100 cm	171 Ft/db
66x127 cm	375 Ft/db

Függönyök 20—30—40%-os engedménnyel!

150x700 cm 2770 Ft-ról 1365 Ft-ért!
260x500 cm 3095 Ft-ról 1546 Ft-ért!

Színes tüll 140 cm	45 Ft/fm
Fehér tüll 280 cm	150 Ft/fm

Egyes dekorációs és bútorszövet 30% kedvezménnyel kapható!
Nyitva: hétfőtől péntekig 9—17 óráig.

DÉLKER

DÉLKER „ÁRLEVERÉS", Bp. X., Maglódi út 25.
DÉLKER ITALDISZKONT ÉS DISZKONTÁRUHÁZ, Bp. X., Maglódi út 25.
DISZKONTÁRUHÁZ: Bp. XIII., Frangepán utca 44/A
Bp. XV., Harsányi K. út 83.
PORT ÁRUHÁZ — DÉLKER DISZKONT,
Budaörs, Károly király út 145.
Balassagyarmat, Rákóczi út 30—36.
Vác, Dr. Csányi László körút 33.
Érd, Bajcsy-Zsilinszky út 135.
Ajka, Gyár utca 35.

GLOBUS®
A megbízható minőség

DISZKONTRAKTÁRA

Kedves Vásárlóink!

Diszkontraktárunk valamennyi termékünket — a napi készlet-

A Ford lesz a Hertz többségi tulajdonosa

Ismét a Ford többségi tulajdonába kerül a világ első számú autókölcsönző vállalatbirodalma, az ugyancsak amerikai Hertz. A világ szinte minden országában tevékenykedő Hertzben a Ford 1987-ben tett szert 80 százalékos tulajdoni hányadra, amelyből rövidesen 26 százalékot a Volvónak, 5 százalékot pedig a német Commerzbanknak adott el. A Hertz részvényeinek 20 százaléka a cég menedzsmentjének és dolgozóinak kezében maradt.

Nemrégiben bejelentették, hogy a Ford visszavásárolja a részvényeket a német pénzintézettől, s így a detroiti autógyár tulajdoni hányada 54 százalékra emelkedik. (A Volvo továbbra is meg kívánja tartani részvénycsomagját.)

A Hertz autókölcsönző a világon 420 ezer személykocsival és kisteherautóval rendelkezik, gépkocsiflottájának nagyobbik része Ford-gyártmány. Az Egyesült Államokban a Hertz-flotta 230 ezer autóból áll, s a cég a kócsik 70 százalékát a Fordtól vásárolja. (Érdemes megjegyezni, hogy a Hertz európai gépkocsiparkjának 30 százaléka Ford-kocsi.)

Az autókölcsönzőt és a Fordot szoros szálak fűzik egymáshoz, hiszen a Hertz a Ford első számú vásárlója. 1993-ban a Hertz 2,85 milliárd dolláros forgalom mellett 53 millió nettó nyereséget ért el, kétmillió dollárral többet, mint egy évvel korábban.

Szakértők szerint a brüsszeli bizottság hozzájárul ahhoz, hogy a Commerzbank eladja Hertz-részvényeit a Fordnak. Az ügylet létrejöttével mind a három nagy amerikai autógyárnak többségi részesedése lesz a vezető amerikai autókölcsönző cégekben. A General Motors több mint 80 százalékkal részesedik a National Car Rentalban, az USA második legjelentősebb autókölcsönzőjében. A GM-nek emellett kisebbségi tulajdona van az Avisben is. A Chrysler 100 százalékos tulajdona az ugyancsak jól ismert Dollar, a Thrifty, valamint a Snappy autókölcsönző. A Fordnak a Hertz mellett részesedése van a főként Fordokat kölcsönző Budget rent a car vállalatban is.

• G. Gy.

Meghívó

A DEBRECENI BÚTORIPARI ÉS KERESKEDELMI RT.

4031 Debrecen, Kishegyesi utca 13.

tisztelettel meghívja részvényeseit 1994. április 6-án 10 órakor, határozatképtelenség esetén 1994. április 20-án 10 órakor tartandó közgyűlésére

Helye: Aranykakas étterem, Debrecen, Martonfalvi utca 20.

A közgyűlés napirendje:

1. Az igazgatóság beszámolója az rt. 1993. éves gazdálkodásáról, a mérleg és eredménykimutatás, valamint a kiegészítő melléklet és üzleti jelentés alapján.
2. A felügyelő bizottság jelentése az rt. 1993. évi gazdálkodásáról és az eredményfelosztási javaslatról.
3. A könyvvizsgáló jelentése az rt. 1993. éves beszámolójának megvizsgálásáról.
4. Határozathozatal az 1993. éves beszámolóval, az eredmény felhasználására vonatkozó javaslattal, valamint a jelentésekkel kapcsolatban.
5. Az igazgatóság tájékoztatója az rt. 1994. évi gazdasági célkitűzéseiről.
6. Az alapszabály módosítása.
7. Az igazgatóság ügyrendje.
8. A választott tisztségviselők 1994. évi díjazásának megállapítása.
9. Egyebek.

A közgyűlésen minden részvényes jogosult részt venni, vagy magát közokirattal, vagy teljes bizonyító erejű magánokirattal ellátott meghatalmazottal képviseltetni. A részvényesek szavazati joga a szavazásra jogosító részvények névértékéhez igazodik. A szavazás a közgyűlés előtt a helyszínen adott szavazójegyekkel történik, melynek kiadása a részvénykönyvbe történő bejegyzésen túl, a részvények tulajdonlásáról szóló BÉT, vagy banki letéti igazolás, illetve a részvények felmutatása mellett történik az alapszabályban foglaltak szerint.

Névre szóló részvényeseinknek jelen meghívót közvetlenül is megküldjük, az ehhez kapcsolódó anyagok az rt. székhelyén megtekinthetők.
Kérjük részvényeseinket, hogy a részvényekkel kapcsolatos hivatalos teendők lebonyolítása érdekében 9.30 és 10 óra között szíveskedjenek megjelenni.

Közös Ford—Mazda kocsik Európának

94.3.3.

A Ford és a Mazda vezetői előrehaladott tárgyalásokat folytatnak arról, hogy az amerikai cég egyik angliai üzemében Ford kocsikat gyártsanak, amelyek Mazda márkanévvel kerülnek forgalomba. A tervek szerint az Európa számára készülő Mazdák a Ford egyes típusainak módosított változatai lesznek. Ismeretes, hogy a Ford a Mazdában 25 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik, s a két autóipari vállalat között mind szorosabb együttműködés van kialakulóban. A közös gépkocsigyártást mindenekelőtt az tette lehetővé, hogy a Ford európai gyárai jelentős fölös kapacitásokkal rendelkeznek, miután földrészünkön már több év óta igen lanyha a fizetőképes keresleet az új kocsik iránt.

Wayne Booker, a Ford nemzetközi piacokért és együttműködésért felelős vezérigazgatóhelyettese nemrégiben egy interjúban elmondta, hogy cége sokkal nagyobb kapacitásfelesleggel rendelkezik európai üzemeiben, mint azt 18 hónappal ezelőtt előrejelezték. A két autóipari nagyvállalat egyébként négy éven át folytatott eredménytelen tárgyalásokat (amelyek tavaly márciusban szakadtak meg) az európai együttműködésről. A tárgyalások újrafelvételét a Ford kedvezőtlen európai eredményei tették lehetővé. Booker szerint a Ford egyik kiemelt nemzetközi stratégiai célja a Mazda „segítése" Európában. Egyelőre még nem ismeretes, hogy a Ford melyik típusait ajánlja fel közös gyártásra, mindössze annyi tudható, hogy az együttműködésre nem a Ford németországi gyáraiban, hanem Nagy-Britanniában kerül majd sor.

• G. Gy.

1993. évi rendes közgyűlés óta végzett munkájáról.
2. Az 1993. évi mérlegbeszámoló és eredményfelosztás jóváhagyása.
3. A részvénytársaság 1994. évi üzleti tervének megtárgyalása és jóváhagyása.
4. A könyvvizsgáló jelentése.
5. A felügyelő bizottság jelentése.
6. Egyebek.

A rendes közgyűlésen a szavazás a bemutatott részvények alapján történik. Képviseleti meghatalmazás esetén a meghatalmazást a szavazójegy átvételekor az igazgatóság részére kell leadni.

HÍRÖS SÜTŐIPARI RT.
IGAZGATÓSÁGA

MH 2862

2. Az 1993. évi eredmény ism
az eredmény felhasználásá
3. Az 1994. évi üzemi terv isr
4. Egyebek.

Határozatképtelenség
1994. március 18-án
változatlan n

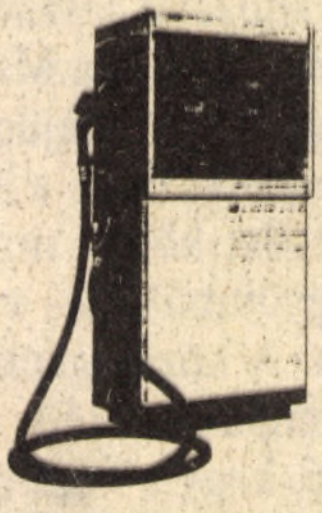
kiírás

lalkozási Központ nyílt
t ír ki

ztikai stratégiájának
tében való elkészítésére

a Veszprém Megyei

1.,
24-044, 424-055]



ADA

ESETÉN
HATÁRID

MECHANIK
FT/LITER ÉS CSAK

Irányár: 200—300
Kívánságra elektronikus
is szállíth

94.3.4.

Ázsiai tőkeroham Vietnamba

Clinton elnök február első napjaiban feloldotta a kereskedelmi és befektetési embargót Vietnam ellen. Az amerikai cégek üzleti várakozásait azonban beárnyékolja az az előny, amelyre a térség újonnan iparosodó államai tettek szert 1987 óta a vietnami gazdaságban. (Vietnamban 1987-ben vette kezdetét a gazdasági reform, s az ország lényegében azóta nyitott a külföldi befektetők irányába.)

Kétségtelen, hogy az amerikai vállalatok igyekeznek majd megrendelésekhez jutni a repülőgépipar, a számítástechnika, az olajkutatás és a távközlés területén Vietnamban, más ágazatokban azonban egyelőre nem sok sikerre számíthatnak. Ázsiai versenytársaik többsége ugyanis már évekkel ezelőtt megvetette a lábát a vietnami piacon. Tajvan és Hongkong Vietnam legjelentősebb külföldi befektetői. A két ország eddig összesen 2,7 milliárd dollár értékű beruházást hajtott végre, illetve vállalt kötelezettséget rá. Tajvanból eddig 1,5 milliárd dollár működőtőke áramlott Vietnamba. A Ching Fong ipari konglomerátum motorkerékpárokat szerel össze Vietnamban, a Ve Dan 180 millió dolláros beruházása pedig élelmiszer-ipari termékeket és monoszódium-glutamátot gyárt. A hongkongi Wharf Holding februárban nyitotta meg 260 szobás Omni Saigon szállodáját. A Hongkong Telecom leányvállalata, a Cable and Wireless szeretne minél nagyobb megrendelésekhez jutni az elmaradott vietnami távközlési piacon, az ugyancsak hongkongi ABC Communications pedig személyi hívórendszert helyez hamarosan üzembe az országban. A statisztikák tanusága szerint Tajvan 109, Hongkong pedig 160 projekt megvalósításában fejezte ki érdekeltségét Vietnamban.

A dél-koreai vállalatok ugyancsak Vietnam legjelentősebb külföldi beruházói közé tartoznak. Eddig 500 millió dolláros beruházást hajtottak végre, s az amerikai embargó feloldásával várhatóan növekszik majd a dél-koreai vállalatok beruházási hajlandósága. A közepes méretű dél-koreai textílüzemek és játékgyártók már több vállalatot alapítottak Vietnamban, kihasználva az ottani alacsony béreket és bérköltségeket.

A Daewoo bizonyult a legagresszívebb befektetőnek, megelőzendő a japán versenytársak megjelenését. A japán cégek eddig viszonylag szerény mértékben képviseltették magukat a vietnami beruházási piacon, nem akarták ugyanis magukra haragítani az embargót igen szigorúan vevő Washingtont. A Daewoo 35 millió dolláros beruházással jármű-összeszerelő vegyesvállalatot létesít Hanoiban. A gyár, amely évente 10 ezer személyautót, buszt, valamint tehergépkocsit fog összeszerelni, a tervek szerint 1995-ben kezdi meg termelését. Hamarosan termel a Daewoo által 170 millió dollárral finanszírozott televíziós képcsőgyár, s megkezdődött egy üzletközpont építése is a fővárosban. Ez utóbbit ugyancsak a Daewoo finanszírozza 134 millió dollárral.

A Hyundai a tervek szerint konténergyártó üzemet és hajójavító dokkot épít, s szó van egy autó-összeszerelő üzem létesítéséről is. A Hyundai várhatóan részt vesz a Hanoit Haiphonggal összekötő autóút megépítésében is. A Samsung Hanoi mellett nagy vegyipari üzemet szándékozik létesíteni, s szó van orvosi műszerek és kórházi berendezések közös gyártásáról is.

A vietnami piacért folytatott versenyből nem akarnak kimaradni a japán cégek sem. 1992-ben a szigetországból 220, tavaly pedig mintegy 100 millió dollár működőtőke érkezett. A Mitsui amerikai cégekkel közösen szeretne mielőbb több termelőüzemet alapítani Vietnamban. A Mitsui nemrégiben kötött stratégiai szövetséget az Unisys céggel a vietnami számítógéppiac meghódítására. Összességében a Mitsui 20 projektet valósított meg, illetve szándékozik megvalósítani Vietnamban. A szigetország vezető kereskedőházai közül már több éve jelen van a vietnami piacon a Nissho Iwai is. A statisztikák szerint eddig 6,8 milliárd dollár működőtőke, illetve kötelezettségvállalás „érkezett" Vietnamba. Az európai beruházók sorát Franciaország vezeti: a francia cégek 48 projekt megvalósításában vesznek részt, eddigi beruházásaik értéke meghaladja a 600 millió dollárt.

Gonda György

avasz!

JMM-Dassas

MH/Ingatlan 94. 3, 9.

Nyugaton már felére csökkent a bérleti díj

Negyedik esztendejébe lépett a fejlett országok többségében az irodaházpiaci bessz, amelyre a nyomott árak, a túlkínálat és az új beruházások pangása jellemző.

Az ipari országok irodaházpiaca még mindig nem tudta kiheverni a nyolcvanas évek második felére jellemző építkezési lázat, amikor még igen jó befektetésnek bizonyult ez az üzletág. Az irodaházak tömeges építése 1990 óta szünetel. Ekkor derült ugyanis ki, hogy 20-40 százalékkal kisebb a kereslet. Ez utóbbi ráadásul az elhúzódó recesszió miatt folyamatosan csökken. Ráadásul a fejlett államokban mindinkább terjed az otthoni munkavégzés. Egyre több vállalat telepít ki terminált dolgozóinak otthonába.

New Yorkban, Chicagóban, Los Angelesben, Londonban és Sydneyben az irodaházak több mint egyötöde üresen áll, pedig sok esetben 40-60 százalékkal mérsékelték a bérleti díjakat. Ez a csökkenés elsősorban a belvárosi létesítményekre vonatkozik, a külső kerületekben még mindig viszonylag jól megy az irodabiznisz. Ennek az az oka, hogy a külső területekben a bérleti díjak még alacsonyabbak, másrészről pedig mind több cég költözik ki takarékossági okok miatt a belvárosból.

Párizsban az irodaházak 10 százaléka kihasználatlan, s tavaly az ingatlankrízis elérte Frankfurtot és Tokiót is.

Visszatérve az ipari országokra: az előrejelzések szerint az Egyesült Államokban a piac csak 2010 körül lesz képes „megemészteni" a túlkínálatot, addig — egyes régiók és városok kivételével — nem érdemes befektetni új irodaházak építésébe.

Valamivel kedvezőbb a helyzet Nyugat-Európában, ahol az előrejelzések szerint még az ezredforduló előtt visszaáll a kereslet és a kínálat egyensúlya. Míg az USA-ban egyelőre nem lehet számítani a bérleti díjak emelésére, kontinensünk nyugati felén a belátható jövőben megindulhat az irodabérleti díjak lassú emelkedése.

Az újonnan iparosodó ázsiai országokban viszont továbbra is jó üzlet marad az irodaházak építése és bérbe adása. A bővülő piac reményében mind több vállalat hoz létre a régióban képviseletet, önálló céget. Az irodaházbiznisz különösen Szingapúrban, Malajziában, Thaiföldön, a Kínai Népköztársaságban, Indonéziában, valamint Hongkongban számíthat kiváló konjunktúrára.

• G. Gy.

This position calls for a professional who has got p
and the ability to organize and to supervise people

Main tasks of this job are: FINANCIAL and COST A
CONTROL, elaboration of FEASIBILITY STUDIES a
internal connections with the Accounting and Admi

We offer a challenging job, with real carrer improv
prestigious address location, with salary and other
person but not inferior to 2 M Ft per year.

Please write in confidence, with C. V. and photo c/c
1994" to the publishing house.



H-1122 Budapest XII.,
Városmajor u. 12.
Telefon: 202-1296, 202-0522
Fax: 155-3368

Szakembe

- Ingatlanok, nagy érték
- Ingatlanok forgalmi ér
- Vagyonértékelés
- Telekalakítás, kitűzés
- Állami tulajdonú inga
- Társasház alapítás
- Ingatlantőzsdei megbí
- Tanácsadás, vagyonke

Részletes információk

Adatbankun

94.3.14

VILÁGGAZDASÁG

Üzletel a Clinton-csapat

Hatmilliárd dollár értékű megrendelést adott Szaúd-Arábia az amerikai Boeing és McDonnell Douglas repülőgépgyáraknak polgári légiflottája egy részének lecserélésére. A megrendelés nagy felháborodást váltott ki a nyugat-európai üzleti körökben, mindenekelőtt az Airbus konzorcium vezetői körében. A nyugat-európai repülőgépgyártás ugyanis arra számított, hogy kedvező üzleti ajánlatai új piacot nyitnak meg számára Szaúd-Arábiában is.

Szakértők szinte egybehangzó véleménye szerint a szaúdi megaüzlet az első jelentősebb eredménye annak a kampánynak, amelyet a „Clinton and Co." folytat csaknem egy esztendeje az Egyesült Államok exportjának fokozására. A korábbi amerikai elnökök igyekeztek távol maradni az államközi szintű üzletkötéstől, Clinton azonban nem követi ezeket a hagyományokat, hiszen a megaüzletek nyomán az ország sok milliárd dolláros többletbevételhez jut, s több tízezer új munkahely teremthető.

Az idén februárban véglegesített repülőgépexport-szerződés fejében Washington kétéves haladékot adott annak a hatmilliárd dollárnak a kifizetésére, amellyel Szaúd-Arábia tartozik az USA-nak a korábban vásárolt katonai repülőgépekért. Ráadásul a polgári gépek eladásának finanszírozását az amerikai export-import bank vállalta magára.

A történtek után érthető, hogy a nyugat-európai légibuszgyártó konzorcium nehezményezi a legmagasabb szintű amerikai állami „üzletelést". Az Airbus Industries véleménye szerint az amerikai kormány aktív részese volt a szerződés kikényszerítésének, s ez példa nélküli a polgári célú repülőgépek kereskedelmi forgalmában. Louis Gallois, a francia Aérospatiale elnöke szerint „amennyiben a kormányszintű üzletelés amerikai gyakorlattá válik, Nyugat-Európának is fel kell készülnie az ilyen jellegű ügyletekre".

A Business Week elemzése szerint az amerikai kormányzat még számos üzleti témában lobbizik külföldön. Az egyik legígéretesebb piac Indonézia, ahol Washington több üzlet elnyeréséért lobbizik. A tét nem csekély, hiszen Indonézia rövid időn belül csaknem 50 milliárd dollár értékű fejlesztési projektekre szándékozik megrendelést adni. Az Exxon szeretné elnyerni a 30 milliárd dollár értékű indonéz földgáz-cseppfolyósítási üzletet. A washingtoni külügyminisztérium véleménye szerint a General Electricnek és a Westinghouse-nak remélhetően jó esélyei lesznek külföldi versenytársaikkal szemben a 12 milliárd dolláros atomerőműprogram megvalósításában. Clinton elnök a megrendelések elnyeréséért jelentős lobbitevékenységet fejtett ki, amikor tavaly ősszel Seattle-ben találkozott Suharto elnökkel.

A washingtoni adminisztráció Szaúd-Arábiát arra is igyekszik rávenni, hogy a kétmilliárd dolláros távközlési fejlesztési programot az amerikai A.T. and T. valósíthassa meg. Az indiai kormány ugyancsak erőteljes amerikai nyomás alatt áll annak érdekében, hogy az egymilliárd dolláros repülőgép-beszerzési megrendelést ne az Airbus, hanem az amerikai repülőgépgyártó ipar nyerje el. Pena közlekedési miniszter pedig nemrégiben az Egyesült Arab Emírátusokban lobbizott a Raytheon, a Westinghouse és még több más amerikai cég érdekében. Az arab ország korszerűsíteni kívánja légiirányítási rendszerét, s fejleszteni akarja repülőtereit is.

Clinton elnök nem rejti véka alá, hogy a gazdasági fellendülés tartóssá tételének egyik kulcsa az exportgépezet sebességének felpörgetése. A generációváltás az amerikai politikai és gazdasági életben pedig egyúttal azt is jelenti, hogy a Fehér Ház sem tartja többé távol magát az USA exportját segítő közvetlen lobbizástól.

Gonda György

DISZKONTBÓL — OLCSÓBBAN

HADVYG

Kereskedelmi Rt. Diszkont Áruháza

Budapest, III., Vihar utca 18.

NYITVA:
Hétfő, kedd, szerda, péntek: 7.30-tól 17.30-ig.
Csütörtök: 7.30-tól 18.30-ig.
Szombat: 8-tól 12-ig

Egyéni vásárlóknak és viszonteladóknak a zokni- és harisnyaféléken kívül különféle ruházati termékek (pizsama, férfiing, színes póló stb.) rendkívüli árengedménnyel, amíg a készlet tart.

export-import

INTERDISCOUNT CASH & CARRY MARKET

ÁRAINK TARTALMAZZÁK AZ ÁFÁT!

SZUPER CD-LEMEZ-akció!
Szuper ár! Új szállítmány! (SuperHits, Rockparty, The Best Groups, Greatest Chart Breakers, Best of Music)
100 különböző előadótól
Klasszikus CD-lemezek (Beethoven, Bach, Mozart, Rossini) 399 Ft

(1. Komplett műholdvevő sztereo beltéri egység, Single fej, 1,0 dB ofszet tükörrel 90 cm 16 999 Ft.
2. Műholdvevő (2 család) 2 beltéri egység + Twin fej + ofszet tükör 29 999 Ft.
3. Eutelsat/Dunasat-bővítéssel + Single fej + Magic box + ofszet tükör 8999 Ft.
4. AM-MICRO SZETT 9999 Ft

S

PORSZÍVÓ TEXTIL ZACSKÓVAL 1000 W	7 999
SZUPER GYÜMÖLCSCENTRIFUGA 1300 ML/KÉT TARTÁLY	2 999 FT
FILTERES KÁVÉFŐZŐ 12 SZEMÉLYES	1 699 FT
ELIN KENYÉRPIRÍTÓ	2 199 FT
ELIN KÉZIMIXER, TARTÁLLYAL, APRÍTÓ	4 499 FT

ÉPTEK Áruház

ÉPÍTKEZŐKNEK A LEGOLCSÓBB ÁRUHÁZ
Cím: Budapest X., Jászberényi út 72.
Nyitva tartás: hétfőtől csütörtökig 7.15—15.30 óráig, pénteken 13.30 óráig
Telefon: 157-2758, 147-4153

Nagy radiátor vásár!

Höller energiatakarékos radiátorok 6/600-as	5761 Ft
Hajdúsági lapradiátorok változatlan áron	
Thermotéka gázkazánok 15—41 kW-ig	32 800-tól 50 200 Ft-ig
Olasz csaptelepek	5667 Ft-tól
Színes gránitlapok	1853 Ft/m²-től

DOMUS TEX KFT.

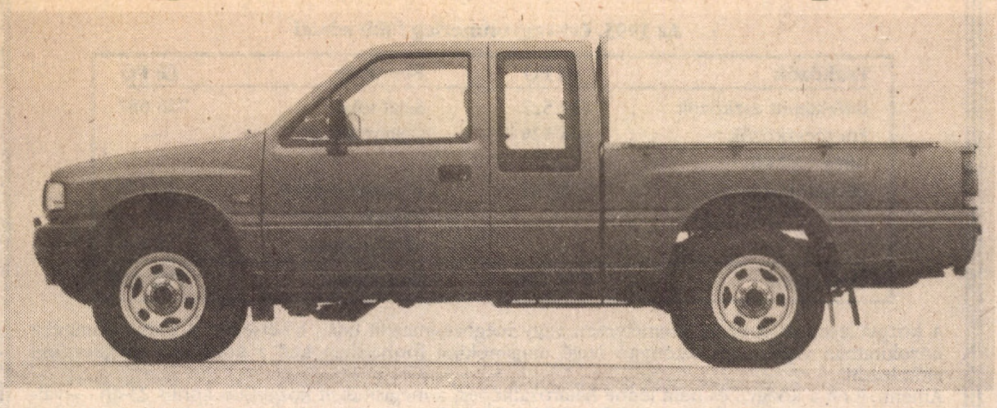
Diszkontáruház

Budapest XV., Sipos Dénes u. 9.

Egyes belga padlószőnyegek 600 Ft/m² áron!
Tapéták 20% engedménnyel!

Gyöngyroletták különböző méretben engedményesen!

Virágzik a kisteherautók piaca



94.3.17

A szokatlan hideg és a kaliforniai földrengés ellenére januárban minden korábbi rekordot megdöntött az Egyesült Államokban a kisteherautók, a terepjárók és a kisbuszok értékesítése. Miközben az év első hónapjában az előző esztendő azonos időszakához képest a személyautók eladása 7,8 százalékkal növekedett, a kisteherautókból több mint 416 ezer fogyott, a forgalombővülés tehát 24 százalékos volt. Az USA-ban már tavaly megkezdődött a kisteherautók iránti kereslet rohamos emelkedése, s az előrejelzések szerint a gyártók idén is jó eredményekre számíthatnak ebben a kategóriában. Míg 1989-ben a kisteherautók piaci részesedése 33 százalék volt, tavaly már meghaladta a 39 százalékot. A statisztikák tanúsága szerint 1993-ban az Egyesült Államokban 5,4 millió új kisteherautó, terepjáró és kisbusz talált vevőre. A kisteherautók piacán a japán gyártók részesedése csökkenőben van, elsősorban a viszonylag szűkös modellkínálat miatt. Egy esztendő alatt a japán kisteherautó-gyártók részesedése 24,5-ről 23,2 százalékra csökkent az amerikai piacon.

A detroiti „három nagy" számára igencsak előnyös a kisteherautók iránti kereslet számottevő bővülése. A Chrysler például egy Jeep Grand Cherokee eladásán 7 ezer dollár profitot realizál, míg egy középméretű személykocsi értékesítése átlagban 4 ezer dollár nyereséget hoz a cégnek.

Miután egyre növekszik a piaci igény a Chevy kisteherautók, a Ford Explorerek, a Plymouth Voyagerek, a Dodge Ramok, a Grand Cherokeek és a hasonló kategóriájú kocsik iránt, a gyártók igyekeznek a legrövidebb időn belül bővíteni termelőkapacitásaikat. Arra azonban kínosan ügyelnek, hogy a kisteherautó-gyártás bővítését ne új üzemek építésével valósítsák meg, ugyanis az esetleges új kapacitások könnyen „fejreállhatnak", ha a modellek iránti dinamikus keresletbővülésnek vége szakad. A GM, a Ford és a Chrysler tehát inkább meglévő üzemeinek bővítésével, a termelés átszervezésével válaszol a piac új kihívásaira.

A megnövekedett kereslet kielégítésére a Chrysler a meglévő amerikai, kanadai és mexikói kisteherautó-gyáraiban már három műszakban termel. A Ford — amelynek tavalyi eladásaiban a kisteherautók 47 százalékkal részesedtek — a bővülő kereslet nyomán néhány üzemében a gyártósorokat rövid idő alatt átállították a kisteherautó-modellek készítésére. Az oakville-i autógyárát a Ford 900 millió dolláros beruházással alakította át az áprilisban piacra kerülő Windstar kisbusz gyártására, s több mint 650 millió dollárt fordított a louisville-i üzem bővítésére. Ez utóbbi jelentősen bővíti a sikeres F széria típusválasztékát. A Ford ugyancsak jelentősen növeli a Bronco és a Mercury Villagers típusok gyártását.

A General Motors — eladásaiban tavaly a kisteherautók részesedése 38 százalék volt — a piaci kereslet bővülésére azzal válaszol, hogy több gyárában harmadik műszakot indít be.

A kisteherautók, a terepjárók és a minibuszok iránti amerikai piaci kereslet jelentős növekedése a japán versenytársakat arra késztette, hogy bővítsék kínálatukat ebben a kategóriában is. A „késői ébredés" eredményeként a Honda csak ősszel jelenik meg a piacon egy új minibusz-típussal, addig pedig bővíti Passport modelljének termelését. Amerikai autóipari szakértők szerint a három nagy detroiti autógyár a hazai piacon számottevően növelheti részesedését a japán versenytársak rovására, amennyiben eredményesen használják ki a kisteherautók kiemelkedő konjunktúráját.

• G. Gy.

2. A felügyelő bizottság jelentése a mérleg, az eredményfelosztási indítvány megvizsgálásáról.
3. A könyvvizsgáló jelentése a mérleg felülvizsgálatáról.
4. A mérleg megállapítása, az eredmény felosztása.
5. Tájékoztató az 1994-es év várható feladatairól, elképzeléséről, beszámoló egyes jogügyletekről.
6. Egyéb.

Az 1993. évi vagyonmérleg főbb adatai

Eszközök	(E Ft)	Források	(E Ft)
Befektetett eszközök	429 522	Saját tőke	726 687
Forgóeszközök	344 525	Céltartalékok	—
Aktív időbeli elhatárolások	5 163	Kötelezettségek	40 177
		Passzív időbeli elhatárolások	12 346
Összesen:	**779 210**	**Összesen:**	**779 210**

A közgyűlésen részt venni személyesen vagy meghatalmazott útján lehetséges. A meghatalmazást közokiratban vagy teljes bizonyító erejű magánokirat formájában kell a közgyűlés megkezdése előtt leadni.
Amennyiben a közgyűlés nem lenne határozatképes, a megismételt közgyűlés április 23-án — változatlan helyszínen — 11.30 órakor kerül lebonyolításra.

Armafilt Rt. igazgatósága

MH 3554

VASALÓCSERE-AKCIÓ!

TELJES GŐZZEL ELŐRE!

Március 10.—április 15. között

bármilyen típusú

régi vasalójáért

cserébe 500 forinttal olcsóbban

juthat hozzá

Ezúton értesítjük a
és a kívülálló üzlet
hogy a Békési V
1994. április
9 órai kezdette

Napirendi pontok:

1. Az 1993. évi gazdaság
2. A felügyelő bizottság
3. Az 1994. évi üzleti ter
4. Bejelentések.

Határozatképtelens
1994. április 1-jén (péntek
megváltoztatása

A közgy
Művelődési Központ, 1.
Jantyik u

94.3.17.

Frigyvariációk az európai autóiparban

A Renault és a Volvo tervezett „házasságának" kútba esése ellenére az európai autóipari szakértők valószínűnek tartják, hogy az ágazatban folytatódik a koncentráció és az ezredfordulóra Európában négy vagy öt gépkocsigyártó marad csak talpon. Jelenleg a vezető nyugat-európai autógyárak piaci részesedése egyenként 10-16 százalék között mozog. Az erősödő verseny és a csak lassan javuló piaci konjunktúra miatt a szakértők szerint csak azok a vállalatok őrizhetik meg függetlenségüket, amelyeknek a következő években sikerül piaci részesedésüket 20-25 százalékra emelni. A tartós nyereségességhez, a nagy ívű fejlesztési programok megvalósításához ugyanis — a szakértők szerint — legalább ekkora piaci részarányra van szükség.

Az ezredfordulóig az első számú felvásárlási célpontnak a FIAT tűnik. A torinói óriásvállalat az elmúlt esztendőkben jelentősen meggyengült anyagilag, s az Agnelli családnak csökkentenie kellett tulajdoni részesedését a cégben. A statisztikák tanúsága szerint a FIAT túlzottan függ a hazai piac alakulásától, vonzó felvásárlási célpont viszont azért, mert nagy tapasztalatra és gyakorlatra tett szert a kiskocsik gyártásában és értékesítésében. A nyolcvanas évek végén a Ford csaknem felvásárolta a FIAT-ot, a szakértők szerint nem kizárt, hogy hamarosan ismét felmerül a transzatlanti cégházasság gondolata. A Peugeot elnöke a FIAT-tal fennálló szoros együttműködés ellenére egyelőre nem lát lehetőséget a „házasságra", de ugyancsak nem lehetetlen, hogy az anyagilag erős, de a fejlesztésben elmaradt Peugeot frigyre lép a FIAT-tal. A kombinációkból nem marad ki a Mercedes sem, amely a következő években a kisautók piacának egyik fontos szereplője szeretne lenni, s ebből a szempontból kapóra jöhet számára a FIAT. A szakértők többsége azonban arra „esküszik", hogy a FIAT a Renault-val fog összeolvadni. A két cég ez idáig vegyesvállalatok létrehozásáról tárgyalt alkatrészek és részegységek gyártására; hasonlóan kezdődött a Renault flörtje a Volvóval is. A pénzügyileg megerősödött és a modellválasztékát jelentősen bővítő Renault-ót várhatóan idén privatizálják, így nagyobb összegű beruházásra, cégfelvásárlásra csak ezután kerülhet sor.

A szakértők véleménye szerint hosszabb távon a Volvo talpon maradását csak egy sikeres fúzió biztosíthatja. A típusválaszték bővítése, valamint a termelési költségek csökkentése ugyanis számottevő beruházásokat igényel. Nem kizárt, hogy a Renault után a Mitsubishi lesz a Volvo következő „kérője", de szó van egy szorosabb Chyrsler-kapcsolatról is. Az ismét igen eredményes Chrysler dzsiptípusai jól kiegészítenék a Volvo kínálati palettáját, amelyről ez a kategória hiányzik. Egy esetleges Volvo-házasság révén pedig a Chrysler a jelenleginél jóval nagyobb európai piaci részesedéshez juthatna.

A Porsche tavalyi vesztesége 139 millió dollár volt, ennek ellenére a vállalati menedzsment bizakodó, s szerinte a cég megáll a saját lábán. Az autóipari szakértők azonban már kevésbé optimisták a cég önálló jövőjét illetően. Szerintük nem kizárt, hogy a következő években a Volkswagen Audi üzletága bekebelezi a Porschét. A két cég egyébként nemrégiben közösen fejlesztett ki egy nagyobb méretű ötajtós városi autótípust. 1993-ban Európában 15,3 százalékkal kevesebb új gépkocsit értékesítettek mint egy évvel korábban. Idén januárban a gépkocsieladások 7 százalékkal haladták meg az egy évvel korábbi szintet, ennek ellenére nem néz túlságosan jó év elé 1994-ben az európai autóipar. A szakmában elismert kutatóintézet, a DRI/McGraw-Hill előrejelzése szerint 1994-ben Európában az autóipari eladások mindössze 1,2 százalékkal bővülnek majd. Továbbra is sok a kihasználatlan termelőkapacitás, s bővül a japán exportőrök, valamint az elsősorban Nagy-Britanniába „átültetett" japán autógyárak piaci részesedése. Ezek a gondok, illetve irányzatok is arra engednek következtetni, hogy Európa autóipari „térképe" még a brit Rover BMW által történt bekebelezése után sem tekinthető véglegesnek.

• Gonda György

FIGYELEM!

A Fürst Sándor utca 9. szám alatt (ma Hollán Ernő utca, a Duna mozi mellett) ismét beindult

a Providencia Spartacus SE

gyermektorna-tanfolyama. 4—14 évesig minden kislányt szeretettel várunk.

Kisfiúknak 6 éves korig, vegyes csoportba csak péntek 16 órától 17 óráig. Órák a hét minden napján 16—20 óráig vannak.

Érdeklődni bővebben:
131-0069 telefonszámon, személyesen az iskola vezetőjénél, Nyíriné Arankánál. Beiratkozás a hónap első hetében, hétfőn 18 órától, szerdán 16 órától.

Belvárosi, Duna-parti — a Gellért-hegyre és a Várra néző —, 90 m²-es iroda kiadó.

A bérlemény 5 irodahelyiségből, fogadóból, teakonyhából és két mellékhelyiségből áll.

„Három telefonfővonal" jeligére a kiadóba.

MH 1654

Biztosítótársaság budapesti, belvárosi munkahelyre

gyors- és gépírót

szövegszerkesztői gyakorlattal, teljes munkaidőre azonnali belépéssel felvesz. Bérezés megegyezés szerint.

Jelentkezni lehet a 266-6226-os, 267-4380-as telefonszámon.

3360 MH

Az Armafilt Ipari és Kereskedelmi Részvénytársaság

(1135 Budapest, Reitter Ferenc utca 37.)

igazgatósága

értesíti a részvényeseit, hogy

1994. április 23-án 11 órakor közgyűlést tart

Helye: OKISZ-székház (1146 Budapest, Thököly út 58—60. I. emeleti tanácsterem).

Napirendi pontok:

1. Az igazgatóság jelentése az 1993. évi üzleti tevékenységről, indítvány a mérleg megállapítására, az eredmény felosztására.

Állami mentőöv az Air France-nak

94.3.18.

Húszmilliárd frankos állami segítséget kér a kormánytól az Air France légitársaság a nemrégiben ismertetett nagyszabású „újjáépítési" program keretében. A légitársaság 1989 óta veszteséges, nem végleges adatok szerint 1993. évi deficite elérte a 7,5 milliárd frankot. A „megroggyant" állami nagyvállalat összes adóssága 37 milliárd frank.

Az eddigi válságmenedzselő tervek a dolgozók és a szakszervezetek ellenállásán megbuktak. Az elmúlt év őszén például a szakszervezetek elutasították a négyezer fős létszámcsökkentési tervet, s az elvetélt reorganizáció miatt akkor lemondásra kényszerült Bernard Attali elnök. Utódja, Christian Blanc ugyancsak nagyívű átalakítási „vészprogramot" dolgozott ki, amely szerint a következő három évben a dolgozók jelenlegi 42 ezres létszámát ötezerrel csökkentik. A cégnél maradóknak hároméves időszakra bérbefagyasztást kell elfogadniuk. 1999-ig a jelenlegi 166-ról 149-re csökkentik a repülőgépek számát, s decentralizálják a döntéshozatalt. A szigorú költségcsökkentés jegyében a következő három esztendőben az Air France 16 százalékkal szándékozik mérsékelni a nem üzemanyag-jellegű beszerzéseit. A tervek szerint a beszerzések csökkentéséből már idén 650 millió frank megtakarítás jelentkezik. Hírek szerint a súlyos válságban lévő Air France még az idén eladja Meridien szállodaláncát, s kivonul a CSA cseh légitársaságból is, ahol 30 millió dolláros befektetéssel szerzett kisebbségi tulajdoni hányadot.

Az Air France 1991-ben és 1992-ben már kapott tőkeinjekciót az államtól, összesen 5,8 milliárd frankot. Ez azonban kevésnek bizonyult, s a légitársaság válsága egyre súlyosabb lett. A francia kormány a kért 20 milliárd frankos újabb tőkeinjekció folyósítására csak akkor hajlandó, ha az Air Franceнál működő 14 szakszervezet mindegyike elfogadja a válságtervet, s nem ismétlődnek meg a tavalyi sztrájkok.

Párizsnak jóvá kell hagyatnia a nagy összegű szubvenciót a brüsszeli bizottsággal, s ez nem ígérkezik könnyű „menetnek". Az Európai Unió néhány hónapja úgy rendelkezett, hogy a tagállamoknak be kell szüntetniük a légitársaságok szubvencionálását. Brüsszel csak abba egyezett bele, hogy azok a légitársaságok kaphatnak még egy „utolsó" állami segélyt, amelyek bizonyíthatóan teljes átalakítási programot dolgoznak ki és hajtanak végre. (Az Air France egyébként szerepel a francia kormány privatizációs listáján, a „lerobbant" vállalatot azonban jelenleg csak mélyen áron alul lehetne magán kézbe adni.) A francia kormány kilátásba helyezett 20 milliárdos támogatása a legnagyobb tiltakozást Nagy-Britanniában váltotta ki. London véleménye szerint a British Airwayst a nyolcvanas években állami szubvenció, központi „feljavítás" nélkül privatizálták, a légitársaságnak magának kellett átfogó költségcsökkentési programot megvalósítania. Nagy-Britannia szerint a jövő Európájának liberalizált légipiacán nincsen helye semmiféle állami támogatásnak. Nyílt titok, hogy a szigetország és a British Airways mindent el fog követni Brüsszelben a szubvenció jóváhagyása ellen. Ebben a helyzetben nem meglepő, hogy a brüsszeli bizottság illetékes tisztviselője kijelentette: a 20 milliárd frankos szubvenció jóváhagyására csak nagyon alapos vizsgálat után kerülhet sor.

Gonda György

A Belügyminisztérium megbízásából
A FŐBER Kft.
Nemzetközi Ingatlanfejlesztő és Mérnök Társaság
(1075 Budapest, Rumbach Sebestyén utca 14.)
határőringatlanok értékesítésére
nyilvános árverést hirdet meg az alábbi feltételekkel:

— az árverésen való részvétel feltétele a részletes árverési kiírás megvásárlása és az abban foglalt feltételek teljesítése, valamint az előzetes, írásban való jelentkezés,
— a részletes árverési kiírás átvehető a megjelenés napjától
a FŐBER Kft., 1075 Budapest, Rumbach Sebestyén u. 14. I. em. 104-es szobájában Rajkai Bélánénál, objektumonként, készpénzért, 2400 Ft + áfa áron, mely vissza nem igényelhető.

Az árverésre való jelentkezés határideje:
1994. április 21.,
az adott ingatlanra kiírt árverés kezdeti időpontja előtt egy órával.
— A jelentkezés beadásának helye:
FŐBER Kft., 1075 Budapest, Rumbach Sebestyén u. 14. I. em. 104-es szoba, Rajkai Bélánénál.
Tel.: 141-5500/114-es mellék.
— Az árverés időpontja ingatlanonként kerül megjelölésre.

Az értékesítésre kerülő ingatlanok:

3. Ágfalva 2585, 2586, 0144/1 hrsz.-ú ingatlanok
hrsz.: 2585
területe: 2115 m²
minimális ár: 176 100 Ft,
hrsz.: 2586
területe: 633 m²
minimális ár: 52 800 Ft,
hrsz.: 0144/1
területe: 1 ha 7332 m²
minimális ár: 3 369 800 Ft.
A licitálás helyrajzi számonként történik, külön-külön is megvásárolhatók az ingatlanok.
Megtekinthető: 1994. március 29—30-án 8—12 óráig.
Az árverés időpontja:
1994. április 21-én 12 óra.
Az árverés helye: FŐBER Kft. (1075 Bp., Rumbach Sebestyén u. 14.) VIII. emeleti tárgyalója.

4. Horváthlövő 82/1 hrsz.-ú ingatlan
hrsz.: 82/1

94.3.
18.

Boeing-kutató központ nyílt Moszkvában

Az orosz és a nyugati polgári repülőgépgyártó ipar mind szorosabb együttműködésének újabb állomásaként Boeing műszaki kutatóközpontot nyitott Moszkvában. A világ első számú utasszállítórepülőgép-gyártója a központot a legkorszerűbb számítógépekkel és berendezésekkel látta el.

A Financial Times értesülése szerint a laboratóriumban a Boeing megbízásából orosz kutatómérnökök és tudósok dolgoznak. A szakemberek aerodinamikai kutatásokkal foglalkoznak majd elsősorban, de tevékenységük kiterjed a különleges ötvözetek, valamint a repülőgépek üzemanyagrendszerének vizsgálatára, kutatására is.

Amennyiben a kutatási programok eredményesek lesznek, a műszaki központ „termékeit" felhasználják majd a tervezett 600-800 személyes szuperjumbó, valamint a hangsebességnél gyorsabban repülő polgári gépek gyártásában is. Ismeretes, hogy a Boeing négy nagy nyugat-európai repülőgépgyártó céggel — az Airbus konzorcium brit, francia, német és spanyol tagjaival — együtt vizsgálja a nagy befogadóképességű szuperjumbó közös kifejlesztésének és gyártásának lehetőségét. Mind az öt vállalat jelezte, hogy a munkálatokba szívesen bevonna más repülőgépipari cégeket, beleértve az orosz gyártókat is.

A Boeing számára hosszabb távon igen nagy piacot jelentenek a FÁK-országok. De az amerikai cég számára a piaci lehetőségekkel egyenértékűen fontos az orosz repülőgép-ipari szakemberek tudományos, kutatási és fejlesztési tevékenysége. Az orosz polgári repülőgépipar számára viszont a szorosabb nyugati együttműködés egyrészről új piacokat, másrészről pedig keményvaluta-bevételt jelent.

A Boeing számításai szerint a FÁK belső légi forgalma 2010-ig évi 3 százalékkal fog növekedni, a nemzetközi forgalomban pedig évi 5 százalékos bővülés várható. Az elmúlt években a Boeing már szállított néhány replőgépet a szovjet utódállamoknak, a cég szerint azonban az „igazi" áttörés csak ezután kezdődik. Várakozásai szerint a következő 16 esztendőben a FÁK-államok 1550 re pülőgéppel kívánják polgári flot tájukat bővíteni mintegy 55 milliárd dollár értékben. Érthető módon a Boeing szeretne a beszerzésekből minél nagyobb arányban részesedni. Szakemberek szerint a most átadott műszaki kutatóközpont fontos része a Boeing marketingstratégiájának, amelyben a szovjet utódállamok piaca kiemelt helyen szerepel.

G. Gy.

területe: 1 ha 7074 m²
minimális ár:
telek: 2 561 000 Ft
felépítmények: 2 509 000 Ft,
amely összeg a felépítmény vonatkozásában
25%-os áfát tartalmaz.
Megtekinthető: 1994. március 29—30-án
8—12 óráig.
Az árverés időpontja:
1994. április 21-én 13 óra.
Az árverés helye: FŐBER Kft. (1075 Bp., Rumbach
Sebestyén u. 14.) VIII. emeleti tárgyalója.

5. Fertőd-Tőzeggyármajor 1115 hrsz.-ú ingatlan
hrsz.: 1115
területe: 1 ha 9449 m²
minimális ár:
telek: 2 209 000 Ft,
felépítmények: 2 491 000 Ft,
mely összeg felépítmények vonatkozásában
25% áfát tartalmaz.
Megtekinthető: 1994. március 29—30-án
8—12 óráig.
Az árverés időpontja:
1994. április 21-én 14 óra.
Az árverés helye: FŐBER Kft. (1075 Bp., Rumbach
Sebestyén u. 14.) VIII. emeleti tárgyalója.

3503 MH

KÖZGYŰLÉS • KÖZGYŰLÉS • KÖZGYŰLÉS •

reskedelmi Részvénytársaság
n 10 órakor tartja
űlését
atti tanácskozótermében

94.3.23

Ingatlanközvetítés videó segítségével

Lakásvásárlás — karosszékből

Új szolgáltatás van kialakulóban az amerikai ingatlanbiznisben, a televíziós ingatlanközvetítés, illetve lakásvásárlás.

Az ingatlanügynökök tapasztalata szerint a vásárlóknak mind kevesebb idejük van az ügynökök által megadott lakás- és házcímek végiglátogatására, s ez kedvezőtlen hatással van a forgalom alakulására. Az időtakarékos megoldást az elektronika kínálta, s ma már az USA mind több államában van lehetőség lakás- és házválasztásra a televíziókészülékek képernyőjén keresztül.

Mind több ingatlanügynökség vezeti be az úgynevezett multimédia lakáskínálatot, illetve kiválasztást. A szolgáltatásnak az a lényege, hogy interaktív rendszerek segítségével az ügynökség „házhoz szállítja" az igényeknek megfelelő kínálatot. A vásárlónak nincsen más dolga, mint televíziójának képernyőjére „lehívni" az általa megbízott ügynökség kínálatát. A képernyőn megjelenik a kínált lakás vagy ház környezete, külső és belső képe, s videófelvétel segítségével a vásárló „kirándulást" tehet a kínált lakás vagy ház minden helyiségébe. Még a beépített szekrényeket is bemutatják a felvételek, emellett számtalan adatot és képet közölnek a kínált „portékáról". A vásárlónak ki sem kell mozdulnia lakásából, távirányító segítségével a karosszékből választhat. A televíziós lakáskínálat természetesen nem pótolja a személyes szemlélődést, arra viszont kiváló, hogy a vásárló valóban csak a neki leginkább tetsző lakás- és házcímeket keresse fel.

Bostonban és a város környékén jól vizsgázott az első televíziós ingatlanközvetítési rendszer. A 750 ezer tagot számláló, chicagói székhelyű nemzeti ingatlanközvetítő szövetség támogatásával az elektronikus lakás- és házközvetítést ki fogják terjeszteni az egész országra. Az USA-t behálózó Wal-Marts áruházakban például sorra állítják fel az ingatlanközvetítő butikokat, ahol az érdeklődők a képernyő különböző pontjainak érintésével „hívhatják" elő a kínálatot. Érintés révén mód van a részletek kinagyítására, valamint a kínált ingatlan madártávlatból való megtekintésére is. A vásárlót érdeklő kínálat úgy „hívható elő", hogy a képernyőn megérinti a méretre, az árra, a környékre stb. vonatkozó információs „ablakokat".

Szakértők véleménye szerint az amerikai ingatlanközvetítő piacon a „telekvásárlás" néhány éven belül vezetőszerephez jut, s lezárul az időrabló nagy „kóborlások" korszaka. A célzott ingatlanközvetítés ugyan az ügynökségek részéről jelentős beruházást igényel, de az invesztálás a szakértők véleménye szerint a várható forgalomnövekedés nyomán viszonylag rövid idő alatt megtérül.

• G. Gy.

Telefax: (1) 185-0878, 185-2395 Telefax: (1) 182-0716, 162-0001

DRFT

zeged, Ti-
9
ecskemét,
79
nok, Kos-
lék

rös, Petőfi

rvas, Sza-
2

őtúr, Kos-

MH 3759

A TAKARÉK
Vagyonkezelő, Csődmenedzser és Felszámoló Rt., mint a Fetév Fejér Megyei Tatarozó és Építőipari Vállalkozó Rt.
felszámolója, egyfordulós, nyilvános pályázat útján értékesíti a részvénytársaság ingó és ingatlan vagyontárgyait, a következő ingatlanrészletezéssel:

— A Székesfehérvár, Sörház tér 1. alatti I. sz. telephely (hrsz.: 4255/7.), 5065 m^2, valamint a rajta levő épületekkel (1971,42 m^2) együtt. Eladási irányár: 17,5 M Ft.

— A Székesfehérvár, Malom utcai II. sz. telephely (hrsz.: 4258/1., 4258/2.), 8405 m^2, valamint a rajta lévő épületekkel (1950,85 m^2) együtt. Eladási irányár: 17,0 M Ft.

— A Székesfehérvár, Aranysas utca 63. alatti III. sz. telephely (hrsz.: 4269., 4261., 4310/1.), 30 614 m^2, valamint a rajta lévő épületekkel (2328,78 m^2) együtt. Eladási irányár: 34,0 M Ft.

— A Székesfehérvár, Sörház tér 1. alatti lepényépületek (hrsz.: 4255/9.). A telekingatlan az önkormányzat tulajdonában áll. 180 m^2 étteremrész, 88 m^2 üzletrész. Eladási irányár: 3,6 M Ft.

— Az Agárd, Strand utca 9. alatti üdülő, 550 m2 belterület (hrsz.: 3996.), hasznos alapterület 80 m^2. Eladási irányár: 1,7 M Ft.

— A Székesfehérvár MÁV-tól bérelt területen lévő betonüzem, 174 m^2 épületekkel. Eladási irányár: 1,3 M Ft.

Az irányárak az **áfát nem tartalmazzák.**

Kína: 140 milliárd infrastruktúra-fejlesztésre

94.3.18.

A Világbank és más nemzetközi gazdasági és pénzügyi szervezetek számos tanulmánya mutatott rá, hogy a Kínai Népköztársaság dinamikus gazdasági fejlődését rövid időn belül számottevően „visszahúzhatja" az ország elavult közlekedési, szállítási infrastruktúrája. A tanulmányok szerint az ezredfordulóig tervezett évi 8-9 százalékos GDP-bővülés csak akkor valósítható meg, ha az országban számottevően javul a közlekedés és a szállítás helyzete.

Peking nemrégiben 140 milliárd dolláros infrastruktúra-fejlesztési tervet hirdetett meg, amelynek megvalósításában számít a külföldi befektetésekre. Az ezredfordulóig szóló fejlesztési terv középpontjában az út- és a vasúthálózat bővítése, új csővezetékrendszerek és légi forgalmi létesítmények építése áll. Jelenleg Kínában a vasútvonal hossza 53 ezer kilométer, a tervek szerint az évtized végére a hálózat eléri majd a 70 ezer kilométert. A vasúti gördülőállományt a következő esztendőkben 20 százalékkal kívánják bővíteni. Jelenleg a kínai vasutak az ország szállítási igényeinek mindössze 60 százalékát képesek kielégíteni.

Kínában az úthálózat hossza mintegy egymillió kilométer, ebből a korszerű autópályák hossza azonban nem haladja meg a hatezer kilométert. A nagyívű program keretében a tervek szerint 200 ezer kilométer jó minőségű autóutat építenek az ezredfordulóig. Megkétszerezik a kikötők számát, mert jelenleg Kína háromszáz kikötőjében a szállítóhajók felének több napot kell várnia a kirakodásra.

Az infrastrukturális fejlesztések egy részét a kínai központi és a tartományi költségvetésekből, valamint a Világbank kölcsöneiből finanszírozzák majd. Peking azonban szeretne minél több külföldi magánbefektetőt is bevonni a program megvalósításába. Nem zárkózik el a vegyesvállalati fejlesztéstől, de támogatja a százszázalékos külföldi tulajdont is a közlekedési és a szállítási infrastruktúrában. Hajlandó a külföldi beruházók számára adókedvezmények nyújtása mellett működtetési jogot, illetve koncessziót is biztosítani. Hongkongi vállalkozók egyébként már számos fejlesztési projekt finanszírozásában és megvalósításában vesznek részt, többek között „fizetős" autópályákat, erőműveket és kikötőket építenek. Peking szeretné, ha az infrastruktúra-fejlesztési programban a Világbank mellett elsősorban ázsiai beruházók vennének részt. Kifejezetten számít japán és dél-koreai invesztíciókra. Hírek szerint a közlekedési és szállítási ágazat minden szektora — a légi forgalmi irányítás kivételével — nyitva áll a külföldi beruházók előtt.

G. Gy.

t,
atkozásában 25%-os áfát

külön-külön is

29—30-án 8—12 óráig.

e: FŐBER Kft. (1075 Bp.,
III. emeleti tárgyalója.

tlan

t,
onatkozásában 25% áfát

29—30-án 8—12 óráig.

e: FŐBER Kft. (1075 Bp.,
VIII. emeleti tárgyalója.

3502 MH

1. Bácsalmás 0187 hrsz.-ú ingatlan
hrsz.: 0187
területe: 2 ha 7697 m² felépítményes ingatlan
minimális ár:
telek: 800 000 Ft,
felépítmények: 6 300 000 Ft,
amely összeg a felépítmény vonatkozásában
25% áfát tartalmaz.
Megtekinthető: 1994. március 28-án 8—12 óráig.
Az árverés időpontja: 1994. április 21-én 10 óra.
Az árverés helye: FŐBER Kft. (1075 Bp., Rumbach
Sebestyén u. 14.) VIII. emeleti tárgyalója.

2. Ólmod 0106/6 hrsz.-ú ingatlan
hrsz.: 0106/6
területe: 1 ha 5280 m²
minimális ár:
telek: 2 300 000 Ft
felépítmények: 3 400 000 Ft,
amely összeg felépítmény vonatkozásában
25% áfát tartalmaz.
Megtekinthető: 1994. március 29—30-án
8—12 óráig.
Az árverés időpontja:
1994. április 21-én 11 óra.
Az árverés helye: FŐBER Kft. (1075 Bp., Rumbach
Sebestyén u. 14.) VIII. emeleti tárgyalója.

Vége az építkezési boomnak nyugaton

94.3.23.

A fejlett országokban az elmúlt évtizedben nemcsak az irodaházak építésének piaca, hanem az úgynevezett kereskedelmi ingatlanok építése is jó konjunktúrát élvezett, s a befektetőknek kiváló megtérülést ígért. Mára ennek vége.

Sorra épültek a hatalmas bevásárlóközpontok, mozicentrumok, parkolóházak. Az építkezési boom azonban odavezetett, hogy az évtized végére a kínálat jócskán meghaladta a keresletet, s a kereskedelmi ingatlanok jó része félgőzzel működik. Mindennapos látvány az óceán mindkét oldalán, hogy a bevásárlóközpontok üzleteinek egy része üresen tátong, a létesítmények tulajdonosai, illetve üzemeltetői nagy kedvezményeket ígérnek a bérlőknek. De még ilyen körülmények között sem jelentkeznek nagy tömegekben az új bérlők.

Jól jellemzi a kereskedelmi ingatlanok piacát, hogy az Egyesült Államokban jelenleg 1500 hatalmas bevásárlóközpont (mall) működik, s ezek száma az ezredfordulóra a szakértők becslése szerint 10 százalékkal csökken majd. Az igen magas parkolási díjak miatt nem rózsásak a parkolóházak kilátásai sem. Ma már a vállalatok sem számolják el dolgozóik parkolási számláit korlátlanul, a magas parkolóházi díjak miatt mind többen közlekednek metróval, autóbusszal és villamossal. Nyugat-Európában is a túlkínálat jellemzi a kereskedelmi ingatlanok piacát, s a bevásárlóközpontok bérleti díjai is csökkenő irányzatúak. Az ingatlanpiaci helyzet alakulásáról tudósító újságcikkek szerint kontinensünk nyugati felén kismértékben növekszik a kereslet a bevásárlóközpontokon kívüli, úgynevezett „egyedi" boltok iránt. Ezen a piacon a bérleti díjak lassú emelkedésnek indultak.

A dinamikus gazdasági fellendülés késése miatt azonban túl nagy a kiskereskedelmi boltok „forgási sebessége", tehát meglehetősen gyakran cserélődnek a bérlők. A kereskedelmi ingatlanok tulajdonosai úgy igyekeznek ez ellen védekezni, hogy mind hosszabb időre kérik előre a bérleti díjat. A kiskereskedők közül viszont manapság kevesen vannak olyan helyzetben, hogy nagyobb összegű foglalót tudnának előre fizetni.

• G. Gy.

befektetői katalógusról

Érdeklődő neve: .....

.....

Címe: .....

.....

Telefon/fax:.....

hogy e témakörben immár a román fővárosban találkozzanak az érintettek. Itt mód és lehetőség nyílik a magyar cégeknek, vállalatoknak, hogy bemutassák eredményeiket, ajánlják szolgáltatásaikat, kapcsolatot teremtsenek a részt vevő önkormányzatok, illetve partnerek képviselőivel. De ezen túlmenően gazdasági eredménye is lehet az esemegoldási-finanszírozási kérdéseivel;

— bemutatni azokat a cégeket, vállalatokat, amelyek komplex segítséget tudnak nyújtani a romániai önkormányzatoknak a kommunális és infrastrukturális fejlesztések területén;

— elősegíteni a konferencián részt vevő cégek romániai piaci pozícióinak kiépítését.

DÉL-ALFÖLDI REGIONÁLIS FEJLESZTÉSI TÁRSASÁG

5601 BÉKÉSCSABA
ALSÓ-KOROS SOR 2.
Tel.: (06)-66 447-468, 444-695

Tisztelt Vállalkozó,
illetve jövőbeli Vállalkozó!

Tisztelettel köszöntöm a Dél-alföldi Regionális Fejlesztési Részvénytársaság valamennyi munkatársa nevében. Szeretném Önnel megismertetni társaságunk tevékenységét, működési területét, hogy üzleti tervének megvalósításában közösen társak lehessünk.

Társaságunk jegyzett tőkéje: 730 000 000 Ft

Békés megye,
Csongrád megye,
Jász-Nagykun-Szolnok megye 4-es alatti része,
Hajdú-Bihar megye — bihari része.

Üzletpolitikája:
aktív részvétel
— a nemzetgazdaság gazdaságszerk
nak piacépítő folyamatában,
— a magántulajdonon alapuló válla
sedésének segítésében

Több kézben a „kínai kártya”

94.3.25

Március közepén véget ért a Kínai Népköztársaság és a GATT tárgyalásainak újabb fordulója az ázsiai országnak az egyezményhez való csatlakozásáról. A GATT tagjai — az Egyesült Államok kivételével — támogatják Kína „visszafogadását”, és üdvözlik azokat az intézkedéseket, amelyeket Peking tett a piacgazdaság megteremtésére, a kereskedelem liberalizálására, valamint a valutaellenőrzés enyhítésére. (Kína 1950-ben fordított hátat a GATT-nak, s 1986-ban fejezte ki újracsatlakozási szándékát. Peking és a GATT között 1987-ben kezdődtek a visszatérési tárgyalások.)

Kína szeretne még az év vége előtt csatlakozni a GATT-hoz, hogy alapító tag lehessen annak 1995-ben alakuló utódszervezetében, a Világkereskedelmi Szervezetben. A kínai delegáció tájékoztatást adott a GATT-országok számára a valutaárfolyamok egységesítéséről, az új adórendszerről, a vám- és nem vámjellegű kereskedelmi akadályok fokozatos leépítéséről. Az Európai Unió véleménye szerint az ázsiai országban a gazdasági reformok jó irányba haladnak. Brüsszel és Japán annak a reményének adott hangot, hogy a következő hónapokban számottevően gyorsulnak majd a tárgyalások Kína és a GATT között. A nyugati tárgyalópartnerek ugyanakkor szeretnék elérni, hogy Kína erőteljesebben csökkentse az iparcikkek és a mezőgazdasági termékek vámját, fordítson nagyobb figyelmet a szellemi termékek védelmére, s könnyítse meg a külföldi szolgáltatóipari vállalatok — például a bankok és a biztosítók — piacra jutását.

Miközben Kína és a GATT flörtje egyre eredményesebb, Peking és Washington között újabb pengeváltásra került sor. Warren Christopher külügyminiszter március közepén kínai tárgyalópartnerei értésére adta, hogy az Egyesült Államok nem hosszabbítja meg az ázsiai ország MFN-státusát (a legnagyobb kereskedelmi kedvezményt biztosító elbánást), amennyiben Peking nem javítja lényegesen az emberi jogok „helyzetét”. (Ismeretes, hogy az amerikai törvényhozás minden év júniusában dönt az MFN-ről.) Kína visszautasítva a vádat, értésre adta: az emberi jogok kérdése belügy, s nem kapcsolható össze kereskedelmi kérdésekkel. Az amerikai külügyminiszter így dolgavégezetlenül távozott Pekingből, s ma még nem tudni, mi lesz a júniusi döntés MFN-ügyben. Csupán annyi bizonyos, hogy mindkét ország gazdaságának nagy szüksége van egymásra. Az amerikai vállalatok Kínában eddig 10 milliárd dollár értékű beruházást hajtottak végre, illetve vállaltak kötelezettséget. Az amerikai cégek kivitele Kínába 1992-ben 19, tavaly pedig 17 százalékkal bővült. (1993-ban Kína USA-ba irányuló exportja 31 milliárd dollár volt, onnan pedig csaknem 9 milliárd dollár értékben importált árukat és szolgáltatásokat.) Számítások szerint a Kínába irányuló amerikai export tavaly 168 ezer munkahely megtartását tette lehetővé. Az amerikai vállalatok döntő többsége reméli, hogy nem tör ki újabb kereskedelmi háború a két ország között, hiszen a világ leggyorsabban fejlődő gazdasága a következő években hatalmas üzleti lehetőségeket kínál a külföldi befektetők és szállítók számára.

Amerikai piackutatók számításai szerint Kína a következő húsz évben 40 milliárd dollárt fog költeni légiiparának korszerűsítésére. Az ezredfordulóig 90 milliárd dollárért vásárolnak erőművi berendezéseket, a távközlési ágazat pedig a következő öt évben összesen 29 milliárd dolláros beruházást hajt végre. A tervek szerint a következő három évben Peking 18,2 milliárd dollárért fog vásárolni kőolaj- és földgázipari berendezéseket, az ezredfordulóig pedig 4,3 milliárd dollárért kíván számítógépeket beszerezni. Nyilvánvaló, hogy az amerikai vállalatok számára túl nagy a kockázat, hiszen Peking a beruházásokhoz kapcsolódó megrendeléseket más „címekre” is feladhatja.

A kínai piac hatalmas „erejével” és lehetőségeivel a hivatalos Washington is tisztában van, ezért az sem kizárt, hogy júniusban az amerikai törvényhozás „felfedez” majd némi javulást az emberi jogok területén Kínában.

Gonda György

többet Magyarország forradalmian új telekomunikációs

PANNON GSM

Az élvonal.

Mi lesz veled, Saturn?

94.3.31

Amikor 1984-ben a General Motors bemutatta új kiskocsimodelljének, a Saturnnak a prototípusát, kevés szakértő adott esélyt ennek az autónak. Egy évtizeddel később viszont a Saturn neve összefonódott az amerikai autóipar „újjászületésével". Az első Saturn 1990-ben került a piacra. Megjelenésével a piac nemcsak egy új, kiváló autóval, hanem egy merőben új disztribútori rendszerrel is bővült. Megjelentek a hatalmas méretű bemutatótermek, s a márkakereskedők megkülönböztetett figyelmet fordítottak a vásárlók elégedettségérzésének kiváltására.

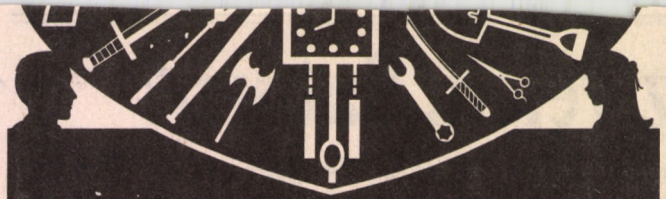
Tavaly az Egyesült Államokban 230 ezer Saturn talált vevőre, s az előrejelzések szerint idén tovább bővül a kereslet. A Saturnokat a GM Spring Hill-i üzemében gyártják, Tennessee államban. Az üzem kapacitása évi 300 ezer kocsi, s a bővülő kereslet miatt a gyár vezetői szükségesnek tartják egy második termelősor beállítását.

Detroitban azonban egyelőre nem akarnak hallani a termelés bővítéséről, az ottani vezérkar szerint a Saturn egyelőre kidolgozott üzleti terv alapján termel és értékesít. A GM-központ szerint nagy kockázatot jelent egy újabb gyártósor felállítása, ennek termékeit ugyanis nehezen lehetne eladni. Detroit véleménye szerint a kereslet a Saturnok iránt még nem növekszik olyan mértékben, hogy a gyártást indokolt volna azonnal bővíteni. Az anyacég szempontjából ugyanis a Saturn nem igazán sikertörténet. Eddig a Saturn-program megvalósítására a GM 4 milliárd dollárt költött, ebből a Spring Hill-i gyár 1,9 milliárdba került. A központ véleménye szerint a többi GM-gyárat meglehetősen zavarná, ha újabb pénzeket pumpálnának a Saturn-programba. Ráadásul a Saturnnak félelmetes versenytársa „keletkezett" a kiskocsik piacán, a Chrysler Neon-modelljének „személyében". Több amerikai autós szaklap véleménye szerint a Neon az eddigi legjobb amerikai szubkompakt kocsi. Nem lesz könnyű versenyeznie a Saturnnak a Neonnal, hiszen a GM-gyár 1996-ig nem tervezi jelenlegi modelljei korszerűsítését. A Saturn két év múlva szeretne megjelenni a piacon cabriolet és kompakt szedan típusokkal.

Jack Smith, a GM elnöke azonban az új típusoknak csak akkor hajlandó zöld jelzést adni, ha a Saturn hiteles üzleti tervet tesz le az asztalára. Nem kizárt, hogy a Saturn kénytelen lesz megváltoztatni „legendás" gyártási rendszerét, amely egyrészről ipari robotokat használ, másrészről pedig az úgynevezett madárkalitka módszer szerint a központi acélkeretre műanyag karosszériaelemeket illeszt. Smith elnök szerint egyik termelési újítás sem bizonyult hatékonynak, mint amit az előzetes számítások mutattak.

Ráadásul a szakszervezetek sem támogatják a második Saturn-gyártósor beállítását mindaddig, amíg a gyár nem hajlandó megváltoztatni speciális bérezési rendszerét. A Saturn-gyár bérezési rendszere ugyanis a béreket nagyobb mértékben köti össze a termelékenység alakulásával, mint a többi GM-üzem. Ha a bérezés kérdésében a Saturn enged a szakszervezeteknek, szinte biztosra vehető, hogy az anyavállalat nem bocsátja rendelkezésre a bővítéshez szükséges anyagi eszközöket.

• Gonda György



KRIMITTUD

Telefonos

játék

06-90-30-40-40

Fantasztikus játék
krimikedvelőknek!
Legyen Ön

a győztes nyomozó!

Értesítjük tisztelt részvényeseinket
anyagipari Részvénytársaság

1994. május 3-án

évi rendes kö

A közgyűlés helye: Kiskunfélegyh

Napirendi pontok:

1. Az igazgatóság beszámolója
   nyéről, javaslat a nyereség fel
2. A felügyelő bizottság jelente
   mérlegbeszámolójáról.
3. A könyvvizsgáló jelentése a ré
   beszámolójáról.
4. A részvénytársaság 1993. évi
   javaslatának elfogadása.
5. A tisztségviselők díjazásának
6. Tájékoztató a privatizáció hel
7. Egyéb ügyek.

A részvények minden 10 000 Ft-
személyesen vagy meghatalmazo
okmányt legkésőbb a közgyűlés h
teljes bizonyító erejű magánokirat
nyújtani.

MH 4483

PORSZÍVÓ-VÁSÁR

1000 W	9000 Ft
1200 W Electronic	9500 Ft