

Megaprivatizáció Olaszországban

Húszmilliárd dolláros bevételt kalkulálnak

A „megroggyant” olasz gazdaság és pénzügyi élet talpra állítására Giuliano Amato kormánya átfogó szükségtervet dolgozott ki. A csaknem 70 milliárd dolláros egyensúlyjavító csomagterv célja az évek óta duzzadó költségvetési hiány fokozatos leépítése, a közkiadások drasztikus visszafogása, a gazdasági növekedés beindítása, s nem utolsósorban az üzleti élet felporzódása.

Amennyiben kellő szigorral kezdik meg a takarékosági program végrehajtását, Itáliában a bruttó hazai termék (GDP) növekedése 1993-ban elérheti az 1,5 százalékot. Róma bíz abban, hogy a szükségterv bevezetése még időben történik, s a többéves késlekedés „nyomai” a gazdaságból néhány esztendő alatt eltűnhetnek. A jelek szerint a szigorú intézkedések végrehajtásában a kormány partnerre talált mind a szakszervezetekben, mind pedig a munkaadókban, hiszen nemrégiben kötöttek megállapodást az infláció ütemét követő béremelések (indexálás) megszüntetéséről. A líra szeptemberi leértékelése és kilépése az európai pénzügyi rendszerből csak tovább fokozza a bizalmatlanságot az olasz gazdaságpolitikával és -irányítással szemben. Amato stabilizációs programja bizalmat keltett, s szakértők véleménye szerint az olasz valuta legkésőbb 1993 februárjában visszatérhet az európai árfolyam-mechanizmus (ERM) rendszerébe.

Ismeretes, hogy az olasz gazdaságban meglehetősen nagy az állam szerepe, s az elmúlt esztendőkből bebizonyosodott, hogy az állami tulajdon magas aránya már kerékkötője lehet a gazdasági növekedésnek. A gazdasági szükségterv részeként az Amato-kormány november közepén nagyszabású privatizációt hirdetett meg, amelyhez hasonló Európában eddig csak Nagy-Britannia tűzött ki célul és valósított meg. A 3-4 évig tartó privatizációs folyamatot a tervek szerint különbizottság és különbiztos irányítja majd a közeli hónapoktól.

A tervek szerint három esztendő alatt a privatizáció 27 ezer milliárd lírát (csaknem 20 milliárd dollárt) hoz az államkasszában a költségvetési hiány enyhítésére. A bevételek egy részét azonban a később privatizálandó állami vállalatok „feljavítására” fordítják; a külföldi

tapasztalatok ugyanis azt mutatják, hogy a bevételek egy hányadának visszaforgatása a későbbi értékesítések során bőségesen kifizetődik. Az állami cégek jó része Olaszországban is veszteséges, a deficit pedig nem igazán vonzza a vásárlókat, illetve kifejeződik az eladási árban.

A tervek szerint a hatalmas állami holdingvállalat, az IRI rövid időn belül kivonul a bankszektorból. Az államtalanítás során az IRI eladja 57 százalékos részesedését a Banca Commerciale Italiana-ból, amely Olaszország harmadik legnagyobb kereskedelmi bankja. Ugyancsak értékesíti a holding 67 százalékos tulajdonát a Credito Italiano pénzügyintézetben. Az ország hatodik legjelentősebb bankjában, a Banca di Romában az IRI részesedése 35 százalék, hamarosan ez is magánkézbe kerül. Néhány hónapon belül egyéb tulajdonosaitól is megszabadul az IRI: privatizálja távközlési, élelmiszer-ipari és kiskereskedelmi vállalatait.

A rövid távú — néhány hónapon belül végrehajtandó — privatizációs feladatokat után folytatódik az IRI karcúsítása. Magántulajdonba kerülnek legkésőbb 1944-ben az állami holding krónikus veszteséges vállalatok, többek között a Fincantieri hajógyártó cég és az Ilva acélipari konszern. A privatizációs terv azt javasolja az IRI-nek, hogy az Alitalia légitársaság és a Finmeccanica gépipari óriásvállalat számára keressen olyan külföldi tulajdonosokat, amelyek hajlandóak jelentős tőkeinfúzióban részesíteni ezeket a cégeket. Itt jegyzendő meg, hogy az Alitalia-ban az IRI részesedése 80 százalék. Az olasz légitársaság egyébként az idén valószínűleg már nem lesz veszteséges. Mint ismeretes egyébként az Alitalia veszi meg a Malév részvényeinek 35 százalékát.

Az IRI a következő években több tucat állami céget ad el részben vagy

egészben hazai és külföldi befektetőknek. A bevételek egy jelentős részét nem kell befizetnie a kincstárba, hanem 70 milliárd lírás (!) adósságának törlesztésére fordíthatja.

Amato javaslata szerint 1993 közepéig eladják az INA állami beruházási csoport 51 százalékát. Privatizálják az energiaágazat vezető cégét, az ENI-t, valamint ENEL áramszolgáltató vállalatot is. A privatizálás részletes terv szerint kerül megvalósításra, s külön ügyelnek arra, hogy az állam ne vonuljon ki teljesen a gazdaságból.

A privatizáció részeként a kincstár 2,5-3 ezer milliárd lírával meg akarja emelni házibankjának, a Banca Nazionale del Lavoro-nak az alaptőkéjét. A tőkeemelés a tervek szerint külső finanszírozással történik majd: a BNL eladja egyik leánypénzügyintézetét, az Efibancat, s a tőkeemelésbe valószínűleg „beszáll” az ország valamelyik vezető hitelintézete is.

A gyors ütemben végrehajtandó államtalanítás során több privatizációs módszert kívánnak alkalmazni. A cégek egy része árverés útján kerül majd magántulajdonba, de nagy szerepet szánunk a tőzsdéknek is. A fejlett országok gazdaságkutató intézetei forradalmainak minősítik az olasz privatizálást mind céljaiban, mind pedig gyorsaságában. Véleményük szerint amennyiben sikerül a kitűzött határidőre megvalósítani az állam szerepének csökkentését a gazdaságban, Olaszország több szempontból is jól jár.

Mindenekelőtt mérsékelni tudja hatalmas államadósságát, s egyúttal likvidé teszi az ország viszonylag kis jelentőségű tőzsdéit. Nem utolsó szempont az sem, hogy a magántulajdonba kerülő és a csak részben állami tulajdonban maradó vállalatoknál várhatóan hatékonyabb lesz a menedzsment s gazdaságosabb a termelés, valamint a szolgáltatás. Ugyancsak fontos szempont, hogy a veszteséges állami vállalatok magántulajdonban bizonyára majd nagyobb figyelmet fordítanak a nyereségességre. Nem kétséges, hogy az új tulajdonosi szerkezet új életet visz majd a tepsed és igen nagy bürokráciát eltartó és működtető, jelenleg még teljesen állami tulajdonban lévő vállalatmonstrumokba.

Parliament decisions **Two tax laws already accepted**

The Parliament has enacted two tax laws: one on the modification of company taxes and one on the consumption tax. The latter stipulates that cars with catalyzers up to 1,600 cubic cms are exempt from the consumption tax, while 10% tax is imposed on cars above this size. At the same time the tax rate for all cars without catalyzers

reaches 12%. Consumption tax of consumer goods is to increase by 15%, while that of petrol is 10%, with a drop in the rate of roasted coffee.

The company tax rate has remained unchanged, i.e. will be 40% next year. Significant modifications on the laws were not necessary.

Government decisions **Government stance on Bös**

The government's stance on the Bös hydroelectric dam, saying that the Danube's diversion is considered to be a violation of law, has not changed, government spokesman Judit Juhász emphasized.

The government has accepted the proposal on establishing voluntary-base mutual insurance "pay-offices". According to the proposal a new institutional form of organized self-care can be set up parallel to the reform of the social security system. With this move, individuals can establish offices paying out pensions, mutual benefits, and health allowances, the government spokesman said.

The pay-offices can be organized on a regional basis, as well as per branches and work places. Employers, paying the membership fees for their employees, can

also join the organizations. Additional payment services are to be granted for the members in addition to the compulsory social security benefits, and health care, organized and financed by these offices are also to be provided.

The Ministers have made a decision on the handling rights of three pieces of real estate owned by the Hungarian Defence Union (Magyar Honvedelmi Szövetség). According to the decision, the Interior Ministry will receive for free the military base center in Dunakeszi, and the shooting grounds in Kecskemet and Miskolc in order to improve the training conditions of the police force. This year the number of policemen has been increased by 3,000, next year it is expected to grow by 500, while in 1994 by another 3,000.

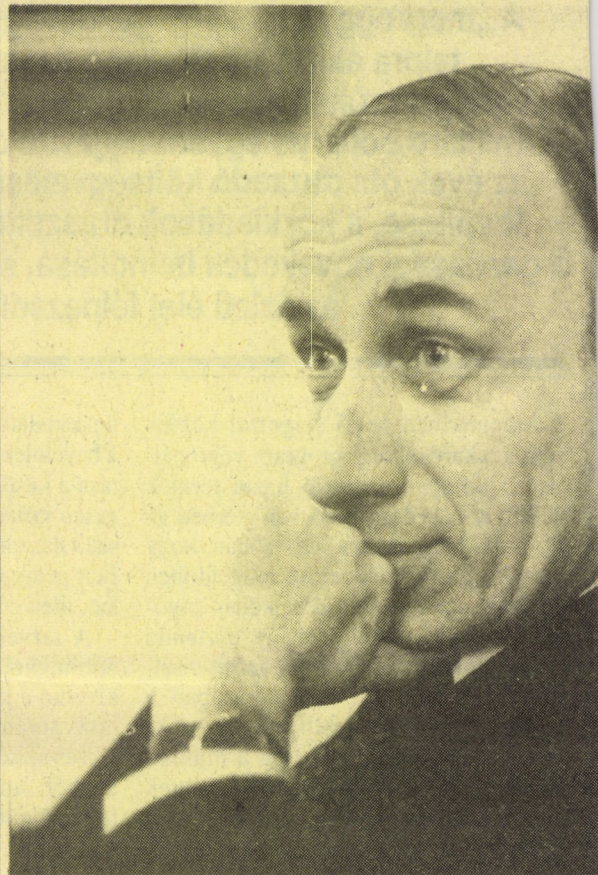
Gödöllő Machine Factory is to be converted

The government has decided to convert the Gödöllő Machine Factory, currently under liquidation, into a shareholding in order to maintain the country's ability for defence. The company will stop production without having a legal successor. The new shareholding company is to be established with initial capital of HUF 726 million, HUF 508 million (i.e. 70%) of which is assets, and HUF 218 million (i.e. 30%) is cash, coming from the Ministry of Defence. The capacity of the factory

were not used to the necessary extent following the collapse of the Warsaw Pact, thus, it could not cover the burdens of its earlier investments, economic manager János Acs said.

The factory's two main creditors are the National Institution of Innovations and the Ministry of Defence, granting 90% of its total credits. With the conversion, the new company's shares will be used at par value to cover the debts. The company is to stay in 100% state ownership.

Alitalia is to buy in Ma



Pál Teleki

The State Asset-handling Rt (SAC) has authorized its President, Pál Teleki, to initial the agreement between Alitalia and Malev. With this move, the first stage of Malev's privatization has come to an end. As it is well known, all the shares of Malev are in the hands of the SAC, and the ultimate goal is to reduce the state ownership ratio to 51%. 35% of the shares was announced in the first round. By finishing the talks the SAC decided to sign the agreement

with Alitalia. Last carrier reached a total of 4.7 billion, while in the first round USD 28 million. In the second round the company is expected to receive USD 4 billion is planned for development, of which will be 1 billion for providing the company with two partners have agreed to the agreement, which is expected to be signed a few days after Decem

Mercury bought Mon

"I wish this deal could prove that one can be an entrepreneur with an appropriate business plan and a support background of financial institutions like this", SPA managing director Lajos Csepi said during the signing of the Monimpex purchase contract. The main export products of the company, having been converted into a shareholding company last year with initial capital of HUF 1.520 billion, are wine, honey, seasoning paprika, fruits, vegetables, and tobacco. 85% of the shares of the company, employ-

ing more than 200 employees, SPA, which part with rumors have it - Hungary Mercury Holding Kft established with initial capital of 1 million to purchase the Kft of one submitted to the tender prepared with the Innofinance Rt, an investment company to obtain the foreign trade first thing on the agenda to strengthen the weak network. Then establish the network.

A főnökök fizetése öt-tíz százalékkal zsugorodik

Mélyrepülésben a japán cégprofitok

Drámai hangú jelentéseket tett közzé a japán vállalatok és pénzügyintézetek többsége profitjának alakulásáról az elmúlt pénzügyi félévben. Valóságos nyereségzuhanási hullám söpör végig a japán cégeken az idén márciusban kezdődött pénzügyi évben, s az előrejelzések a profitok további zsugorodását vetítik előre, sőt néhány sziklaszilárd vállalat kénytelen a veszteség fogalmával is megismerkedni.

A március és szeptember közötti időszakra vonatkozó — november végén bejelentett — adatok szerint a szigetország iparvállalatainak adózás előtti nyeresége átlagosan 38 százalékkal csökkent. A profitzuhanásban nagy szerepet játszott a hazai és a külföldi kereslet számottevő visszaesése, a szükségesnél nagyobb termelőkapacitások kihasználatlansága, a jen értékvesztése, valamint a piac

telítettsége egyes — elsősorban elektronikai — termékekből. Természetesen nem azonos mértékben érintette a nyereség mérséklődése az egyes iparágakat. A szerszámgépiparban 69, az elektronikai és az autóiparban 60, a vegyiparban 38, az acélágazatban pedig 61 százalékkal volt alacsonyabb a nyereség, mint egy évvel korábban. A távközlési iparág 34, a hajógyártás pedig 16

százalékos profitesérről adott számot. Nem panaszkodhatnak viszont az építőipari és a gyógyszeripari vállalatok, e két ágazatban 2 és 3 százalékkal növekedett a nyereség.

Vészesen zsugorodik a szigetország világhírű elektronikai cégeinek nyeresége, hiszen a fizetőképes piacokon a háztartások szinte mindegyike rendelkezik már televízióval, hifivel, videófelvevővel, CD lemezjátszóval és egyéb szórakoztatóelektronikai, valamint háztartási berendezésekkel és gépekkel. A Sony 61, a Matsushita 66, a Hitachi 52, a Pioneer 44, a Toshiba pedig 41 százalékkal alacsonyabb bruttó nyereséggel zárta az első pénzügyi félévet, mint egy esztendővel korábban.

Kedvezőtlen az üzletmenete a japán feldolgozóipar másik tartópillérének, a gépkocsigyártásnak is. Március és szeptember vége között a Mazda adózás előtti nyeresége 73 százalékkal csökkent, a Nissan pedig fennállása óta először veszteséges.

Hasonlóan kedvezőtlen eredményekről adott számot a többi autóipari nagyvállalat is, s a gazdálkodási gondok nem maradnak következmények nélkül.

A profitzuhanás és a veszteségek miatt a japán iparvállalatok döntő többsége 5-10 százalékkal csökkentte vezetőinek fizetését, s ennél jóval nagyobb mértékben nyirbálja meg a prémiumokat. Számottevően csökkennek a vállalati beruházások is: az ipari és kereskedelmi minisztérium adatai szerint a japán cégek 1993. március végéig 11,9 százalékkal kevesebbet fordítanak beruházásra, mint a megelőző pénzügyi évben. A minisztérium szerint hasonló mértékű beruházáscsökkenés várható a következő pénzügyi évben is.

Az iparvállalatokhoz hasonlóan kedvezőtlen eredményekről adnak számot a nagy kereskedőházak és a bankok is. A Sumitomo adózás előtti nyeresége 33, a Mitsuié 21,4, a Marubeni pedig 32,6 százalékkal zu-

hant. A bankok közül a negatív listát a Fuji Bank vezeti 72 százalékos nyereségcsökkenéssel. A Dai-Ichi Kangyo Bank és a Sanwa Bank profitja 54, illetve 20 százalékkal csökkent. Jól jellemzi a kedvezőtlen helyzetet, hogy Japán 11 legnagyobb bankjából tíz lefelé módosította éves nyereségvárakozásait.

A japán gazdaság elemzőinek véleménye szerint a nyereségcsökkenés és a veszteségek megjelenésének lehetősége már a nyolcvanas évek második fele óta „lógott” a levegőben. Megítélésünk szerint a vezető japán cégek túl sokat fordítottak presztízsberuházásra, felesleges ingatlanvásárlásra és túlméretezett kutatási, fejlesztési központok létrehozására. Ráadásul nem minden esetben mérték fel helyesen a kereslet alakulását — ez elsősorban az elektronikai cégekre volt jellemző —, így a vállalatok egy része már jó ideje raktárra termel.

Lajos Csepi elected CEEPEN president

Lajos Csepi, managing director of the State Property Agency, has been elected president of the Central European Privatisation Network. The organization held its third annual congress in Ljubljana over the weekend. The CEEPEN was set up in 1991 to help the members to learn and coordinate their privatisation programmes and to exchange experiences. Its members currently include Hungary, Bulgaria, the Czech and Slovak Republic, Estonia, Lithuania, Latvia, Romania, Poland, Bosnia-Herzegovina, Croatia and Slovenia. Several international organisations were represented at the Ljubljana meeting in the capacity of observers including the Economic Development Institute of the UN, the Economic Commission for Europe, the PHARE programme of the EC, the OECD, the World Bank and the EBRD. The CEEPEN and the EBRD will shortly compose privatisation scenarios.



Lajos Csepi

Expensive parties

The MPs have approved considerably larger state support next year than this year's allocation for the operation of the country's political parties.

The move drew a considerable amount of controversy, in view of the high budget deficit and the continuing stagnation of living standards. Next year the parties

will get HUF 1.112bn budget support, which sum includes the HUF 200m already spent on the repairs of party headquarters.

Stollwerk builds new factory

Stollwerk AG is building a new sweets factory near Budapest with an investment of DEM 60m. The factory will provide jobs for 4,000 people and will start operations by 1994. Meanwhile, Stollwerk has sold the Zamat factory to Nestle.

The new owner intends to keep up coffee production only, and will lease the biscuit plant to Stollwerk until 1994. Nestle, which has 10 pc of the world coffee market, is after a considerable stake of the Hungarian market, too. Stollwerk

has sold Csemege Sweets Factory - except for the chewing gum unit - to Suchard on whose licence Csemege was formerly making sweets. Stollwerk has transferred chewing gum production to Duna Chocolate Factory.

Credit Guarantee Plc established

Seventy-seven organizations signed the statutes of the Credit Guarantee Plc on Monday, with the company scheduled to start operations by February 1, 1993. The company's capital is HUF 3.5bn, and it is expected to guarantee



A Pestszentlőrinci
Közgazdasági
Szakközépiskola
(1184 Bp.,
Hengersor u. 34.)

Világgazdasági prognózis '93

Lokomotív kerestetik

Az esztendő végének közeledtével a nemzetközi gazdasági és pénzügyi szervezetek, valamint a gazdaságkutató intézetek sorra teszik közzé értékelésüket az idei évről, valamint előrejelzésüket 1993-ra. Az egyes intézmények adatai között csekélyek az eltérések, a fő irányzatokat pedig szinte egyöntetűen ítélik meg. Eszerint jövőre némileg jobb teljesítményt nyújt a világgazdaság egésze, ami Európára nem vonatkozik, hiszen Németország már nem a régi, s valószínűleg stagnálásra kényszerül 1993-ban.

A világ országainak többsége örül, hogy az idei év hamarosan véget ér, mert 1992 elhúzódó gazdasági visszaesést, válságot, csökkenő vagy stagnáló ipari termelést, magas munkanélküliséget s tetemes költségvetési hiányt hozott. A nagy kamatkülönbségek, valamint a valutaárfolyamok gyakori és viharos hullámzása pedig tovább fokozta a világgazdaság instabilitását. Ebben az évben sem az Egyesült Államok, sem Németország, sem pedig Japán gazdasága nem volt abban a helyzetben, hogy lokomotívként maga után húzza a világgazdaság visszaguruló szeikerét. De még ahhoz sem volt erejük, hogy önmaguk helyzetét javítsák, az időnként mutatkozó zsenge fellendülési jeleket tartóssá tegyék.

Szakemberek véleménye szerint a fejlett országokban és Kelet-Európában a nyolcvanas évek hibás gazdasági döntései évtizedünk első felében bosszulják meg magukat. A költségvetési hiányok halmozódása, a túlköltekezés, a bel- és külföldi adósságok növekedése nem múlt el nyomtalanul, sőt egyes országokban folytatódik. Az előrejelzések szerint 1993-ban sem lesz valamelyik gazdasági nagyhatalom abban a helyzetben, hogy önmaga „meglódtítsa” a világgazdaságot, összességében azonban a jövő év kedvezőbbnek ígérkezik az ideinél.

Ebben az évben a fejlett országokban a bruttó hazai termék (GDP) átlagosan 1,7 százalékkal növekedett, jövőre viszont 2,5-2,9 százalékos GDP-bővülés várható. A gazdasági prognózisok szerint az Egyesült Államok idei gazdasági növekedése 1,9, a jövő évi pedig 2,5—3 százalék között alakul. Várhatóan magához tér a japán gazdaság is, az előrejelzések a szigetországban mintegy 4 százalékos GDP-növekedéssel számolnak. Nem számíthat sok jóra a német gazdaság, amely a vártól többet kénytelen saját forrásaiból az egyesítés költségeire fordítani. 1992-ben a gazdasági növe-

kedés 1 százalék lesz, jövőre pedig a gazdaságkutató intézetek zéró növekedést jósolnak. (Németország keleti felében a gazdaság várhatóan 7 százalékkal bővül, ám a nyugati tartományokban nem lesz növekedés.)

A fejlett országokban idén a munkanélküliség 7,5 százalék volt, s miután 1993-ban a konjunktúra lassú megélnkülésére lehet számítani, az állástalanok aránya az aktív lakosságon belül 7-7,2 százalékra csökken az OECD-térségben. Kontinensünk nyugati felén 9,3, az USA-ban 7,5, Japánban pedig 2,3 százalékos munkanélküliség várható. A 24 országot tömörítő OECD-térségben jövőre várhatóan enyhén élénkül a beruházási tevékenység és a lakossági fogyasztás. Az ipari termelés jó esetben stagnálni fog, de nem kizárt a csökkenés.

A nemzetközi gazdasági és pénzügyi szervezetek előrejelzéseikben felhívják a fejlett államok kormányainak figyelmét, hogy csak akkor számíthatnak az enyhe fellendülést ígérő jóslatok megvalósulására, ha drasztikusan visszafogják költségvetési kiadásait, s a központi bankok kampfolitikájára pedig a beruházások ösztönzését szolgálja. Az infláció feléledésének elkerülése érdekében per sze óvatosan kell a jegybankoknak bánniuk a kamatlábak mozgatásával. 1992-ben a fejlett államokban az infláció alakulása volt talán az egyetlen „sikerágazat”: a pénzromlás átlagban nem haladja meg idén a 3,3 százalékot, 1993-ban pedig ennél is alacsonyabb, 3,1 százalék lesz az infláció, Németország nyugati felében 3,5, az USA-ban 3, Japánban 2,4, Nagy-Britanniában 3, Franciaországban 2,8, Olaszországban 5,1, Kanadában pedig 2 százalékos inflációt várnak.

Meglehetősen vegyes képet nyújtanak az értékelések és az előrejelzések Kelet-Európa idei gazdasági teljesítményéről és a jövő évi kilátásokról. Az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának szakértői szerint Kelet-

Európában, illetve a FÁK tagállamaiban mindinkább a felszínre kerülnek a tervgazdálkodásból a piacgazdaságba való átmenet nehézségei. Térésünk egészét 1992-ben a GDP további csökkenése, az ipari termelés gyors hanyatlása, a nyugati mércével magas infláció és a munkanélküliek táborának rohamos bővülése jellemezte. (Egy osztrák gazdaságkutató intézet szerint körvonalazódnak a háromsebességű Kelet-Európa gazdasági határvonalai: az első csoportba a visegrádi hármak tartoznak, vagyis a piacgazdaságba való átmenet területén legelőrehaladottabb országok. Őket követik nem kis lemaradással Bulgária, Románia és Szlovénia, s a sort a szovjet utódállamok és Jugoszlávia fennmaradó részei zárják.)

Kelet-Európában — a FÁK-at is beleértve — 1992-ben a GDP 17 százalékkal csökkent, jövőre viszont a csökkenés mértéke „csak” 4,5 százalékos lesz. Nem kizárt, hogy a visegrádi hármak jövőre zéró növekedést érnek el, Oroszországban viszont várhatóan 20 százalékkal zuhan a GDP az idei évhez képest.

A világgazdasági kristálygömb szerint 1993-ban bolygónkon 3,2 százalékos gazdasági növekedés várható az idei 1,8 százalékkal szemben. A növekedés üteme meglehetősen eltérő lesz az egyes országokban, de kiemelkedő teljesítményre — néhány fejlődő ország kivételével — sehol nem lehet számítani. Nem kis eredménynek számít már az is, hogy a világ nagyobbik részének — ha minden jól megy — sikerül majd kiveckélnie a recesszióból. Valamilyen élénkület fog a világkereskedelem, amely már több éve csökkenő ütemben bővül. Ebben a helyzetben magától értetődik, hogy élesebb lesz az egyes országok és szállítók versenye a nemzetközi piacokon. Az élénkülő konjunktúra „megrendelésáldásaiból” sokan szeretnének részesedni, hiszen a vállalatok profitok növekedése az elmúlt években igencsak szerény volt, s meglehetősen sok a kihasználatlan termelőkapacitás. A gazdaságkutató intézetek egybehangzó véleménye szerint 1993 az ideinél eredményesebb év lesz a világgazdaságban, de minden javulást elronthat a költségvetési hiányok és az adósságok bővülése. A prognózisok szerint átfogó s viszonylag szilárd gazdasági fellendülésre a világ nemigen számíthat 1994 második feléve előtt.

Emil Constantinescu, a román demokratikus ellenzék volt elnöke A válság oka a politikai struktúrában

Bizakodásra okot adónak tartja Emil Constantinescu professor, a Demokratikus Központ elnöke, hogy csaknem valamennyi erdélyi megyében többséget szerzett: a két magyar megyében éppúgy, mint azokban, amelyekben a lakosság zöme román. Sőt Kolozsváron is többséget szerzett. Iliescu elnök legkomolyabb vetélytársa a szeptember 27-én választott Temesvárott nyilatkozott a Magyar Hírlapnak azon a december 17-én tartott nagygyűlésen, az 1989-es forradalom harmadik évfordulójáról emlékeztek meg. A bizakodás tárgya az, hogy megpróbálják szembeállítani egymással a román többséget és a magyar kisebbséget, és ezeknek a kísérleteknek a sorsa csak kudarc lehet. E tényezőnek a következő években nagy jelentősége lesz a Románia politikai életében — véli a professor.

— *Professor úr, úgy tetszik, mintha Romániában az elmúlt három év során semmi sem változott volna. Valóban így van ez?*

— Azért történtek változások. Az emberek megszabadultak a félelemtől, és megismerték a szolidaritás érzését. Önök Magyarországon talán megértik, amit Nyugaton nem képesek felfogni: a mai Románia furcsa politikai kombinációt. Különös viszony alakult ki a társadalom demokratikusan gondolkodó elemei és a hatalom néhány fontos tényezője között. Teljes egészében a hatalom ellenőrzi az alapvető társadalmi intézményeket, az ügyészséget, az igazságszolgáltatást, az információs szolgálatot és a televíziót. És hogy ezeket az intézményeket megtarthassák, valóságos köd-függőnyt eresztettek le. Része ennek a sajtó is, amely a sajtószabadság jelszavával olykor a teljes pomográfiáig jutott el.

— *A szabadság nyugati vívmány; temesvári beszédében mégis arra utalt, hogy Románia a Kelet része maradhat. Ez az igazság?*

— Vannak olyan politikai tényezők, amelyek valóban ezt szeretnék. Csakhogy a mai erőviszonyok között ez lehetetlen. Iliescu elnök rákényszerült a választások megnyerése után, hogy szinte szóról szóra átvegye az én mondataimat. Amelyeknek lényeges tartalma az volt: nekünk különlegesen fontos, hogy kapcsolatokat teremtsünk a Nyugattal.

— *És vajon mennyire tartja ön fontosnak a magyar-román kapcsolatot?*

— Néhány politikai megfigyelő hangsúlyozta a legutóbbi választásoknak egy fontos mozzanatát. Én csaknem valamennyi erdélyi megyében többséget szereztem. A két magyar többségű megyében éppúgy, mint azokban, amelyekben a lakosság zöme román. Sőt Kolozsváron is, ahol pedig Funar úr a polgármester. Okunk van tehát bizakodni: bárhol is megpróbálják szembeállítani egymással a román többséget és a magyar kisebbséget vagy államainkat, ezeknek a kísérleteknek a sorsa csak kudarc lehet. E tényezőnek a következő években meghatározó lesz a jelentősége Románia politikai életében. Vannak nálunk pártok, amelyeknek úgyszólván nincs más ideológiájuk, mint az, hogy az etnikai és a nemzetiségek közti feszültségekre spekulálnak. Per-

nacionalista pártok nem támogatták volna. Hamarosan kiderül, hogy ez a szélsőséges nacionalizmus lesz-e a politikai fundamentum olyan körülmények között, amikor a kormány reformot hirdet, ugyanakkor szüksége van a reformellenes pártok támogatására. Ez a nacionalizmus lényege.

— *Tőkés László püspök azt mondta, hogy Románia számára végzetes lenne, ha ez a politikai struktúra a választási ciklus végéig megmaradna. Egyetért ezzel?*

— A komoly politikai elemzésekből az derül ki: a mai szerkezet nem lehet tartós. Nehéz lesz a kormánynak megvalósítania a változá-

mokráciáért Románia gátlásmentes fejlődésével is, amely szeretnék járulni egy igazgatási elit felneveléséhez a választásokon kivívjuk leszünk meghonosított formát és tartós politikai feladat.

— *Többen és sokan azt mondják, hogy Iliescu elnököt el kellene feleltetni a válságért. Mi erről a véleménye?*

— Itt két különbö-



Emil Constantinescu

sokat egy olyan tömeggel, amely ezeket a változásokat jórészt nem akarja. És kiváltképpen nem olyan körülmények között, hogy a Demokratikus Nemzeti Megmentési Front elkönyöljönül a Nemzeti Megmentési Fronttól, mivel

sem vonhatja kétségbe a hatalom a szerkezetét. Főleg nem, a hatalom a szerkezetét megválasztott. Iliescut megválasztott, hogy ez hogyan törté-

A CÉGBIRKÓZÁSOK VILÁGA

Több lábon a Nestlé

A világ vezető élelmiszeripari vállalata, a svájci Nestlé nemrégiben a francia Source Perrier ásványvíz- és üdítőital-ipari cég bekebelezésével hívta fel magára ismét a figyelmet. A Nestlé ezzel nem fejezte be felvásárlási tevékenységét, sőt, „házassága” a Perrier-vel egy új korszak kezdetét jelenti a cég történetében. Egyben bepillantást enged a cégbirkózások világába és ennyiben modellértékű.

Helmut Maucher, a Nestlé vezérigazgatója szerint a vállalatfelvásárlási láz a világ élelmiszeriparában a kilencvenes években minden korábbit felül fog múlni, s a Nestlé nem akar lemaradni ebben a versenyben. A 4 milliárd dollár vagyonnal rendelkező óriáskonzern ebben az évtizedben meg kívánja kétszerezni forgalmát, amely a tervek szerint az ezredfordulóra eléri majd a 66 milliárd dollárt. Az éles versenyharc az ágazatban a svájci vállalatot is arra kényszerítette, hogy áramvonalasítsa magát. Az idei esztendő végéig 20 százalékkal (1500 fővel) csökkentik a központ dolgozóinak számát, átszervezésekkel és új módszerek bevezetésével növelik a cég rugalmasságát, valamint reakciósebességét a piaci kihívásokra.

A Nestlé vezető üzletágai a kávé, a csokoládé és a bébiétel. Nincs messze azonban az az idő, amikor a Nestlé nemcsak ezekről a termékeiről, hanem kozmetikai és gyógyszerkészítményeiről is ismert lesz. A nem titkolt tervek között szerepel ugyanis a világ egyik legnagyobb kozmetikai cégének, a L'Oréalnak a bekebelezése. Már 1974 óta a Nestlé birtokában van a L'Oréalt többségi tulajdonban tartó holding részvényeinek 49 százaléka. A svájci cég korábban megígérte, hogy 1994 előtt nem szerez többségi tulajdont a L'Oréalban, utána azonban — amennyiben a francia kormány nem gördít akadályokat az ügylet elé — ellenőrzése alá vonja a vállalatot. A Nestlé képviselői már most szorosan együttműködnek a L'Oréal stratégiai tervező részlegével, de nem mulasztják el hangsúlyozni, hogy a vállalat a cégfrigy után is megtarthatja szakmai függetlenségét.

A Nestlé számára a L'Oréal jelenti a hidat a gyógyszeripar felé. A Lancome kozmetikai készítménycsaládról is világhíres L'Oréal egyik fontos részlege ugyanis a Synthelabo gyógyszergyár. A Synthelabo egyébként — a Nestlé jóváhagyásával — maga is nagy ütemben terjeszkedik hasonló profilú cégek felvásárlásával. A Nestlé stratégiai koncepciója tehát az élelmiszeripari, a szépség- és a gyógyszeripari üzletág arányos, egymást kiegészítő kombinálása. A Nestlé tudatosan készül erre. Már tíz esztendővel ezelőtt vegyes vállalatot alapított a L'Oréallal bőrgyógyászati készítmények gyártására. 1977-ben megvásárolta az amerikai Alcon Laboratories céget, amely évi egymilliárd dolláros forgalmat nyújt le szemcseppek-ből, hályogképződés elleni gyógyszerekből, valamint kontaktlencse-tisztító készítményekből. Hírek szerint a svájci cég vezetése a következő években még más iparágak cégeit is be kívánja kebelezni, a kiszemelt vállalatok nevét azonban egyelőre nem hozzák nyilvánosságra.

A tevékenység diverzifikálása viszont nem vonhatja el a Nestlé figyelmét jelenlegi alaptevékenységéről: az élelmiszeriparról. Miközben a svájci multi a kávé-, a csokoládé- és a bébiételpiacon hol az első, hol a második helyet foglalja el —, a fagyalt, a nyers élelmiszer és az állateledel üzletág még nem tartozik a legsikeresebb tevékeny-

ségei közé. A következő években a menedzsment ezekre az ágazatokra is megkülönböztetett figyelmet fog fordítani. A cél a vezető szerep megszerzése ezen ágazatok számára is a világpiacra. Termékfejlesztés, innováció, beruházás, marketing — ezekkel a szavakkal jellemezhető az a Nestlé-program, amely a jelenleg kevésbé sikeres üzletágak felfuttatására irányul.

A hatékonyság és a kreativitás fokozása érdekében a Nestlé tavaly hozzalátott termékmenedzselési rendszerének világméretű átszervezéséhez. A világ csaknem minden országában termeléssel vagy termékekkel jelenlévő cégre továbbra is a decentralizálás lesz a jellemző; a fontosabb marketing és termék kérdésekben a döntéseket továbbra is az egyes országokban működő Nestlé-menedzserek hozzák majd meg. (Jó példa erre, hogy a Nescafe 200 változatban készül. Más-más Nescafet vásárolhatnak — ízlésüknek megfelelően például a Genfi-tó két oldalán a francia és a német ajkú lakosok.) A nagy fokú önállóság meghagyása mellett azonban központosításra is sor került. Hét termékcsoportra a Nestlé úgynevezett világmenedzsmentet hozott létre, amelynek az a feladata, hogy az új termékek mielőbbi piacrajutását elősegítse, s a termékeket a legkorszerűbb módszerekkel vigye sikerre. Az egyes országokban azonban továbbra is a Nestlé helyi munkatársai hozzák meg a legfontosabb piaci döntéseket.

Jelentős változások várhatók a Nestlé európai működésében is. Az Európai Közösség keretein belül kialakuló egységes piac nyomán a svájci cég az egyes országokban működő vállalatait úgy alakítja át, hogy azok a határokon „átnyúlva” nagyobb régiók ellátására képesek legyenek. Ez az átalakítási tevékenység sem most kezdődött el, hanem 1987-ben. Az elmúlt négy esztendőben az egységes európai piacra való felkészülés jegyében a Nestlé megkészezte beruházásait.

A nyugati világ élelmiszerpiacán a verseny egyre nagyobb, ezért a Nestlé most igyekszik előnyt szerezni a korábban zárt, vagy alacsony fizetőképes kereslettel rendelkező piacokon. Kiemelt piacként kezeli Kínát és Indiát: mindkét országban az évtized végéig több mint kétszeresére akarja emelni a vállalatbirodalom a forgalmát. A két országra kidolgozott marketingstratégia olyan új, viszonylag olcsó termékek helyi gyártását is előírja, amelyekhez olcsó helyi alapanyagokat — például szóját — is felhasználnak. Nagy forgalombővülésre számít a Nestlé a következő években Kelet-Európában és a Szovjetunió utódállamaiban is. (A kelet-európai privatizációt a Nestlé nagy figyelemmel kíséri, amelynek eredményeként már megvetette a termelésben is a lábát Magyarországon és Lengyelországban.) A Nestlé már a következő évszázadra gondol. Az új üzletágak közvetlenül és áttételesen kapcsolódnak a „hagyományos” Nestlé profilhoz, s így komplexebbé, versenyképesebbé teszik az óriásvállalatot.

G. GY.

nélkül enyhe emelkedés, illetve 21—22 dollár/hordó körüli ársáv alakul ki az elkövetkező napokban. Amennyiben bármilyen konkrét érté-

kelhető hír jelenik meg az iraki tárgyalásokról, úgy annak megfelelő jelentősebb ármozgások várhatóak.

HORVÁTH—KAJÁRI

Tőzsdei záróárak 1992. június 27-én New Yorkban (NYMEX)

2. hónap

West Texas Intermediate (WTI)	22,32 dollár/barrel
Gázolaj, No.2.	62,63 cent/gallon
Ólommentes benzin	63,50 cent/gallon

Tőzsdei záróárak 1992. június 27-én Londonban (IPE) 2. hónap

Brent	21,10 dollár/barrel
Gázolaj	194,75 dollár/tonna

Szabadpiaci árak 1992. június 27-én FOB Rotterdam

Brent	21,05—21,09 dollár/barrel
Gázolaj	192,00—193,00 dollár/tonna
Ólommentes benzin	221,00 dollár/tonna
Fűtőolaj (3,5% kén)	88,50 dollár/tonna

Pénteken 254 cent/bushelben zárt. Az amerikai fob-ár ennek hatására 2 USD/tonnával lett magasabb, 111 USD/tonnát mutatott. A kukoricaföldek állapotáról jó hírek érkeztek, természetesen nem szabad elfelejtenünk, hogy a kritikus időszak a termés szempontjából az augusztus lesz. Az argentin kukorica fob-ára 110 USD/tonnát tett ki.

Az árpa ára a Közös Piac országában 96 USD/tonna. A szójapiac mozgásának is az időjárás volt a rugója. A kereskedelem bizonyos sávban céltalanul folyt, a következő meteorológiai előrejelzésre várva.

Megnőtt a charttechnikai tényezők szerepe, többen figyelnek a kritikus eladási és vételi árszintekre. A pénteki chicagói tőzsdezárás júliusra szójabab 608 cent/bushel, szó-

jaolaj 20,87 cent/libra, szójadara 183,60 USD/short tonna volt.

Jelentős ármozgások mentek végbe viszont a dél-amerikai prémium piacokon. Miután még mindig bizonytalan a brazil kikötők privatizálásának sorsa, folyamatosan fennáll a rakodómunkások sztrájkjának veszélye. Ezért az exportőrök nagy mennyiségű üzletet hoztak létre Argentínában, ahol a prémiumok például a szójadaránál több, mint 10 USD/tonnával erősödtek. Braziliában az erősödés kisebb mértékű. A brazil fob-árak a következők voltak: szójabab 222 USD/tonna, szójaolaj 400 USD/tonna, szójapellet 191 USD/tonna.

Az újabb szovjet hitelcsomag áruösszetétele és az időjárás fogja az egyes termékek árát elmozdítani valószínűleg felfelé.

DR. VISKY KATALIN

került a jegyzés, de végül 1279 dolláron zárt a piac. Ameddig a többi fém erősödik — itt elsősorban a rézre és a horganyra gondolunk, addig lehet számítani az

alumínium-jegyzés erősödésére is, de az többi fém áremelkedésének megtorpanásakor komolyabb eladási hullámot várunk az alumíniumpiacon.

TISZTELT PARTNEREINK !

Értesítjük Önöket, hogy

AZ AGROBANK RT

K Ö Z P O N T J A

új helyre költözött

CÍME : 1126 Bp. Böszörményi út 24.

LEVÉLCÍM : 1525 BUDAPEST , Pf. 757.

TELEFON : 155-27-22

TELEFAX : 155-47-63

TELEX : 22-3111

AGROBANK RT



AGROBANK RT

1992. JÚLIUS 2.

A szakszervezetek tartanak az olcsó mexikói munkaerőtől

Szabadkereskedelmi társulás Észak-Amerikában

A világ legnagyobb szabadkereskedelmi övezete van kialakulóban Észak-Amerikában, ahol a tervek szerint még a nyár vége előtt az Egyesült Államok, Kanada és Mexikó aláírja a gazdasági szupertömb létrehozásáról szóló megállapodást.

Az Észak-amerikai Szabadkereskedelmi Társulás (NAFTA) a világ legnagyobb vámmentes tömbje lesz, hiszen a három ország összesen 350 millió fős piacot képvisel, összesített éves bruttó nemzeti termékük pedig meghaladja a 6000 milliárd dollárt.

Az áruk és a tőke szabad mozgására irányuló nagyívű tervet 1991 tavaszán Bush elnök jelentette be, s a szakértői tárgyalások nyomán gyakorlatilag már aláírásra kész a NAFTA-megállapodás. Az Egyesült Államok és Kanada között a kereskedelem már napjainkban is többé-kevésbé vámmentes. Kanada és Mexikó között a kereskedelem éves szintje nem éri el a 3 milliárd dollárt. Ez az összeg szinte elenyésző az amerikai—kanadai kereskedelemhez képest, amely tavaly meghaladta a 175 milliárd dollárt. Kanada az Egyesült Államok első számú kereskedelmi partnere, az északi szomszédot Japán követi, míg Mexikó harmadik a sorban. Tavaly az USA és Mexikó egymással folytatott kereskedelmének értéke mintegy 60 milliárd dollár volt.

Mexikó gazdasági életében az Egyesült Államok meghatározó szerepet játszik: az ország exportjának 73 százaléka irányul az USA-ba, s onnan származik a Mexikóban befektetett külföldi működőtőke 70 százaléka. Számítások szerint a szabadkereskedelmi megállapodás nyomán az amerikai—mexikói kereskedelem 1995-ig évi 24 milliárd dollárral bővül majd, ugyanakkor 600 ezer új munkalehetőséget teremt Mexikóban. A NAFTA várhatóan 130 ezer új munkaalkalmat biztosít majd az USA-ban, elsősorban a mezőgazdaságban és a szolgáltatási ágazatban. Látni való tehát, hogy Kanada számára csaknem közömbös a NAFTA létrejötte, az ottani szakszervezetek azonban attól tartanak, hogy az olcsó mexikói áruk esetleges beözönlése akár negyedmillió kanadai munkahely elvesztését is „eredményezheti”.

Az Egyesült Államok szakszervezeteinek



Mexikóváros ipari negyede

többsége ugyancsak veszélyt lát a három országot felölelő szabadkereskedelmi övezetben. A mexikói bérek mindössze egyhatedét teszik ki az amerikaiak, így az olcsó és vámmentes mexikói áruk beözönlése — vélik a szakszervezetek — egyes iparágakat el-sorvaszthat. Különösen az autó- és a textilipar, illetve ezen ágazatok foglalkoztatottsága kerülhet veszélybe.

A félelem oka az, hogy már az elmúlt két évtizedben is csaknem kétezer amerikai vállalat telepítette át termelésének egy részét a déli határon túlra, az úgynevezett maquiladora cégekbe. (Huszonhat esztendővel ezelőtt az USA és Mexikó megállapodást kötött az úgynevezett maquiladoragazdaságról. Ennek lényege, hogy a közös határ mexikói oldalán az amerikai vállalatok összeszerelő üzemeket létesíthetnek, ahol az USA-ból bevitt részegységekből késztermékeket gyártanak. Ezután a késztermékeket visszaszállítják az Egyesült Államokba, ahol csak a hoz-

záadott érték után vetik ki a vámot. Az igen alacsony mexikói munkabérek és termelési költségek tehát ilyen módon „táplálják” hosszú ideje az amerikai vállalatokat és a gazdaságot.) Nem kétséges, hogy a vámok eltörlése nyomán ismét nagy számban élnek majd az amerikai cégek a mexikói vállalat-alapítással és az ottani termeléssel. Már ma is jelentős például a Mexikóban gyártott amerikai autóalkatrészek és gépkocsik száma: némi túlzással a határ déli részét Detroit-alsónak nevezik...

Ugyancsak fontos piacvédelmi biztosíték az amerikai ipar számára a származási bizonyítvány megkövetelése: csak azok a mexikói áruk élvezhetnek vámmentességet, amelyek döntő mennyiségben mexikói anyagot, részegységeket és munkát tartalmaznak. Erre a fontos dokumentumra azért van szükség, mert az USA-ban — jogosan — attól tartanak, hogy a külföldi, elsősorban a délkelet-ázsiai cégek Mexikót használják majd

ugródeszkául az amerikai piacra való behatolásukhoz.

Nem lelkesednek a NAFTA-ért a latin-amerikai országok sem. Többségük úgy véli, hogy Mexikó gazdasága az ő kárukra erősödik majd meg, s a szorosabb mexikói—amerikai kapcsolatok miatt elveszítik amerikai vevőik egy részét.

A kereskedelem-politikusok egy részének véleménye szerint az észak-amerikai szabadkereskedelmi társulás a világkereskedelem szabadsága helyett inkább a világkereskedelem „tömbösítésének” irányába hat. Véleményük szerint féltő, hogy az Európa-erődítmény után Amerika-erődítmény jön létre. Ennek elkerülése érdekében is ajánlatos volna, hogy a GATT kereteiben immár hatodik éve folyó tárgyalások a világkereskedelem további liberalizálásáról belátható időn belül eredményre vezessenek.

FOTÓ: MTI KÜLFÖLDI KÉPSZERKESZTŐSÉG

Egy csepp a tengerből, amely elborítja az országot

Lecsapó ellenőrzés a „nemzetközi piacon”

Dél előtt tíz óra: a Budapesti Vám- és Pénzügyőrség hadnagya tudatja kollégáival és a rendőrökkel a „hadititkot”, hogy melyik „nemzetközi piacra” mennek. A rövid, kisebb hadműveletet érzékeltető eligazítás után megindul a gépkocsikonvoj — rendőrautókkal, mikrobuszokkal és rabomobilokkal. A vámosok nagy fogásra számítanak...

A Csajkovszkij téri piacot egy perccel belül szinte hermetikusan lezárják. Nem nehéz a dolguk: a kapuk között magas vaskerítések, kiugrani — különösen nagy csomaggal — lehetetlen. Közben a hangosbemondó is megszólal: pánikra semmi ok, ellenőrzés következik, ami alatt a vásárlás „zavartalanul” folytatódhat.

Ennek ellenére kisebb tumultus a mellékkapuknál, ahonnan az igazoltatás után bárkit kiengednek. Néhanyan morognak, mások megjegyzéseket tesznek, egy ismert színész nő pedig nem kis dühvel csak annyit vág oda a rendőröknek: legalább a

magyarokat engedjék ki... Bent megkezdődik a razzia. Az árusok közül többen villámgyorsan csomagolni kezdenek, a vámosok legelőbb őket igazoltatják. Kérik a vámárnyilatkozatot, útlevelet, jogosítványt, forgalmi engedélyt, aminek praktikus oka van: a forgalmi engedélyt mutatókat kikísérik az autókhoz... A külföldiek egy hangos szó nélkül veszik tudomásul az ellenőrzést, akinek nincsen vámárnyilatkozata, az pakol és megy. Kint is várják őket a vámosok, s viszik mindegyiket a vámhivatalba. A piacfelügyelő készséges: tolmácsot is biztosít a vámosok-

nak... Ettől függetlenül meglehetősen indulatos lesz, amikor fotós kollégám kattogtatni kezdi gépét, mondván: ez magánterület, s engedélyt csak ő adhat... Némi huzavona után kisebb üldözéssel verseny az egyik biztonsági őr és fotósunk között — utóbbi kerítésen kívül marad, a tulaj pedig fenyegetőzik, még órák múlva is.

Dühe érthető. A piac közepén a placon több tucat olyan árus, akinek sem vámpapírja, sem az áru eredetét igazoló irata, sem vállalkozói igazolványa, csak a piaci helyfoglalásra jogosító cetlije... S messziről lerí róluk, hogy csempészárut próbálnak eladni. Kérdezem az egyik vámtisztet: „bűnpártolás” miatt felelősségre vonható-e a piac vezetősége. Rezig-náltnak felel: elvileg megpróbálható, de volt már per emiatt, s az illetékes hatóság nem nyert.

Akik az áru eredetét igazoló papírokat mutatnak, azokkal nem foglalkoznak tovább a vámtisztek, csak

annyit jegyeznek meg: egyszer megvették az árut, azóta ezzel a papírral igazolják. Az egyik török árus vi-gyorogva bólogat: így van. S azt sem állítják elő, aki — nem kereskedelmi mennyiségben — a saját holmijait árulja. A vámosok és a rendőrök megértően bólogatnak: ez van.

A kapun kívül, a rendőrök és vámosok gyűrűjében viszont egyre többen gyűlnek össze. Körülöttük rengeteg olyan áru — főként cigaretta, szesz, műszaki cikkek —, amelyek évente több milliárd forint értékben vám és adó nélkül kerülnek értékesítésre, a hazai kereskedők és az állam nem kis kárára. S azon fantomcégek hasznára, akik papírt adnak az illegális áruhoz. Az ellenőrzések során nem egyszer tűnt fel: más-más árusoknak ugyanaz a cég adott papírt, egyiknek cipőről, másinak műszaki cikkekről, a harmadiknak cigarettáról és szeszről...

De a vámosoknak egyelőre nincsen energiája, elegendő embere ar-

ra, hogy e cégek kilétét kivétel nélkül kinyomozzák. A fantomcégeket ugyanis nagyon nehéz, szinte lehetetlen megtalálni — ezzel küszködik az adóhivatal is, nap mint nap.

Most csak arra figyelnek a vámosok, hogy kiszűrjék az illegális kereskedőket. Ennek eredménye látható is az I. számú vámhivatalban, ahová hihetetlen mennyiségű árut szállítottak be — csupán egyetlen ellenőrzés nyomán. S tételesen készülnek a feljegyzések több tízezer termékről. Sójajt az egyik vámtiszt: mire egyesével megszámlolja például a kilóra mérhető Dacia-kulcsokat, s fölveszi a jegyzőkönyvet, újra kezdheti az egészet... Ez csak egy csepp volt a tengerben.

Mert a tegnapi Csajkovszkij-parki ellenőrzés csak a kezdete volt annak, ami a közeljövőben — a vámtisztek ígérete szerint még nagyobb erővel — folytatódik.

• J. Kiss Sándor

Az ipari szövetkezetek állami és bankgaranciát várnak

A 3700 ipari szövetkezet közül 350 jelentett csődöt, s 400-nál folyik felszámolás — mondta Sümegey Csaba, a Magyar Ipari Szövetség elnöke a tegnapi sajtótájékoztatóján. Főleg kisszövetkezetek gazdálkodása mondott csődöt, ám néhány nagy cég is erre a sorsra jutott. A szövetkezetek gazdálkodását érintő törvényekkel az OKISZ nem elégedett, mert azok a gazdálkodás problémáját nem oldják

meg. A piachiány, a tőkehiány és a gyenge menedzsment a jellemző. Mivel az ipari szövetkezetek főleg keleti és hazai piacra termeltek, s nagy részük termelési színvonala nem éri el a nyugati szintet, így szeretnék visszaszerezni a volt szovjet vevőket.

Ám ehhez állami és bankgarancia szükséges. Bár nálunk az egy főre eső megtakarítás mára meghaladta a

nyugati átlagot, ám a tőke nem mozog a piac irányába. Az állami vagy konzerválása pedig döglött tőke — bírálta az elnök a magyar privatizációt.

A menedzsmentreteg kialakítása érdekében pedig olyan oktatási programot dolgozott ki a szövetség, amelyben amerikai, svéd és osztrák szakemberek saját hazájukban oktatják a magyar vállalkozót. Az OKISZ

nem kíván párttá alakulni, érdekképviseleti szerepét viszont erősíti — mondta az elnök. Szerinte sem az ellenzéknek, sem a kormányzó pártoknak nincs gazdaságpolitikája, amelylyel a kibontakozás megindulhat. Ennek ellenére jó a kapcsolat mind a pártokkal, mind a minisztériumokkal.

• N. I.

Elmaradt a valutavásárlási roham

MTI

Továbbra sincs roham a valutaváltóhelyeken, annak ellenére, hogy július 1-jétől jelentősen megemelkedett az állampolgárok turistakerete. A Magyar Nemzeti Bankban elmondták: egyelőre nincsenek összesített adataik arról, mennyivel több külföldi fizetőeszközt vásárolt a lakosság az intézkedés hatására. Nem kaptak egyik kereskedelmi banktól sem jelzést arról, hogy a készletek elfogytak volna. Az Országos Takarékpénztárnál szintén nem rendelkeznek még pontos adatokkal azzal kapcsolatban, hogy mi történt az elmúlt néhány nap során. A takarékpénztár több mint 260 egysége közül egynél sem jelentettek rendkívüli forgalmat, nem növekedett a korábbiakhoz képest a fiókok valutaigénye. Tapasztalható, hogy a legtöbb pénzváltóhelyen mérsékeltlen növekedett a forgalom, a váltási tételek száma a korábbiakhoz képest kétszerese. Ezt azonban elsősorban azzal magyarázzák az OTP-nél, hogy nyávan, megkezdődött a turistaszezon, és nagyon sokan utazáshoz váltják ki a valutát. A pénzváltások során azonban az állampolgárok jelentős része nem használja ki a teljes keret-

Ént privatizálják a vendéglátást

alógust készített az ÁVÜ

Fontos háttérpárral rendelkező cégeknek — így a Juventusnál és a Juniornál — pedig egyedileg mérlegelik a privatizációt. A 10 főnél kevesebb dolgozót foglalkoztató üzleteket az előprivatizáció keretében árverezik el, vagyis az it. döntése csak a nagyobb éttermekre, büfékre, eszpresszókra vonatkozik. Az árverések valószínűleg ősszel fognak elindulni. A Fővárosi Ruházati Szolgáltató Vállalatot államigazgatási felügyelet alá vonták az it., mert igen nagy értékű boltjainak árverését biztonságosabbnak találta az általa kinevezett

rosabbra próbálják fűzni a kapcsolatot a leendő befektetőkkel, és hatékonyabbá akarják tenni az ismeretterjesztő tevékenységet. Ennek keretében olyan fórumokat akarnak létrehozni, amelyek a kapcsolattartást biztosítják. Megjelent az ÁVÜ új katalógusa, amely az átalakult — és privatizálásra váró — állami vállalatok megvásárlásához nyújt széles körű információt három nyelven. (A katalógus megrendelhető az ÁVÜ programirodájánál, 1074. Bp. Hársfa utca 21.) Az új koncepció szerint az ÁVÜ szinte a befektetők

Az olaj biztonsági készletezése a kormány előtt

Nemzetközi normák szerint — de kinek a zsebére?

MH-információ

Másfél éves vajúdás után tegnap végre a kormány asztalára került a kőolaj és kőolajtermékek biztonsági készletezéséről szóló törvényjavaslat. A kötelező készletarárolást ugyanis valamennyi fejlett, piacgazdasági országban törvényi szabályozás írja elő. Magyarországon az emlékeztető taxisblokádot követően liberalizálták a kőolaj és

gias kérdés, amely túlnő a részvénytársasági formában működő olajipar keretein, és a jelenlegi szabályozási feltételek mellett meghaladja annak teherbíró képességét is. Ugyancsak nem tisztázott egyelőre, hogy a nagyobb készletárolás forgóeszköz igényét ki fedezi, illetve továbbhárítják-e a fogyasztóra. Egy korábbi, sajtóban is publikált előzetes becslés szerint ugyanis az üzemenyagoknál ez

Földre száll az orosz űrbiznisz is?

MH

A Szovjetunió felbomlásának és az utódállamok igen rossz gazdasági helyzetének egyik fő áldozata és vesztese az űrkatatás, illetve az ehhez kapcsolódó ipari háttér. A vágató infláció és a volt szovjet űripar gazdáltsága miatt az űrprogramok szinte teljesen leálltak, még a karbantartás finanszírozása is komoly gondot jelent.

Az orosz űrhajózási hivatal nem rendelkezik éves költségvetéssel, a jelenlegi válságos gazdasági helyzetben kénytelen negyedévről negyedévre élni és gazdálkodni.

A mintegy 30 éven át tartó hidegháborús szovjet—amerikai űrverseny — amely mindkét részről hatalmas összegeket, sok esetben felesleges presztízsbetűzéseket emésztett fel — véget ért. Az amerikai űrhajózási hivatalnál azonban nyoma sincs a hurrahángulatnak, a NASA-nak ugyanis meg kell küzdenie saját válságával. A szeptember 30-án végződő költségvetési évre az amerikai törvényhozás a NASA számára 14 milliárd dollárt szavazott meg, de már ennek az összegnek az elfogadtatása is nehézségekbe ütközött. A NASA tevékenységének középpontjában az emberlakta űrállomás meg-

építése, felbocsátása és működtetése áll. Ezen a területen a Szovjetunió jelentős előnyre tett szert, hiszen a Mir űrállomáson tartózkodó űrhajósok évek óta megfigyelhetik a Földet és végezhetnek tudományos kísérleteket a tartós súlytalanság állapotában. Anyagi eszközök hiányában a NASA már lemondott az újabb Hold-expedícióról, valamint a Mars-utazásról, ezekre a programokra valószínűleg nem kerül majd sor a következő húsz évben. Nem hajlandó viszont lemondani a Freedom űrállomásról, ahol a tervek szerint több hónapon és éven át végezhetnek kísérleteket, megfigyeléseket az űrhajósok. A Freedom-program 30 évre szóló költségvetése 118 milliárd dollár. (Összehasonlításképpen: ez az összeg mintegy harmada az USA idei költségvetési hiányának.)

A NASA anyagi gondjai természetesen nem hasonlíthatók a padlóra került orosz űrhivataléhoz, de tudomásul kell vennie, hogy az Egyesült Államokban az űrkatatás jelenleg nem tartozik a legfontosabb feladatok közé. Egyelőre kilátástalannak tűnik az orosz űrkatatás finanszírozása, ezért az érdekelt hatóságok, gyárak és tudományos intézetek igyekeznek az eddig szupertitkos technikákból, technológiákból és berendezésekből pénzt csinálni. Külföldi űrhajósok 10-15 millió dollárért eltölthetnek egy hetet az elagott Mir űrállomáson. A „bérmunkából” befolyó pénz így sem elegendő az űrállomás karbantartására, valamint a működéssel kapcsolatos földi költségek fedezésére. (Az 1986-ban felbocsátott Mir eddig 35 ezerszer került meg planétánkat, s orosz szakértők véleménye szerint igencsak leroppant állapotban van.)

Az amerikai védelmi minisztérium nemrégiben 13 millió dollárért vásárolt Moszkvától két Topáz miniatomreaktort, amely a műholdak energiaellátását biztosítja. Az USA ezzel a berendezéssel és a hozzá szükséges technológiával nem ren-

delkezett, kikísérletezése csaknem egymilliárd dollárba kerülne. Oroszország viszont hajlandó volt igen olcsón eladni a csúcstechnikát képviselő berendezéseket. Moszkva eladásra kínálja az USA-nak és más űrhatalmaknak a világ legnagyobb tolóerejű hordozórakétáját, az Energiát. A NASA szerint szó lehet arról is, hogy 1 milliárd dollárért megvásárolja az Energia rakétát. Érdeklődnek az amerikaiak a Szozuz—2 űrhajó iránt is, amelyet a Freedom-program mentő-űrhajójaként kiválóan fel tudnak használni.

Szeretnék a bevételek és a túlélés érdekében minél nagyobb mértékben „kommercializálni” az orosz űripart. A bérfellövések megrendelői azonban egyelőre nem tolonganak. Részben az utódállamok bizonytalan politikai és gazdasági helyzete miatt, másrészt pedig azért, mert a nem katonai jellegű mesterséges holdak felbocsátásának piacát a túlkínálat jellemzi.

A gazdasági visszaesés miatt az utóbbi években a világos lelassult a távközlési, meteorológiai, valamint a távoktatási célokat szolgáló műholdak Föld körüli pályára juttatásának üteme. Ráadásul, miközben csökken a bérfellövések száma, bővül a szolgáltatást kínáló kör (Kína, FÁK).

A kereskedelmi űripar, tehát a bérfellövések legsikeresebb vállalata a 11 nyugat-európai országot tömörítő Arianespace. Jelenleg ez a vállalkozás ellenőrzi a piac 60 százalékát. A tervek szerint az Arianespace idén kilenc rakétával összesen 12 műholdat bocsát fel a világűrbe. Jól jellemzi a konzorcium sikerét, hogy a tavalyi üzleti évet 20 millió dollár nyereséggel zárta, s már 21 további műhold felbocsátására kapott megbízást.

• G. Gy.

Lengyel részvények Bécsben

A bécsi tőzsde kelet-európai kapcsolatainak legfontosabb újdonsága, hogy a legnagyobb osztrák államosított bank, a Creditanstalt megkezdte lengyel részvények bevezetését a bécsi tőzsdére.

Mint a bank szóvivője a Magyar Hírlap tudósítójának kérdésére megjegyezte, számolnak azzal, hogy a magyar papírok után a lengyel részvények iránt is érdeklődés mutatkozik nyugati befektetők körében. A bécsi pénzügyi egység egyelőre csak öt lengyel papírt vett fel az eladási listára, és ezeket a cégek fizetőképessége szerint választották ki.

A Creditanstalt szóvivője szerint a lengyel cégek között vannak olyanok is, amelyekben nyugati pénz is fekszik, de két olyan lengyel vállalat is szerepel a listán, amelyek teljesen hazai tulajdonban vannak.

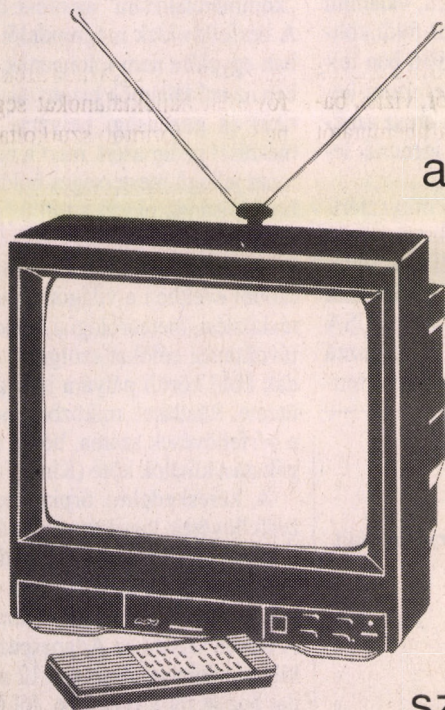
A magyar papírok közt az elmúlt héten a Skála gyengének bizonyult, viszont egy rövid megingás után a Fotex megint feltornázta magát a három héttel ezelőtti nivóra. A többi magyar papír iránt „gyenge, illetve nyárisan lanya volt az érdeklődés” jelentet-

	Erste	Girozentrale	Creditanstalt
Martfü	255—275	-	-
Skála Coop	140—155	140—160	140—160
IBUSZ	380—405	380—405	-
Főnix	215—235	210—230	-
Müszki	1070—1270	1070—1270	-
Novotrade	82—92	84—95	-
Fotex	39,00—40,50	39,00—40,00	39,00—41,00
Hemingway	385—410	385—410	-
Budaflex	79—89	79—89	-
Nitroil	1800—2300	-	-
Telfos	893—913	-	-
Bonbon	-	-	-
Hemingway	240—255	240—255	-
Gardenia	63—78	-	-
Styl	800—900	-	820—900
Zalakerámia	250—260	-	-
Konzum	60—75	60—75	65—85
Hungagent	-	-	330—400

• Pogány Jenő Géza

A Magyar Távközlési Vállalat által kibocsátott III. sorozatú Távközlési kötvény vételi árfojyama az OTP Banknál 1992. július 6-ától—július 14-éig: 100 százalék.

Legye nyertések



Az Olimpia az emberiség talán legrégebbi hagyománya, különleges alkalom a legjobbak számára, hogy bebizonyítsák képességeiket. És most bárki részese lehet a sikernek, mert a Samsung Electronics Magyar Rt. **500 db rádiós walkmant és 500 db CD-walkmant** sorsol ki azok között, akik június 22-től augusztus 9-ig Samsung színestelevíziót, videómagnót vagy videokamerát vásárolnak. Élvezze, és örökítse is meg a nyár és az Olimpia legszebb pillanatait termékeink segítségével!



Vágja le
biekben
és a szá
a számla
31-ig kü
Budapes
1992. sz
közjegy

Rádiós
37 cm-e
lyozós v

CD-walk
levíziót,
és VC-E

Szerenc
nevüket
Magyar
kekre v
által kib

Autóipar: vége a nehéz éveknek?

Idén 35 millió autó gördül ki a gyárakból

Nem sok jót hozott az elmúlt két-három esztendő a világ autógyártói és -kereskedői számára. Tavaly például a gépkocsieladások a világon 2 százalékkal csökkentek, az 1980—81-es recesszió óta a legnagyobb mértékben. Hasonló irányzat jellemezte a gépkocsigyártást is, amely szerte a világon kisebb termeléssel és zsugorodó piaccal volt kénytelen szembenézni. A legújabb előrejelzések szerint a nehéz esztendők végetértek, s 1996-ig mind az autógyártók mind pedig a kereskedők bővülő piaccal számolhatnak.

A piacutató-intézetek egybehangzó véleménye szerint idén 1,3 százalékkal emelkedik a kereslet az új gépkocsik piacán. Tavaly a világon 34,2 millió új gépkocsi talált gazdára, idén várhatóan 34,7 millió autót adnak el. A szakemberek optimista véleményüket arra alapozzák, hogy több évi apály után Észak-Amerikában, Nagybritanniában és Spanyolországban érezhetően növekszik a kereslet, s továbbra is erős marad a piac Olaszországban és Latin-Amerikában. Németországban tavaly rekordmennyiségű autót, 4,2 millió darabot értékesítettek. Ez a mennyiség félmillióval volt több, mint egy esztendővel korábban, s a piacrobbanást egyértelműen a két Németország egyesítésének „szívóhatása” váltotta ki. Ez a konjunktúra azonban egy időre végetért, az előrejelzések szerint Németországban idén 3,7, jövőre pedig 3,5 millió autót mutatkozik majd fizetőképes kereslet. Nem véletlen, hogy a német autóipar újabb elsősorban a külföldön „erősít-

tett” bele. A luxus- és a tömegigényeket kielégítő német autók még népszerűek a világon, bár versenyképességük romlik a piacon. Ennek zárólag az az oka, hogy a német munkabérek a legmagasabbak a világon, s ez igencsak látható a Németországban gyártott kocsik árának alakulásában. Ráadásul a japán versenytársak sorra hozzák forgalomba új kocsijaikat a luxuskategóriában, ahol néhány éven belül meg akarják törni a Mercedes és a BMW szinte egyeduralgoló piaci pozícióit.

A német autóipar miniváltsága nyomon követhető a termelés alakulásában is. 1991-ben 4,65 millió gépkocsit gyártottak, s ugyanennyi lesz az idei termelés is. Az előrejelzések szerint 1993-ban 4,5 millióra csökken a termelés, amely csak 1996-ban éri majd el a 4,7 milliós szintet. Érdemes megjegyezni, hogy míg idén az Egyesült Államokban 6,2, 1996-ban már 7,1 millió gépkocsit állítanak elő.

Az elmúlt években az amerikai autóipar kénytelen volt önmagát szá-

mottevően karcsúsítani. A General Motors, a Ford és a Chrysler több százezer dolgozóját bocsátotta el, miközben több tucat észak-amerikai gyárban szüntették meg véglegesen a termelést. Jól jellemzi Detroit „állapotát”, hogy a General Motors a tavalyi esztendőt több mint 4 milliárd dolláros rekord-deficittel zárta. A három nagy kénytelen tudomásul venni, hogy a japán kocsik piaci részesedése most már tartósan 30 százalék fölött marad az USA-ban. A Toyota, a Honda és a többiek már csaknem 20 gyártóüzemmel rendelkeznek amerikai földön. Az előrejelzések szerint 1996-ban az amerikai piacon 10 millió személygépkocsit értékesítenek majd az idei 8,7 millióval szemben.

1988 és 1990 között Japánban 38 százalékkal növekedett az odahaza eladott gépkocsik száma, tavaly viszont a statisztikák 5 százalékos csökkenést mutattak. Idén a kereslet újabb 4-5 százalékkal mérséklődik Japánban, ahol várhatóan 4,7 millió gépkocsit értékesítenek majd. Jövőre megindul a kereslet lassú bővülése, a bűvös ötmilliószámot pedig várhatóan 1995-ben lépik át az eladások.

Miközben odahaza csökken a japán kocsik piaci forgalma, a termelés, s ezzel párhuzamosan az export dinamikusabban növekszik. 1991-ben 9,7 millió autót gyártottak a szigetországban, 1996-ban a termelés már meg fogja haladni a 10,3 milliót. Ugyanakkor számottevően bővülnek a japán autógyárak külföldi termelőkapacitásai is.

Noha a nyolcvanas évek nagyob-

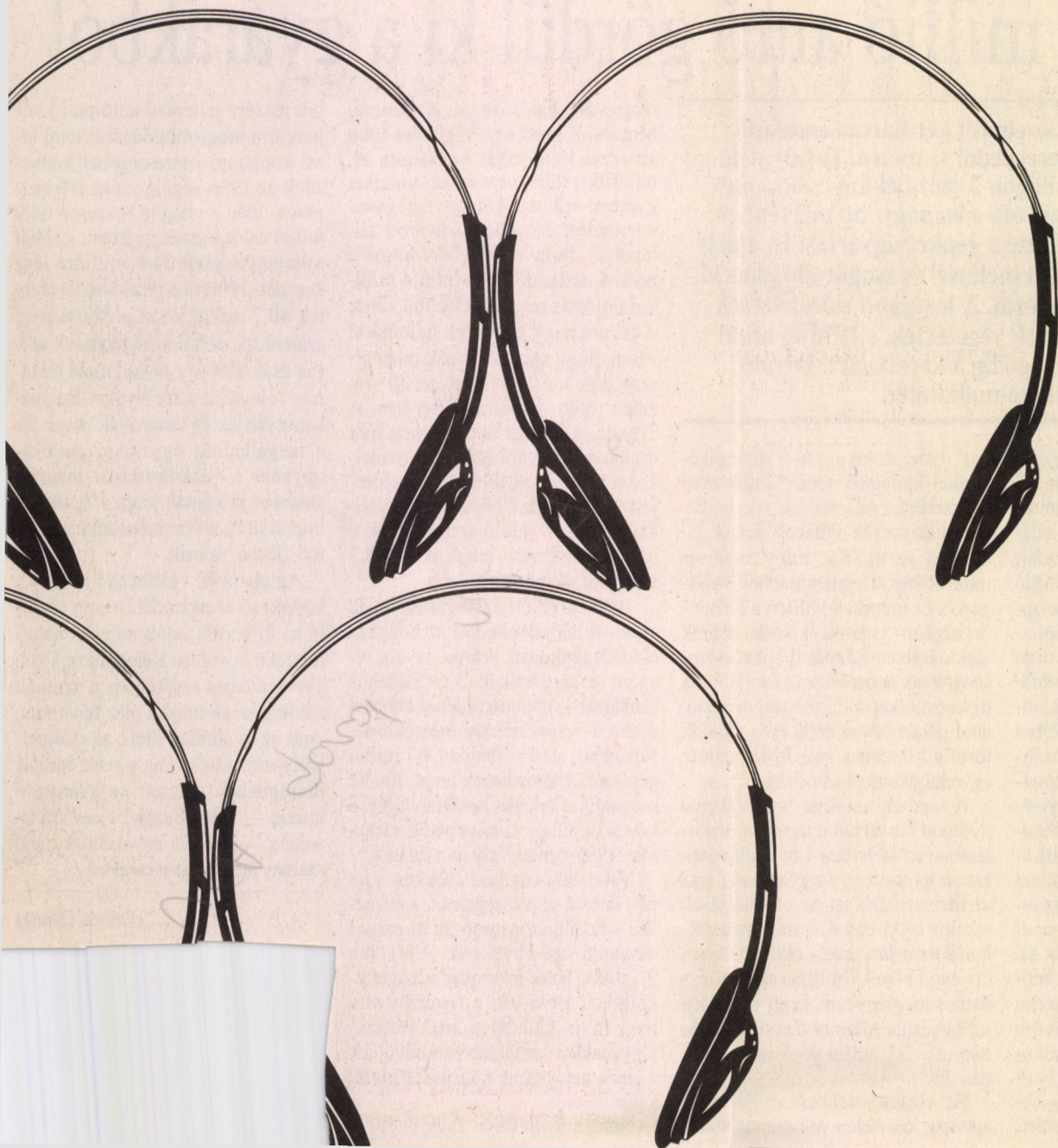
bik részére jellemző autóipari konjunktúra megismétlődésére nem lehet számítani, összességében kedvezőek az 1996 végéig szóló előrejelzések. Idén a világon összesen 34,9 millió autót fognak gyártani, s ebből a mennyiségből 34,6 millióra lesz kereslet. 1996-ra a piacutató intézetek 40,7 millió kocsit előállításával számolnak, ebből a várakozások szerint csak 250 ezer marad majd raktáron. A legtöbb autót Nyugat-Európában gyártják és vásárolják majd. Ez a megállapítás egy kissé csalóka, ugyanis a vásárlásokban jelentős szerepet játszanak majd a Japánból importált és a kontinensünkön gyártott „japán” kocsik.

Az elemzők véleménye szerint a következő öt esztendőben nem várható az új kocsik iránti kereslet nagymértékű bővülése Kelet-Európában. Térségünkben továbbra is a használt autók jelentik majd a piac bővülését. Ami az új autók iránti, az előrejelzők szeimt elsősorban a kelet-európai országokban gyártott és gyártandó kocsik — Opel, Suzuki, Fiat, Volkswagen — eladásai növekednek majd szerény ütemben a térségben.

• Gonda György

HIRDETÉS

1992. július 6., hétfő



Az üzleti élet adócsökkentésben reménykedik

A választásokon győztes Munkáspárt vezette kormánykoalíciótól az izraeli üzleti világ mindenekelőtt a gazdaság felpezsdítését és az állami vállalatok privatizálásának felgyorsítását várja.

Az öbölháborút követő mérsékelt gazdasági fellendülést már a tavalyi esztendő második felében felváltotta a visszaesés, amelynek kedvezőtlen irányzatai az idei év eddig eltelt részében is folytatódtak. Izrael gazdasága a tervekkel ellentétben nem tudta „felszívni” a tavalyi 200 ezer — elsősorban a volt Szovjetunióból érkező — bevándorló többségét, így a munkanélküliség 1991 végére elérte a 11 százalékot. 1992 első felében az állástalanok száma tovább növekedett, arányuk már meghaladja az aktív lakosság 12 százalékát.

Az izraeli gazdaság egyik húzóágazata az építőipar, amely egyrészt jelentős keresletet gerjeszt a többi termelőágazat irányába, másrészt pedig számos új munkaalkalmat teremt. A bevándorlók számának drasztikus visszaesése nyomán jelentősen csökken a lakásépítési tevékenység, s ezt megérzi az egész gazdaság.

Egy esztendeje folyamatosan csökken az ipari termelés, valamint a hazai piac fogyasztása. Megtorpant a beruházási tevékenység is, s az export mérsékelt bővülése

nem tudja ellensúlyozni a hazai kereslet-csökkenést. Némi vigaszt jelent, hogy az infláció a tavalyi 18-ról 14 százalékra csökkent, s számottevően mérséklődtek a kamatlábak is. Vontatottan halad a korábban meghirdetett privatizációs program: 1988-ban az állami vállalatok értéke 5 milliárd dollár volt, s azóta csak 500 millió dollár állami vagyon került magánkézbe.

A költségvetés hiánya tavaly a bruttó hazai termék (GDP) 9 százalékával volt egyenlő, amely nemzetközi összehasonlításban is meglehetősen magas.

Tavaly a GDP 14 százalékát fordították a védelmi ágazatra, amely ugyan lényegesen alacsonyabb a nyolcvanas évek közepének 40 százalékánál, de még mindig akadályos egy jelentősebb gazdasági fellendülésnek.

A kutatási és fejlesztési kapacitások 65 százalékát a gazdasági szempontból improduktív katonai ágazat foglalja le, mintegy „ellopván” az anyagi és szellemi erőforrásokat a termelési és szolgáltatási szektortól.

Az újabb települések építésének beszüntetése a megszállt területeken egyúttal azt is jelenti, hogy az Egyesült Államok megadja Tel-Avivnak a korábban befagyasztott 10 milliárd dolláros hitelgaranciát. A garancianyújtás nyomán várhatóan javulni fog Izrael hitelképességének nemzetközi megíté-

lése, s bővülnek az ország és az izraeli vállalatok hitelfelvételi lehetőségei.

Távolról sem mindegy, hogy miként használják majd fel az új hiteleket. Néhány közgazdász Izraelben attól tart, hogy az új hitelek jelentős részét a kormány az állami vállalatok fenntartására fordítja majd, amely többek között a privatizációs program megvalósításának további elhúzódtását jelentheti. Többségben vannak azonban azok a szakemberek, akiknek a véleménye szerint a beáramló hiteleket a kormány a gazdaság élénkítésére, a kereslet bővítésére fordítja majd. Az üzleti élet azt várja az új kormánytól, hogy az jelentősen bővíti kiadásait az infrastruktúra fejlesztésére, s egyúttal csökkenti majd a vállalati nyereségadót. E két intézkedés, valamint a békésebb politikai környezet már rövid távon is kedvezően hat a gazdasági növekedésre, valamint az élénkülés „tartósítására”.

A kibékülést és az ország biztonsági érdekeit szolgáló új politika felkeltette a külföldi beruházók érdeklődését is. Izraelben arra számítanak, hogy a következő években érezhetően megnövekszik a működőtőke beáramlása az országba. Ezzel párhuzamosan Izrael bővíteni kívánja kereskedelmi kapcsolatait a világ országaival, elsősorban a kelet-európai térség államaival. Gyors

ütemben növekszik az izraeli cégek kereskedelmi forgalma térségünk vállalataival, s dinamikusabban bővül a vegyesvállalatok száma is. Az izraeli cégek újabban mind nagyobb érdeklődést tanúsítanak a kelet-európai privatizációs programokban való részvétel iránt is.

Az előrejelzések szerint a politika- és kormányváltás kedvező hatásai a gazdaságban legkorábban csak az év vége táján lesznek érezhetőek. Idén még nem várható a munkanélküliség és a költségvetési hiány érezhető csökkenése. Az infláció mérséklődése, valamint a kamatlábak csökkenése és a sékel folyamatos leértékelése kedvező környezetet teremthet a gazdasági fellendülés és nem utolsósorban a külföldi működőtőke számára. A legfontosabb feladat a hazai fizetőképes kereslet ösztönzése. Természetesen nagy figyelmet fordítanak a kivitel fokozására is, de a szakértők véleménye szerint az izraeli gazdaság fellendülését elsősorban a belső piacnak kell gerjesztenie. Csodákra természetesen az új kormány sem képes, de ténykedésének első jelei arra mutatnak, hogy 1992 mind politikai mind pedig gazdasági szempontból a fordulat éve lesz Izraelben.

alábbis az előkészítésében — inkább a tavalyi starthitelt idézi... Amikor is többszöri bejelentés s

szó...

• J. Kiss Sándor

utan kerünet sor a terv végrehajtására, amely egyben az átalakulás előfeltétele is.

próbáljanak piacon maradni. Nos ez nem sikerült, hiszen a közelmúltban a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei

alapfeltételeit.

• Sz. B.

A volt szovjet leszállópályák továbbra is kihasználatlanok

Repülési tervek

A magyar légi közlekedés modernizálásához 750 millió dollár lenne szükséges — hangzott el tegnap az Amerikai Légügyi Hatóság (FFA) által rendezett konferencia megnyitóján. A kelet-európai szakembereknek rendezett szeminárium célja, hogy közös megoldásokat alakítsanak ki a légi közlekedés problémáinak megoldására és együttműködjenek a távlati fejlesztésekben.

Joan Bauerlein, az FFA igazgatója elmondta, hogy a repülés infrastruktúrájának fejlesztéséhez előteremthető az anyagi fedezet. Például Európában az országhatárok átlépésekor magas jogdíjakat szednek az adott állam szervei. Amerikában ezek a költségek a repülő-

jegy árába vannak beépítve. A légi-kikötők bővítésében és felújításában szívesen részt vesznek a különböző bankok, mint például az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank.

Elhangzott még, hogy amerikai részről továbbra is érdekeltek a volt szovjet katonai leszállópályák polgári hasznosításában. A kifutópályák alkalmasak akár a legnagyobb polgári repülésben használatos gép, a Boeing—747-sek fogadására. Több ilyen üresen álló objektum van, de viszonylag konkrét tervek egyelőre csak a prágai katonai repülőtér átépítésére vannak.

• V. A. I.

Reuter: a derűlátásnak vége

MTI

Meglehet, a kelet- és közép-európai országok a legrosszabb időszakot élik át a piacgazdaság felé vezető úton, egyelőre még sincs garanciájuk arra, hogy közel volna a gazdasági fölépülés — jelentette hétfőn Budapesti Reuter

ma jellemzi: mind-mind fájdalmas hírek a teljesítményében erősen visszaesett gazdaság és a kapitalizmus gyümölcseit türelmetlenül váró lakosság számára. Már Magyarország, a piacgazdaság felé tartó országok éllóvasa is földalta derűlátó előrelátásait, amelyekben pozitív con-

A Nyugat Debrecenen át közeledik a Kelethez

Nyugati és keleti vállalatok, kormányok egyaránt úgy látják: Debrecen földrajzi fekvésének, múltjának és jelenének köszönhetően ideális helye lehet gazdasági kapcsolataik megszervezésének — tudtuk meg tegnap délelőtti sajtótájékoztatóján Hevessy József polgármestertől. A kijelentés alapja: a napokban a városban amerikai, francia, orosz és olasz politikusok tárgyaltak.

A debreceni önkormányzat, valamint a Regionális Gazdasági Fejlesztési Alapítvány vállalkozik a különböző államok és a hazai befektetők együttműködésének közvetítésére.

Az amerikai Kisvállalkozást Fejlesztő Alapítvány például 1994 szeptemberéig évente 250 ezer dollárral segít egy számítógépes adatbank létrehozásában, továbbképző tanfolyamok szervezésében. A debreceni orosz főkonzul 27 állam, köztük ukrán, belorusz, orosz és kazah cég nevében magyarokkal közös ve-

gyesvállalat alapítására tett ajánlatot, amelyet 24 millió forintos alaptőkével valószínűleg rövidesen be is jegyeznek. A politikus külön kiemelte, hogy a hajdani Szovjetunió területén a gazdasági szakemberek nagyobb bizalommal fordulnak a nyugati országok felé, ha a kapcsolat egy volt szocialista ország közvetítésével jön létre. A francia nagykövet és a kereskedelmi attasé pedig a helybéliekkel karöltve szorgalmazza debreceni kereskedelmi kirendeltségük megalakítását. A befektetések biztonságán öröklődő központ talán már jövő év elején megnyithatja kapuit.

A segítő kezeket — úgy tűnik — nem mindig tudjuk megragadni. Ugyanis az amerikaiak szerint 8-10 hónap alatt több tízezer telefonvonalat építhetnének ki, ha a hazai törvények nem kötnék őket.

• N. T.

Intercontinental: a legjobb ajánlat nyert

A Szentkirályi „Egyetértés” Mgtsz vezetősege (6031 Szentkirály, Szent István tér 14.) értesíti hitelezőit, hogy a csődeljárással kapcsolatos egyeztető tárgyalását 1992. július 29-én 9 órára tűzi ki a Szentkirályi Községi Művelődési Házban (6031 Szentkirály, Kossuth u. 12.). Kérjük hitelezőinket, hogy az egyeztető tárgyalásra biztosítsák meghatalmazott képviselőjük jelenlétét.

A hatvanhatmilliós piac is nagy vonzerő Vietnam a következő tigris Ázsiában?

Tizenhét évi kényszerű elzárkózás után az amerikai vállalatok mind nagyobb érdeklődést mutatnak a ma még gazdasági embargó alatt lévő vietnami piac iránt. Sok amerikai közgazdász és vállalat véleménye szerint Vietnam Ázsia új tigrise lehet rövid időn belül, s ezt a lehetőséget elsősorban az amerikai cégeknek kellene kihasználniuk megelőzve a japán és nyugat-európai versenytársakat.

Ahogy növekszik Hanoi együttműködési készsége a háborúban eltűnt amerikai katonák földi maradványainak felkutatására, úgy esik mind több szó Washingtonban az embargó megszüntetéséről. Az egyik vezető amerikai gazdasági hetilap értesülése szerint Washington négylépcsős ütemtervet dolgozott ki a politikai és a gazdasági kapcsolatok újjáélesztésére, s szinte biztosra vehető, hogy a novemberi elnökválasztások után feloldják a Vietnam elleni embargót.

Érthető tehát, hogy a nagy amerikai vállalatok már „mozgolódnak”, s többen közülük már áttételeken keresztül jelen vannak a vietnami piacon. A 66 millió lakosságú Vietnam hatalmas eladási és befektetési lehetőségeket kínál a külföldi vállalatok és tőke számára. Nagy vonzerőt jelent, hogy miközben az újonnan iparosodó ázsiai országokban rohamosan emelkednek a munkabérek, Vietnamban a havi átlagmunkabér nem haladja meg a 30 dollárt. Az ázsiai ország igen gazdag nyersanyagban és kőolajban, valamint földgázban, s a természeti kincsek java része még kiaknázatlan. Nagy beruházási lehetőségeket kínál a fejletlen infrastruktúra is. Amennyiben az embargó feloldásra kerül, s az USA felveszi a diplomáciai kapcsolatokat Vietnammal, az ázsiai ország a Nemzetközi Valutaalaptól és a kereskedelmi bankoktól több milliárd dollár értékű hitelekre számíthat. Ezekből a pénzekből visszafizethető lesz az ország 160 millió dolláros külföldi adósságállománya, s lehetőség nyílik utak, kikötők, erőművek építésére és a telefonhálózat kiépítésére. Japán és nyugat-európai nagyvállalatok tucatjai már évek óta „nyüzsögnek” Vietnamban, hogy felkészüljenek a várható nagy gazdasági nyitásra, illetve a liberalizációra. Hanoi szívesen látna minél több amerikai céget és tőkét az országban, mivel így elkerülhető volna a japán vállalatok várható túlsúlya az ország gazdasági életében.

Az embargó ellenére jelentős mennyiségű amerikai fogyasztási cikk — Coca-Cola, Colgate fogkrém, gyógyszerek — kapható Vietnamban, amelyek kerülő utakon, elsősorban csempészet révén jutnak be az országba főleg Thaiföldről és Hongkongból. Az elmúlt hónapokban számottevően megélnékült az amerikai vállalatok puhatolódzó és üzlet-előkészítő tevékenysége Vietnamban. Jelenleg az amerikai vállalatok már folytathatnak beruházási tárgyalásokat Vietnamban, de még nem írhatnak alá szerződést és közvetlenül nem nyithatnak kép-

viseleti irodákat. A washingtoni pénzügyminisztérium engedélyével azonban már lehetőségük van humanitárius alapokon gyógyszerek, mezőgazdasági és egészségügyi termékek szállítására.

A Mobil, a Chevron és az Amoco már hosszú ideje tárgyal Hanoival a tengeri olajkészletek feltárásáról és kitermeléséről, s az olajcégek ugrásra készen várják a zöld jelzést Washingtonból. Hanoi a Vietnam Air számára szeretne Boeing repülőgépeket vásárolni, az embargó miatt azonban erre még nincsen lehetősége. Januárban viszont az amerikai kormány engedélyt adott, hogy Hanoi egy svájci légitársaságtól két Boeingt béreljen azzal a feltétellel, hogy a gépeknek Vietnamon kívül kell „éjszakázniuk”. Az embargó végének közeledtével a Boeing bejelentette, hogy marketingtevé-

kenységét kiterjeszti Vietnamba is. A Bechtel-csoport ugyancsak megkezdte a terep felmérését Vietnamban. A cég az amerikai hadsereg részére utakat, repülőtereket és kikötőket épített a háború előtt és idején, s most abban reménykedik, hogy az új megrendelések mellett ezeket a létesítményeket korszerűsítheti és átalakíthatja polgári használatra. A Caterpillar számára ugyancsak vonzó a vietnami piac, hiszen a hetvenes évek elején szállított földmunkagépeit és traktorjait még mindig használják az országban. Az A. T. and T., az MCI és a Sprint telefontársaságok ugyancsak nagy megrendelésekre számítanak, nemkülönben a fogyasztási cikket gyártó cégek. Ez utóbbiak szívesen létesítenének termelőüzemeket Vietnamban.

• Gonda György

Jászkunságban befejeződött a búza aratása

Mikor kapnak pénzt a termelők?



FOTO: HABIK CSABA

Az idei hozam mintegy felére a szabadpiacon keresnek jobban fizető vevőt

MTI

Rekordidő — alig egy hónap — alatt szombaton véget ért a búza aratása az ország éléskamrájának számító Jász-Nagykun-Szolnok megyében. Nyolcvanhárom ezer hektárról takarították be az új kenyérnek valót, amely mintegy harmincezer hektárral kevesebb, mint az elmúlt évben volt. A megyei termésátlag megégyezik a becsléssel, 3,5-3,6 tonna hektáronként. A minőség a szakemberek szerint jó közepes. A megye idei étkezési búzatermése 250 ezer tonnára tehető, ebből a Gabonaforgalmi és Malomipari Vállalat 120 ezer tonnára kötött felvásárlási szerződést. A termelők a

malmi búza 6600 forint tonnánkénti árát és a takarmánybúza 6000 forintját nem tartják elégségesnek. Az idei hozam mintegy felére a szabadpiacon keresnek jobban fizető vevőt. Hátrányosan befolyásolja a GMV piaci pozícióját az is, hogy az alacsonyabb felvásárlási árat is csak két részletben tudja a gazdáknak kifizetni, negyven százalékát augusztus 30-áig, hatvan százalékát pedig szeptember 30-áig. A fizetési nehézség a vállalat likviditási helyzetével van összefüggésben. A betakarított búzatáblákon továbbra sem szünetel a munka. Munkagépekkel dolgoznak a szalma összegyűjtésén és lefordításán, a talaj előkészítésén.

A költségvetési hiány drasztikus csökkentése a depresszió folytatásához vezet A reálleértékelő politika csupán átmeneti segítség

A költségvetési hiány mértéke komoly aggodalomra ad okot. A kiadások csökkentése azonban arra vezethet, hogy tovább esik az összereslet, ezen keresztül a GDP, amely végső soron a bevételek elmaradásában jelentkezik. Amit tehát nyerünk a vámon, azt elveszítjük a réven. Nem jó, ha nagy a hiány, de lefaragása is bajt okozhat, ezért a deficit csökkentésében nagyon körültekintően kell eljárni — állítja Erdős Tibor akadémikus, a Közgazdasági Társaság elnöke.

— A pénzügyi kormányzat azzal „nyugtogatja” a költségvetési hiány miatt aggódókat, hogy azt úgyis lehet fedezni a megtakarításokból. Valóban ennyire egyszerű lenne a helyzet?

— A privát megtakarítások összege az elmúlt évben mintegy 250 milliárd forint volt. Ha a költségvetés ennél kisebb mértékben lenne deficit, akkor valóban lehetne fedezni a hiányt anélkül, hogy az infláció felgyorsulna. Ha azonban már 250, esetleg 300 milliárdos deficitről van szó, akkor már súlyos gondok adódhatnak. Most az infláció enyhülőben van, ami együtt jár a kamatlábak mérséklődésével. Könnyen meglehet, hogy a kamatlábcsökkenés hatására csökken a privát megtakarítás. Ha ezzel egy időben a költségvetés deficitje növekvő irányzatú és még a beruházások is nőni kezdenek, akkor elképzelhető, hogy az inflációs áremelkedés felgyorsul, és a kamatlábak újból felszöknek. Ez olyan helyzetet teremthet, hogy a gazdasági konszolidáció helyett a káosz irányába halad a gazdaság.

— Sokan és sokat vitatkoznak azon, hogy a költségvetés valóban elszívja-e a vállalkozói szféra elől a megtakarításokat, vagy sem. A kormányképviselők szerint van elegendő megtakarítás, csak a bankok nem hiteleznek. A másik oldal szerint viszont ekkora hiánynál egyértelmű az elszívó hatás. Ön szerint most érvényesül az úgynevezett kiszorító effektus?

— Igen, a nagy költségvetési hiány miatt több áttételen keresztül mindenképpen magasabb a kamatláb, mint amekkora az egyébként volna.

— A kormány a deficit csökkentése érdekében kiadásmérséklő intézkedéseket helyeztél kilátásba

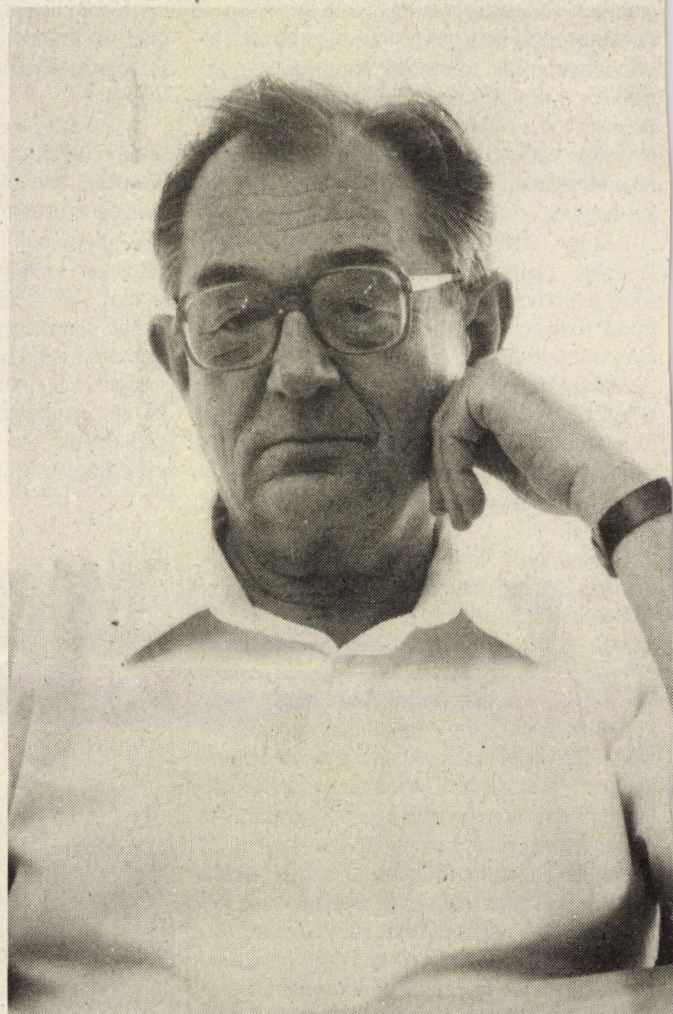
szetesen jelentősen csökkenti a GDP-t, ez viszont a bevételek mérséklődéséhez vezet. A takarékoskodás eredményeként nem 30-40 milliárddal csökken majd a hiány, amennyivel a kiadást mérsékeltek, hanem esetleg csupán 10 milliárddal. Éppen ezért nem mindegy, hogy a kiadások csökkentése, hogyan, milyen ütemben, milyen mértékben történik. Ugyanakkor nagyon fontos volna, hogy a kormányzat tegyen lépéseket a deficitcsökkentés GDP-mérséklő hatásának enyhítése érdekében. Úgy látom azonban, hogy ez a kérdés nem kap elegendő figyelmet.

— Mire gondol konkrétan?

— A megtakarítások jelenleg nagyon nehezen áramlanak át a beruházásokba. A helyzeten akkor lehetne segíteni, ha bizonyos konstrukciók segítségével — például garanciaalapok a bankok számára — csökkentenék a hitelezési kockázatokat. Ezek alapján ugyanis kedvezőbb alakulhatnának a beruházások, melyek az összeresletet növelnék, és ennek is lenne multiplikatív hatása. Így jó esetben a költségvetési deficit csökkentése ellenére sem esne tovább a GDP. Így viszonylag kevés állami pénz felhasználásával jelentős keresleti többletet lehetne indukálni.

— A kiadások kizárólagos csökkentése ön szerint önmagában nem old meg semmit. Sokan viszont még nagyobb kiadáscsökkentéseket kérnek számon a kormányzattól.

— Lényegében két modellt állítanak egymással szembe. Az egyiknél nagy a deficit, nagy a kiszorító hatás, ezért magas a kamatláb és kicsi a beruházás. Ha kicsi a beruházás, akkor ez eleve lassú növekedést, stagnáló gazdaságot eredményez. Ez a modell jellemző Magyarországra. A másik esetében



Erdős Tibor: a dinamikus növekedésnek még nincs itt az

FOTÓ: SZIGETV

hoz pénzt, ettől nem lesz kisebb a deficit.

— Kétségtelenül igaz, hogy nálunk nemcsak a gazdasági válság, hanem strukturális tényezők miatt is nő a deficit. Nagy jövedelemtől esett el az államkassza a különböző termelői forgalmi adó megszüntése miatt. A magántulajdon terjedésével a jövedelemadók beszedése nehezebb. S arról sem szabad megfeledkezni, hogy a külföldi adósságok kamatterhe lényegében a költségvetést terheli. A strukturális okok miatt — ha takarékosági intézkedések lesznek — a deficit csak növekszik, ezért a költségvetés bevételeit és kiadásait újra kell vizsgálni. Persze ezt a korábban említett beruházás-ösztönző lépésekkel együtt kell végrehajtani. A lakosságra természetesen ez terhet ró, ezért a reformot fokozatosan kell megva-

ladása, a menedzserek hely megszilárdulása szükséges.

— Ma már egyre több kértet is azt állítja, hogy véget vetni a reálfelértékelő árpolitikának, mivel az már az exportáló ágazatunkat, az exportálókat károsítja. A kormány képviselői szerint pedig kifejezetten a növekedés egyik hajtóereje. Ön is befejezné a reálfelértékelést?

— Távolról nem, időnként szükség lehet reálfelértékelésre. Meggyőződésem, hogy a reálfelértékelő politikával hosszabb távon többet ártunk, mint használunk. Most olvastam egy tanulmányt, hogy a nyugati importárak 80-90 százalékát a mi oda irányuló exportunk adja. Átlagban csak 40 százalékot el. Mélyen alacsonyabb árakat csak eladni, mint más országok. Ennek egy sereg oka van, a munkaerő korszakosság, az eladási

A következő öt évben csökken a termelés?

Az arany trónfosztása

Csend honol a nemzetközi arany piacon, a sárga fém ára július második felében unciánként (mintegy 31 gramm) 350 dollár körül alakult.

A nyolcvanas évek második felétől az arany monetáris funkciója fokozatosan megszűnt, és a misztikus nemesfém áruvá alakult át, amelynek az árát a kereslet és a kínálat határozza meg.

Szakértők szerint a következő években az arany ára — jó esetben — követi majd a világinflációt, tehát évi 4-5 százalékos emelkedése várható.

A politikai és gazdasági válságok idején évszázadokon át a családi és a vállalati vagyonok igyekeztek dollárba és aranyba menekülni. A tavalyi öbölháború idején azonban ez a „képlet” megváltozott: a dollár megtartotta menedékvaluta szerepét, s árfolyama átmenetileg emelkedett, az arany azonban kikerült az érdeklődés középpontjából, ára gyakorlatilag nem reagált a válságra. A sárga fém árának folyamatos zuhanását a dél-afrikai politikai zavargások és a Szovjetunió összeomlása sem tudta megállítani. 1980 januárjában — az akkor „soros” olajválság idején az arany ára soha nem látott magasságba szökött, egy uncia 850 dollárral volt egyenlő. Öt esztendővel később az aranyár mélypontra, 284 dollárra süllyedt. 1988-ban az átlagár 436,77, tavaly pedig 362,26 dollár volt unciánként. Az áresés az idei év eddig eltelte részében is folytatódott, s svájci frankban számolva az arany jelenlegi ára 14, jenben számolva 20, dollárban pedig 12 éves mélypontra süllyedt. Mi történt az arannyal, hová tűnik régi csillogása és értéke?

Tavaly a világ aranytermelése rekordmennyiséget, 1782 tonnát ért el. Ez a mennyiség 2 százalékkal haladja meg az előző évit, s ilyen lassú termelésnövekedésre 1982 óta nem volt példa. A statisztikák tanúsága szerint a világ tavaly 2815 tonna aranyat használt fel, mintegy 100 tonnával kevesebbet, mint 1990-ben. A termelés és a kereslet közötti különbséget a piac könnyedén fedezte, hiszen a világ teljes aranykészlete meghaladja a 100 ezer tonnát. Ennek a mennyiségnek több mint a fele magánkézben van rúd, ékszer és érme formájában. A központi bankok aranykészlete mintegy 36 ezer tonna, ez a mennyiség az elmúlt négy évtizedben alig változott.

(Érdemes megjegyezni, hogy a Nemzetközi Valutaalap alapszabályának 1976. évi módosítása eltörölte a valuták aranytartalmát és aranyparitását. Az aranyfedezet már nincsen hatással a valutaárfolyamokra, így a központi bankok gyakorlatilag azért tartják továbbra is páncéltermeikben az aranyat, mert az már ott van. Az aranykészletek hirtelen piacradobása ráadásul tovább nyomná lefelé a sárga fém árát.)

A világ vezető aranytermelője Dél-Afrika, tavalyi termelése 601 tonna volt. 1991-ben az USA 300, a FÁK 242, Ausztrália 234, Kanada 176, Kína pedig 110 tonna aranyat bányászott, illetve állított elő. Jelentős termelő még Brazília, Pápua Új-Guinea, Chile és Kolumbia. Figyelemre méltó, hogy tavaly a Szovjetunió, illetve az utódállamok aranyeladásai az 1990. évi 425-ről 226 tonnára csökkentek. (Egyes hírek szerint az idei év elején a FÁK aranytartalékai nem haladták meg a 250 tonnát.)

A recesszió ellenére az arany keresletében az ékszeriparé volt a meghatározó szerep: ékszerkészítésre tavaly 2111 tonna aranyat használtak fel. Az elektronikai ipar 147, a többi iparág pedig 285 tonnát „fogyasztott el”. Ez utóbbi tartozik többek között az autóipar, amely az aranyat a katalitikus konverterek gyártásához használja fel, valamint a fogászat és a restauráló ágazat. Tavaly fogászati célokra a világon mintegy 50 tonna aranyat vettek igénybe.

Az ékszerkereslet területén Olaszország a világ vezető aranyfelhasználója, de gyorsan fejlődik a távol-keleti újonnan iparosodó államok és India ékszeripara is. Az ipari országokban az arany ékszer elsősorban fogyasztási cikk, amely piaci versenyt folytat más tartós fogyasztási cikkekkel. A fejlődő országokban az arany ékszer ma

még mindig az érték megőrzésének, tehát a teaurálásnak az eszköze. Szakemberek véleménye szerint a következő években a világ ékszerkereslete valamelyest lanyhulni fog, s nem haladja majd meg az évi 1800 tonnát.

A nyugati országok aranytermelése már csaknem elérte felső határát, s a következő években a kitermelés lassú csökkenésére lehet számítani. Ennek ellenére nem várható az arany árának számottevő emelkedése, hiszen ma már az arany piac nem a kínálatról, hanem a kereslettel függ. Látni való, hogy az ékszerészet kereslete csökkeni fog, s az ipari felhasználásban is mind több az aranyat kiváltó mesterséges anyag.

A nyugati országok egyes aranyelőhelyei teljesen kimerültek, a kiaknázatlan bányák egy részében pedig nem történtek lényeges beruházások az elmúlt években, éppen a nyomott aranyárak miatt. Valószínű, hogy az arany ára nem süllyed a jövőben tartósan 340 dollár alá, mert ez alatti áron a világ aranybányáinak mintegy fele veszteséges lenne. Dél-Afrikában 325, Ausztráliában 314, Brazíliában 308, az USA-ban pedig 299 dollár az arany önköltsége. A Fülöp-szigeteken a kitermelési költségek (363 dollár) már most meghaladják az arany világpiacon árt.

Dél-Afrikában mindössze négy aranybánya található, ahol a kitermelési költségek nem haladják meg a 250 dollárt unciánként. A bányák 80 százalékában 230 és 372 dollár között mozog a kitermelés költsége. A bányák ugyan igyekeznek lefaragni önköltségüket, de piaci viszonyok között nem várható el a tartósan veszteséges termelés. Harry Oppenheimer, a világ második legnagyobb aranybányászati vállalata, az Anglo-American Corporation volt elnökének véleménye szerint a jelenle-

gi nyomott aranyár arra kényszeríti a Dél-afrikai Köztársaságot, hogy az évezred végéig termelését 20-30 százalékkal csökkentse a gazdaságtalan bányák bezárásával.

A következő években várhatóan a FÁK aranytermelése is mérséklődik, mindenekelőtt technológiai gondok miatt. Számítások szerint a következő években a Szovjetunió utódállamai évi 200-220 tonna aranyat állítanak majd elő, ebből a mennyiségből 150-170 tonna jut majd a nemzetközi piacokra. Aranyipari szakértők véleménye szerint a következő öt évben mind a nyugat, mind pedig a FÁK aranytermelése csökkenni fog. (A kitermelés növekedésére csak Kínában lehet számítani, ahol a tervek szerint az ezredfordulóra megkésztetik a jelenlegi termelést.) A termelés- és kínálatcsökkenés ellenére nem várható számottevő aranyár-emelkedés, hiszen a kereslet esetleges növekedése bőséggel fedezhető a hatalmas tartalékokból hosszú időn keresztül is.

Valamikor az arany fontos eszköze volt az értékelhalmozásnak és jó befektetésnek bizonyult. A világon ma már számos kedvezőbb befektetési lehetőség kínálkozik a fölös pénzzel rendelkezők számára. Furcsán hangzik, de tény, hogy a világ legtöbb országában egy „egyszerű” takarékkönyv is nagyobb hozamot kínál, mint a széfekben heverő és értékéből folyamatosan vesztő arany.

Az ipari országok értékpapírpiacon ma már az aranytól sokkal jövedelmezőbb befektetési lehetőségeket kínálnak. Nyugat-Európában, az USA-ban és a többi OECD-országban az egyéni és a vállalati befektetők arany helyett részvényeket, kötvényeket és más értékpapírokat vásárolnak. Ezen a területen hasonló változások tapasztalhatóak Lengyelországban, a Cseh és Szlovák Köztársaságban, valamint Magyarországon az utóbbi hónapokban. Minden jel arra mutat, hogy megtörtént az arany trónfosztása. Ennek talán legkésebb bizonyítéka, hogy a spekulánsok és a befektetők elfordultak a sárga fémtől. Növekszik viszont az úgynevezett ritka fémek kereslete és felhalmozása, ezek ára ugyanis a készletek véges volta miatt gyorsan emelkedik.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS!

A Budapesti Közlekedési Vállalat (Bp. VII., Akácfa u. 15.)
pályázatot hirdet
 saját épületében lévő (Bp. VII., Kertész u. 16.)
 szerződéses alapon működő létesítmény
 — **üzemi étkeztetési és munkahelyi büfé hasznosítására**



Az előző feladatok ellátási kötelezettsége mellett lehetőség nyílik a létesítmény

- hidegkonyha,
- étterem,
- söröző,
- bár,
- klub,
- játéktér,
- konferenciaterem stb. (méreténél, adottságainál fogva hasznosítás elképzelhető)

célú hasznosítására is.

A kialakítást a vállalati igény szerint — az elkészített előzetes építési terv alapján — szükséges elkészíteni.

Összterület: kb. 560—600 m².

Bérelti díj: a felek megállapodása szerint.

Az ajánlatok benyújtásának helye: Budapesti Közlekedési Vállalat Igazgatási és Ügyviteli Igazgatóság
 igazgatási főosztály, Bp. VII., Akácfa u. 15. V. em. 501. szoba.

A terv ugyanitt tekinthető meg!

Az ajánlatok benyújtásának határideje: 1992. augusztus 20.

A pályázattal kapcsolatban felvilágosítást ad:

Név: dr. Gáspár József.

Telefon: 142-7502.

MH 8300

HIRDETMÉNY A THERMÁL INVEST

Befektetési és Gyógyidegenforgalmi Részvénytársaság
 (6000 Kecskemét, Bánk bán u. 3/A) tájékoztatásul közli, hogy
 az Állami Értékpapírfelügyelet
 a 20051-1/1992. sz. határozatával

— a külföldi befektetőkkel folyamatban levő tárgyalások
 technikai okokból történő elhúzódására tekintettel —
meghosszabbította a részvényjegyzési időszakot.

A határozat értelmében a részvényjegyzés zárónapja
 1992. augusztus 21. napja.

Egyebekben a nyilvános részvénykibocsátásról közzétett
 hirdetmény változatlan tartalommal érvényes.

MH 8368

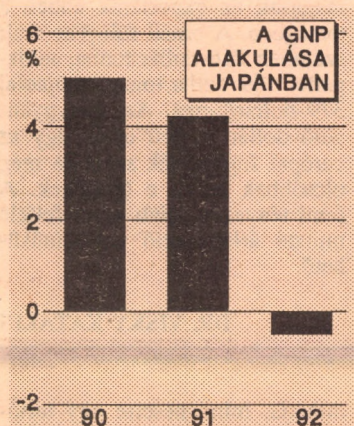
MH 8407

BANKBAJOK JAPÁNBAN

„Leszívás” hadművelet

A legfontosabb japán cégek részvényárfolyamának alakulását kifejező Nikkei index mélyrepülése nemcsak a gazdaság egészét, hanem a kereskedelmi bankokat is megrázta. Noha a tokiói kormány kamatlábcsökkentést és gazdaságélénkítő programot jelentett be a lélektani mélypont ellensúlyozására, a pénzügyintézetek gondjai mit sem enyhülnek.

Ismeretes, hogy Japánt többek között kereskedelmi bankjai tették gazdasági nagyhatalommá, s az ország gazdasági növekedésének évtizedek óta a bankrendszer a motorja. Nem véletlen, hogy a japán bankokat két évtizeddel ezelőtt még nem is jegyezték a bankok toplistáján, ma viszont a világ tíz legnagyobb pénzügyintézete közül hét japán. Az óriásbankok nemcsak a szigetországban, hanem az egész világ-gazdaságban kiemelkedő szerepet töltenek be mindenekelőtt finanszírozási tevékenységükön keresztül. Jól jel-



lemzi tőkeerejüket és szerepüket a nemzetközi pénzügyi életben, hogy a világon nyújtott kölcsönök 40 százaléka japán bankoktól származik. A külföldnek nyújtott hitelek és kölcsönök összege eléri a 20 ezer milliárd (!) dollárt. Az Egyesült Államokban például a vállalati hitelkérelmek 16 százalékát japán bankok fedezik, Kaliforniában ez az arány meghaladja a 35 százalékot.

A jelenlegi japán bankbajok mérete ugyan még nem érte el az amerikai takarékpénztári rendszer válságintéjét, de a kétes kintlévőségek magas állománya megkérdőjelezi a szigetország pénzügyintézeteinek jövőbeli stabilitását. A tőzsdekrízis kimeríti és „leszívja” a bankok finanszírozási lehetőségeit, s amennyiben a Nikkei-index továbbra is alacsonyan marad, a szigetország pénzügyintézeteinek erőteljesen vissza kell fogniuk hitelezési tevékenységüket.

A japán központi bank adatai szerint a kereskedelmi bankok kétes kintlévőségeinek összege 215 milliárd dollár, az egész hitelállomány 5 százaléka. A kétes kintlévőségek mintegy 70 százaléka az ország 21 vezető bankját sújtja. A pénzügyintézetek számára a legnagyobb gondot az ingatlanüzletágnak nyújtott hitelek sorsa okozza: miután a szigetországban az ingatlanpiac összeomlott, ma már az ágazatban tevékenykedő cégek 70 százaléka a felvett hitelek után a kamatot sem tudja kifizetni. (Pél-

dául az osakai ingatlanpiacon csak a múlt évben 40 százalékkal zuhantak az árak.) Miután a kihelyezett hitelek és a kamatok tovább növekednek, alig csordogálnak vissza, a bankok kétes kintlévőségei, s így hitelezési forrásaik is szűkülnek.

Külön gondot okoz ebben a helyzetben a kötelezően előírt tartalékszint tartása. Néhány pénzügyintézetet már meglegyintette a csőd szele, s a bankok nem igazán számíthatnak állami segítségre. A kormány betétbiztosítási alapja ugyanis mindössze 6 milliárd dollár, s ez az összeg legfeljebb egyik bankcsőd elhárítására elegendő.

A pénzügyintézetek anyagi helyzetének drasztikus romlása ráébresztette a tokiói hatóságokat, hogy mielőbb korszerűsíteni kell az ország elavult pénzügyi rendszerét, amelyet már jócskán túlhaladt az idő. Rövid távon megmentené a bankokat az alapkamatok csökkentése, a Bank of Japan azonban egyelőre erről hallani sem akar. Az igazi megoldást és a megkönnyebbülést a bankok számára a dereguláció hozná meg, amely a szigetország pénzügyintézeti rendszerét összhangba hozná a többi ipari országéval.

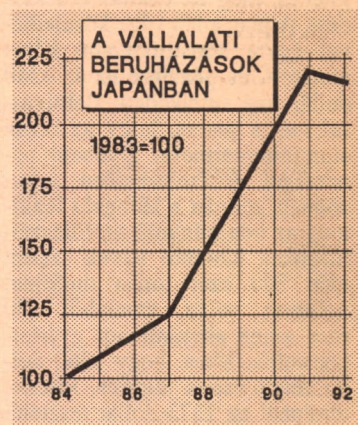
Noha a dereguláció szükségességét a kormány felismerte, annak megvalósítása nem megy egyik napról a másikra. A késlekedés viszont az a veszéllyel jár, hogy a bankoknak mérsékelniük kell hitelnyújtási tevékenységüket és vagyonuk egy részét készpénzzé kell tenniük. Néhány japán nagyvállalat az utóbbi hónapokban kénytelen volt tudomásul venni, hogy bankjuk erőteljesen visszafogta a hitelezést. Tovább nehezíti a bankok helyzetét, hogy Japánban a március 31-ével zárult pénzügyi évben számottevően — 122 százalékkal — megnövekedett a vállalati csődök száma. A cégszűkítések a pénzügyintézetek számára 56 milliárd dollár veszteséget okoztak.

Az ingatlanpiac összeomlása és a tőzsdeválság által megroggyant bankok egyike sem érezheti biztonságban magát, gyakorlatilag minden japán pénzügyintézet nehéz idők elé néz. Néhány pénzügyintézet számára már most gond, hogy megfeleljen a nemzetközi előírásoknak. A bázeli Nemzetközi Fizetések Bankjának előírása szerint a japán bankoknak 1993 elejére el kell érniük a 8 százalékos súlyozott eszközök kockázati arányát. Ez a tőkének a teljes vagyonhoz viszonyított arányát fejezi ki. A tőkemegfelelési mutatóra vonatkozó előírás a bankok üzletmenetének biztonságát szolgálja, ugyanis a pénzügyintézetek-

nek olyan nagyságban kell szavatoló tőkével rendelkezniük, amely megfelel az általuk végzett tevékenység kockázatának. (Érdemes megjegyezni, hogy a bázeli előírás a magyar kereskedelmi bankokra is vonatkozik, tehát a 8 százalékos arányt a hazai pénzügyintézeteknek is el kell érniük.)

A korábbi években a tokiói pénzügyminisztérium mindig megtalálta annak a módját, hogy a bajba jutott pénzügyintézetek segítségére siessen. Volt már arra példa, hogy a minisztérium felkérésére az értékpapírokkal kereskedő cégek „megélénkítették” a piacot, s ez kedvezően érintette a bankokat is. Az emlékezetes tavalyi nyári értékpapírbotrány óta azonban a pénzügyminisztérium még a látszatát is el akarja kerülni annak, hogy tanácsokat adjon a brókereknek, vagy valamilyen befolyásolja a piacot.

A pénzügyminisztérium számára azonban egyértelmű, hogy központilag kell megoldást találni a szaporodó bankbajokra. Ez nemcsak a pénzügyintézetek érdeke, hanem a gazdaság zavartalan működéséé is. Szó van arról, hogy a gondfeltárás és a „gyógyítás” első lépéseként a minisztérium betekint a kereskedelmi bankok féltve őrzött üzleti könyveibe



annak érdekében, hogy valós képet kaphasson a kétes kintlévőségek, az úgynevezett rossz hitelek állományáról. Fontosgatja a minisztérium az úgynevezett másodlagos piac megmentését is: a bankok így átválthatnák követeléseiket értékpapírokká, amelyeket eladnának biztosítótársaságoknak és nyugdíjalapoknak. Ezzel a lehetőséggel a bankok számára megnyílna az út a vagyonszűkítés irányába.

A japán pénzügyi élet szabályozói jelenleg nem tesznek lehetővé ilyen radikális lépéseket. Szakértők véleménye szerint azonban a mentőakció keretében belátható időn belül sor kerül a reform nyitányát jelentő intézkedések meghozatalára.

GONDA GYÖRGY

lap állítása szerint Szaúd-Arábia napi 3 millió dollár kárt okoz magának a többletermelés által, miközben kedvez az Egyesült Államoknak és egyéb nyugati vevőknek. A szaúdi válasz kimondja, hogy az országnak nincs mitől tartania és nincs mit elrejtene, hiszen kvótáját betartja és a vonatkozó információkat őszintén nyilvánosságra hozza.

Hisham Nazer szaúdi olajminiszter megjegyezte, hogy a kialakult emelkedő irányzat nem éppen a túltermelési jeleket támasztja alá, hiszen egy hordó kőolaj átlagos ára márciusban 16,51 dollár volt, és ez júniusra 20,19-re emelkedett.

Kereskedők szerint egy újabb fegyveres konfliktus a Perzsa-öböl térségében mintegy fél dollárral emelheti meg a kőolaj hor-

dónkénti árát, de egy megállapodás, illetve a konfliktus elkerülése ennél nagyobb mértékű, 0,8—1,0 dolláros csökkenést eredményezhet.

Technikai alapon a londoni Brent tőzsdei jegyzéseit figye-

lembe véve, a következő napok alsó árhatáraként a hordónkénti 20,20—20,50, felső határként pedig a 21,00 dollár húzható meg (szeptemberi szállítási határidőre).

HORVÁTH—KAJÁRI

Tőzsdei záróárak 1992. július 24-én New Yorkban (NYMEX) 2. hónap	
West Texas Intermediate (WTI)	21,88 dollár/hordó
Gázolaj, No.2.	62,84 cent/gallon
Ólommentes benzin	61,45 cent/gallon
Tőzsdei záróárak 1992. július 24-én Londonban (IPE) 2. hónap	
Brent	20,64 dollár/hordó
Gázolaj	191,75 dollár/tonna
Szabadpiaci árak 1992. július 24-én fob Rotterdam	
Brent	n. a.
Gázolaj	188—189 dollár/tonna
Ólommentes benzin	205—206 dollár/tonna
Fűtőolaj (3,5% kén)	86—87 dollár/tonna

A Brüsszelből érkező hírek egyelőre kevésbé agresszív politikát tükröznek. A francia búza fob-ára augusztusra—októberre 120—122 dollár/tonna volt. Argentínából a nyári hónapokra 136, január—márciusra 115 dollárért lehetett búzát venni.

A kukoricaárak — úgy tűnik — nem tudnak megállni a lejtőn, az időjárás ideális az USA-ban, mindenki rekordhozamokat emleget (körülbelül 79 tonna/hektár). Így elképzelhető minden idők legmagasabb termése is. A tőzsdejegyzés szeptemberre újabb 10 cent/bushelt esett, pénteken 221 cent/bushelben zárt. A tőzsdeárak csökkenését egy-egy spekuláns nagyobb vásárlása törte csak meg, mikor korábbi eladásait likvidálták. A fob-ár az USA-ban 101 dollár/tonnáról 98 dollárra csökkent. Az argentin fob-piac is alacsonyabb árat mu-

tatt: 105—107 dollárt. Az árpa ára továbbra is erős maradt: tonnánként 105 dollár körül mozgott.

A szójapiac is a kedvező amerikai terméskilátások hatását mutatta. A szójabab 15 cent/bushelt, a szójaolaj — mint a legerősebb — 0,50 cent/librát, a szójadara 4 dollár/tonnát esett. Mindegyik termék a múlt héten az 1992-es év legalacsonyabb tőzsdei árszintjére került. Egyik oldalról úgy tűnik, hogy ez az árirányzat szinte megállíthatatlan, a másik oldalról viszont kétségtelen, hogy a piac technikailag rendkívül túleladott állapotban van, egy hirtelen, éles áremelkedés bármikor bekövetkezhet. A pénteki zárások Chicagóban a szeptemberi határidőre a következők voltak: szójabab 553,25 cent/bushel, szójadara 173,10 dollár/short tonna, szójaolaj 18,87 cent/libra.

A brazil és argentin fob-piacon a múlt hét elején kicsit alacsonyabbak voltak az árak, de a hét második felében újból erősödtek. Kétségtelen, hogy a kínai szójaexport kiesése a szokásosnál jóval nagyobb mennyiségű dél-amerikai áru vételét váltotta ki az ázsiai országok részéről, mint bármikor a korábbi években. Ezzel magyarázhatók, hogy a jó termés ellenére viszonylag magasak az exportárak ebben a térségben. A brazil fob-piac árai: szójabab 216 dollár/tonna, szója- pellet 189 dollár/tonna, szójaolaj 379 dollár/tonna. Az árak gyengülő dollár mellett estek, így az európai fogyasztók számára még olcsóbbak lettek e termékek. A fenti tényezők miatt némi felfelé mutató árkorrekció valószínűsíthető.

DR. VISKY KATALIN

A múlt hét első két napján az alumínium folytatta a tonnánkénti 1310 dolláros küszöbötől való távolodását és az 1340 dolláros pont áttörésével kísérletezett, ami szerdán sikerült is. A kereskedői vételek folyamatosan gyengítették meg az eladási érdeklődést. A piac a hét vége közeledtével egyre konstruktívabb képet mutatott, és péntekre az ár 1360 dollár fölé emelkedett. Befolyással van a piacra, hogy az orosz alumíniumtermelés jövőbeni nehézségei feltételezhetően fokozódnak, miután a Hungalu leállította az oda irányuló timföldszállításokat. Korábbi tervek szerint idén 300 ezer tonna timföldet szállított volna, amelyből 150 ezer tonna alumíniumot gyártott volna. Most, hogy 1360 dollár felett van a jegyzés, kísérlet történhet az 1373 dollár tesztelésére, amelynek legyőzése az 1400 dolláros szinthez adhat szabad utat.

Új rekordmagasságot állított be a horgany a múlt héten. A kezdeti csendesebb időszak után szerdán tonnánként 1379 dolláros csúcsot állított be, ami részben annak a hírnek volt köszönhető, hogy a Centromin szállítmányait terroristák vasúti hidak elleni támadásai akadályozhatják. A fő ok azonban továbbra is az maradt, hogy októbertől fém-szúke várható. A hét végére csendesedett a piac, az árak beleütöttek az 1365 dollár feletti plafonba, de mivel a pozitív trend egyelőre töretlen, további áremelkedésre van kilátás.

A nikkel jegyzése a múlt hét eleji tonnánkénti 7530 dollárról lassú ütemben küszört felfelé csüörtökre egészen 7660 dollárig. Ennek hátterében többek között

a Falconbridge utánpótlási nehézségeiről érkezett meg nem erősített hírek álltak. Ez a szint eladási pozíciók lefedéseit is megin-

díthatja, mindenesetre egy tartósabb áremelkedéshez már át kellene törnie a korábbi, 7750 dolláros szintet.

Az Express Utazási és Szálloda Részvénytársaság Igazgatósága

tájékoztatja részvényeseit, hogy
1992. augusztus 29-én 10 órakor

a társaság székhelyén 1054. Budapest, Szabadság tér 16. sz. alatt

közgyűlést tart.

Napirendi pontok:

1. Tájékoztató az 1991. évi gazdálkodásról
2. Tájékoztató az 1992. évi célkitűzésekről
3. A vezérigazgató díjazásának, premizálásnak megállapítása
4. A tisztségviselők díjazásának megállapítása
5. Egyeztetés az Önkormányzatokkal a részvények kiadásáról

A közgyűlésen való részvétel és szavazás feltétele, hogy a részvényesek részvényeiket, valamint a képviselők meghatalmazásait a társaság székhelyén letétbe helyezik a közgyűlés napját megelőző legalább 5 nappal. A dokumentációs jegy ellenében a részletes írásbeli előterjesztést a társaság székhelyén vehetik át a részvényesek a közgyűlést megelőző 8 napon belül. Határozatképtelenség esetén a megismételt, második közgyűlés időpontja:

1992. szeptember 11. 10.00 óra

Helye: Express Utazási és Szálloda Rt. székhelye
1054 Budapest, Szabadság tér 16.

Hsz.: 28-hr1

A bérleti díjak a '87-es árak felére estek

Az ipari országok nagyvárosainak többségében „leült” az ingatlanpiac, mindenekelőtt az úgynevezett kereskedelmi épületek-irodaházak piaca. A kínálat messze meghaladja a keresletet, s egyelőre nincsen remény a helyzet javulására.

A kereskedelmi épületek kihasználtsága az Egyesült Államokban a legalacsonyabb, így az óceán túlsó partján a legsúlyosabb az ingatlanpiaci válság.

Az amerikai nagyvárosokban a nyolcvanas évek elején a kedvező konjunktúra hatására százával keddtek építeni a korszerű és igen drága irodaházakat. A bankok vonzó feltételek mellett nyújtottak hiteleket, a kormány pedig adókedvezmények nyújtásával ösztönözte az építkezéseket. A szakemberek egy része már akkor látta, hogy a nagyívű fejlesztések az évtized végére jóval meghaladják majd a keresletet, s aggodalmuk nem volt alaptalan. A nyolcvanas évek végén vette kezdetét az amerikai gazdaságban az a recesszió, amelyből a mai napig sem sikerült kilábalni.

A recesszió és a munkanélküliség mélyülésével, illetve növekedésével párhuzamosan néptelenedtek el az iroda- és üzletházak az amerikai nagyvárosokban. A fejlesztők és a tulajdonosok gondjait tetézte, hogy a piaci visszaesés ellenére be kellett fejezni a korábban megkezdett nagyszámú beruházást. Az ingatlanpiaci válságot jól jellemzi, hogy mára a kibérelhető és megvásárolható irodai és üzletházi területek egyötöde kong az ürességtől. A tulajdonosok se bérlőt, se vevőt nem találnak. A legsúlyosabb a helyzet New Yorkban, Chicagóban, Los Angelesben, Bostonban, Atlan-

tában és Washingtonban. Ezekben a városokban az irodaházak területének 20-25 százaléka tartósan üresen áll. Egyes beruházók azonban most sem veszítették el optimizmusukat, hiszen az idei esztendő elején 6 millió négyzetméter hasznos területű új iroda- és üzletház állt építés alatt.

Az amerikai ingatlanpiac az ár szempontjából is összeomlott. Napjainkban az irodák és az üzletek bérleti díjai tovább zuhannak, s a mai árak az 1987-es árak felével egyenlők. S még így sem sikerül bérlőket, vásárlókat találni. A tulajdonosok a drasztikusan csökkenő bevételek mellett mind nagyobb működtetési költségeket kénytelenek elviselni. S egyelőre még reményük sincs arra, hogy meg tudnak szabadulni irodaházaitól még elvishető áron. Vevő ugyan akadna sok millió négyzetméterre, de olyan alacsony árat kínálnak az épületekért, amely a biztos csóddal lenne egyenlő. A New York-i Landaur ingatlancég szerint 1986 óta az amerikai kereskedelmi ingatlanok értéke 25 százalékkal csökkent.

Kanadában és Nyugat-Európában is meglehetősen „lapos” a kereskedelmi ingatlanok piaca. A „túlépítkezés” a nyolcvanas években szinte min-

den ipari országra jellemző volt, s ma az épületek kihasználtsága kontinensünk nyugati felén és Kanadában nem haladja meg a 85 százalékot. Az óceán mindkét partján építőipari vállalkozók és beruházók tömege jutott és jut csödbe, mert bevételéből nem tudja a bankhiteleket törleszteni. A leglátványosabb bukás a kanadai Olympia and York vállalatbirodalomé, amely a világ egyik vezető építőipari beruházó cége.

Az Olympia and York több milliárd dolláros beruházással London déli részén, a Canary Wharf-on új irodaközpontot épített fel. Amikor az elmúlt évtized második felében a fejlesztés megkezdődött, még úgy tűnt, hogy nagy kereslet lesz az új üzleti központ bérleményei iránt. Időközben az ingatlanpiac Nagy-Britanniában is összeomlott, a túlépítkezés-jelenség nem kímélte a szigetországot sem. A tervezettnél lényegesen kevesebben mutattak hajlandóságot irodák bérlésére az új üzletközpontban, s az Olympia and York tulajdonosai, a magyar származású Reichman fivérek pénze is elfogyott az építkezések befejezése előtt. A bankok pedig nem voltak hajlandók segélyakcióra, így a cég kénytelen volt csődöt jelenteni.

A Kelet-Európában „letelepülő” nyugati cégek egyelőre vevők a korszerű bérleményekre. A túlépítkezés veszélye azonban térségünkben is fennáll, hiszen egy időben és nagy mennyiségben folynak az építkezések. Szakértők szerint nem kizárt, hogy a piacra egy időben rázúduló kínálatot nem követi majd a kereslet, s a bérleti díjak esni fognak, illetve az épületek kihasználtsága viszonylag alacsony lesz. Ez a sötét kép ma még nem fenyeget, de a nemzetközi tapasztalatok szerint a „túlépítkezés” 6-8 éves késéssel bosszulja meg magát.

GONDA GYÖRGY

szimbóluma.

AVIA Hungaria Egyesület, Gyulai Pál u. 13., Budapest

8597. MR

DISZKONT KINCSTÁRJEGY AUKCIÓ! KEDVEZŐBB ÜZLETI FELTÉTELEKKEL!

Az MNB minden szerdán de. 10 órai kezdettel tart
diszkont kincstárjegy aukciót,
ahol bármely JOGI SZEMÉLY írásban ajánlatot tehet
a vásárolni kívánt 500 000 Ft-os névértékű értékpapírok
mennyiségére és vételárára.

A kincstárjegy a rövid lejáratú befektetések piacán kiemelten magas,
kockázatmentes hozamot biztcsít.

Páros héten szerdán 30 napos lejáratra,
páratlan héten szerdán 90 napos lejáratra
lehet befektetni.

Az aukció 1991. május 1-jétől érvényes üzleti feltételei és az
ajánlati nyomtatványok
az MNB nyíltpiaci osztályán
(V., Szabadság tér 8. IV. 441.), valamint az MNB megyei igazgatóságainál
szerezhetők be.

Tel.: 132-3921,

fax: 153-1550, 132-1934,

MNB

Bajban az amerikai autókölcsönzők

Évtizedeken át az Egyesült Államokban a szolgáltatóipar egyik legjövedelmezőbb üzletága az autókölcsönzési biznisz volt. Noha a piacon tevékenykedő cégek különböző kedvezmények nyújtásával éles versenyt folytattak egymással, mind a nagy, mind pedig a kisebb rent-a-car vállalatok tekintélyes nyereséggel zárták hosszú időn keresztül az üzleti évet.

Az óceán túlsó partján ugyanis igen népszerű — és eddig viszonylag olcsó volt — az autókölcsönzés. Az ágazat óriásvállalatainak — Hertz, Budget, Avis, National — adatai szerint a kocsik 80 százalékát a hivatalos úton lévő üzletemberek bérlik ki. A legnagyobb forgalmat a repülőtereken lévő kirendeltségek bonyolítják le, a legtöbb üzletember ugyanis már a landolás után igénybe veszi a bérautót.

A vezető amerikai autókölcsönző vállalatok irodái és telepei a világ szinte minden nagyvárosában és repülőterén megtalálhatók, egy-egy cég világhálózatát számítógépes rendszer köti össze, tehát bárholnan bárhová rendelhető kölcsönkocsi. Az autókölcsönzés-biznisz meglehetősen tekeigényes, de a piaci szereplők többségének nagy nyereséget is biztosít. Az egész világot behálózó amerikai autókölcsönzők a legnagyobb forgalmat odahaza bonyolítják le, de a jelek szerint egyelőre véget érnek a jövedelmező évek az amerikai piacon.

Az amerikai autógyárakat szoros és kölcsönösen előnyös együttműködést építettek ki legnagyobb vásárlóikkal, az autókölcsönző cégekkel.

A Hertz például a szeptemberben lezárult tavalyi modellévben több mint 300 ezer gépkocsit vásárolt a General Motorstól és a Fordtól. A detroiti „hármaktól” az amerikai autókölcsönzők évente mintegy egymillió autót vesznek, s ez már igen csak tekintélyes mennyiség. (Tavaly az USA-ban 5,8 millió autót gyártottak, félmillióval kevesebbet, mint 1990-ben.) A General Motors, a Ford és a Chrysler meg is becsülte a nagy mennyiségben vásárló autókölcsönző cégeket, amelyek beszerzéseire mindig számíthatott.

Az új gépkocsik a gyártóktól közvetlenül — tehát közvetítők nélkül — jutnak el az autókölcsönzőkhöz. S miután rendszeres és nagy mennyiségű vásárlásról van szó, az autógyárak jelentős kedvezményeket nyújtottak az autókölcsönzési iparág vállalatbirodalmainak. Az árengedmények egyes esetekben a 40 százalékot is elérték, s a gyárak a vásárláshoz kedvező finanszírozási lehetőséget is nyújtottak.

Az amerikai autógyárakat szoros szálak fűzik a legnagyobb rent-a-car cégekhez. A Hertz részvényeinek például 49 százaléka a Ford tulajdonában van, de érdekeltségekkel rendelkezik a

szakma másik toplistás cégében, a Budgetben is. Az Avis és a National részvényeinek egy része a General Motors tulajdona, a Chrysler pedig a Dollra, a Snappy és a Thrifty nagyvállalatok egy részének a tulajdonosa. Ezért is váltott ki felháborodást az autókölcsönző vállalatok körében a GM és a Ford bejelentése: lényegesen csökkentik az autóbekészítéssel kapcsolatos finanszírozási kedvezményeket, emellett pedig az új modellévben 35-60 százalékkal emelik az árakat. Mindkét autóipari birodalom kénytelen volt a barátságatlannak minősített intézkedéseket meghozni. A GM például tavaly több mint 4 milliárd dolláros veszteséggel zárta az évet, s kénytelen újabb üzemet bezárni és több tízezer dolgozót elbocsátani. S nem rózsásak a gazdasági eredmények Detroitban az év eddig eltelt részében sem.

A vaskos áremelés és a kedvező hitellehetőség szűkítése váratlanul és felkészületlenül érte az autókölcsönzési ágazatot. Miután az elmúlt évek piaci versenyében anyagilag kivéreztek, az új helyzetben nem maradt sok választásuk. Számtovetve csökkenik az új gépkocsik beszerzését, aminek az lesz a következménye, hogy a meglévő gépkocsipark „kihordási” ideje meghosszabbodik. A Hertz például hatról kilenc hónapra növeli az autók megtartásának időtartamát. Veszteséget jelent az is, hogy a később eladott, jobban lestrapált bérautókért kevesebbet adnak az erre a területre szakosodott cégek.

Természetesen a rent-a-car cégek továbbra is vásárolnak Detroittól új autót, de a korábbinál lényegesen kisebb mennyiségben. A Hertz, az Avis, az Alamo, a Dollra, a Budget és a többiek jelenleg nincsenek abban a helyzetben, hogy dol-

lárszázmilliókkal növeljék kiadásait. Ugyanakkor az ügyfelek igénylik a megszokott márkákat, a beszerzéseket nem lehet teljesen leállítani. A megnövekedett kiadások nagyobbik részét azonban az autókölcsönzők kénytelenek áthárítani az ügyfelekre. A Hertz például nyáron már 8-10 százalékkal emelte a tarifákat, s még az idén újabb 15 százalékos áremelésre kerül sor. Áremelésre készül a többi cég is az ágazatban, így újabb árháború van kialakulóban az ügyfelek megtartásáért, illetve átcsábításáért. Az ágazat vezető cégei várhatóan csökkentik majd az autóbérlőknek nyújtott egyéb kedvezményeket is. Vége az ingyen biztosításnak, a kedvezményes hétvégi tarifáknak, az autókölcsönzéssel „járó” 10-15 százalékos szállodai kedvezményeknek és a többi bónusznak. A cégek költségvetése már nem bírja el az emelkedő működési költségek mellett a kedvezménynyújtás széles körét.

Jól jellemzi az új helyzetet, hogy az évi 1,5 milliárd dolláros amerikai forgalmat lebonyolító Hertz költségei egyik napról a másikra 75 millió dollárral emelkedtek meg. Ez még persze nem juttatja csőbe az ágazat első számú vállalatát, de számottevően csökkenti a nyereségét. A szakma többi vállalatának többsége viszont valószínűleg veszteséggel zárja az idei évet, hiszen minden költségnövekedést nem lehet áthárítani az ügyfelekre. Nem kizárt, hogy a magasabb bérleti díjak miatt kevesebben és rövidebb időre veszik majd igénybe a szolgáltatást. Várhatóan eltolódik majd a kölcsönzési kereslet az olcsóbb tarifájú kiskocsik irányába, ezekből azonban viszonylag kevés áll a kölcsönzők rendelkezésére.

Az autógyárak egyelőre nem hajlandók elte-

kinteni az áremeléstől, nekik is szükségük van a bevételre. Kérdéses viszont, hogy nem rúgtak-e öngólt, a kölcsönzők beszerzéseinek csökkenése ugyanis jócskán megnyirbálja a bevételi terveket.

Az autókölcsönzők az elmúlt években egymással folytatott árháborúban rendelkeztek eleendő anyagi tartalékkal, most viszont szilárd anyagi háttér nélkül kell megújulniuk a piaci versenyben. Némi vigaszt jelenthet számukra, hogy az USA-ban termelő japán autógyárak, valamint az ázsiai szigetország gépkocsixportőrei segítséget ajánlottak fel. Szívesen kitöltik azt az űrt, amely a detroiti kocsik drágulása miatt keletkezett. (Ismeretes, hogy a japán autók piaci részesedése az USA-ban már meghaladja a 31 százalékot.) Több japán autógyár már kedvező ajánlatot juttatott el az amerikai autókölcsönzők címére. A rent-a-car cégek abban reménykednek, hogy Detroit előbb-utóbb kénytelen lesz csökkenteni az új modellek árát, és kénytelen lesz visszatérni a mennyiségi engedmények gyakorlatához. Egyrészt azért, mert a GM, a Ford és a Chrysler tart a japán autóipar további terjeszkedésétől az USA-ban, másrészt pedig a sok százezer darabos üzletvesztést Detroit nem engedheti meg magának, különösen nem a recesszió időszakában. A mérközés tehát még nem dőlt el véglegesen, annyi azonban bizonyos, hogy jelenleg mind az amerikai autóipar, mind pedig az autókölcsönzési ágazat az óceán túlsó partján vesztesnek tekintheti magát.

Gonda György

magyarországi leányvállalatához az autószakmában jártas, német vagy angol nyelven kiválóan beszélő, vezetői tapasztalatokkal rendelkező, dinamikus

KERESKEDELMI IGAZGATÓT

keres, aki aktívan részt vállal a cég munkájában, kereskedelmileg továbbfejleszti azt, figyelemmel kíséri a pénzügyeket, koordinálja az üzletkötőket.

A pályázatokat angol vagy német nyelven kérjük az alábbi címre eljuttatni.

Cím: KLEYN TRUCKS B. V.

Dhr. F. K. Schweig

4214 KT Vuren Postbus 3

Hollandia

Tel.: 00-31183068222

A pályázatoknak feltétlenül tartalmaznia kell a jelentkező végzettségét, az előző munkahelyet, illetve a szakmai tapasztalatok összegzését.

KLEYN TRUCKS

nemzetközi és igazgatási szakreferensi munkakör betöltésére

A munkakör betöltésének feltétele:

- felsőfokú végzettség,
- tárgyalóképes angolnyelv-tudás,
- legfeljebb 45 éves életkor.

Még egy idegen nyelv ismerete előnyt jelent.

Bérezés: megegyezés szerint.

A pályázat tartalmazza a pályázó részletes szakmai önéletrajzát, iskolai végzettségét, a jelenlegi munkahelyével kapcsolatos információkat és bérigényének megjelölését.

A pályázatokat október 25-ig lehet benyújtani a Magyar Iparszövetség (OKISZ) jogi, nemzetközi, titkársági igazgatóságára,

cím: 1146 Budapest, Thököly út 58—60.

A pályázattal kapcsolatban érdeklődni lehet

dr. Révész Péter igazgatónál, telefon: 141-4754, 141-5140

Vállalati tulajdonú ingatlanok eladók.

Az ingatlanok megtalálhatók:

Zalakaroson és Balatonvilágoson

Infrastuktúrával jól ellátott, a város központjában lévő 1000 m²-es irodaház tulajdonjoga eladó.

Nagyméretű raktárak, irodahelyiség tulajdonjoga eladó.

Ezek: Bp. XI., Hadak útja

XI., Karinthy Frigyes út

IX., Üllői út

XIII., Újpest rkp.

Személyes megkeresés után adunk felvilágosítást a kondíciókról. Tel.: SZÁMALK, Fogarasiné, 185-3111/4140 Telefax: 166-9085

A szabadalom, a termék- és márkavédelem csak olyan országokban kérhető számon, amelyek csatlakoztak az erről szóló nemzetközi megállapodásokhoz. A fejlődő és az újonnan iparosodó államok csak az utóbbi időben kezdték részanni magukat a csatlakozás mérlegelésére, nem utolsósorban a fejlett ipari államok gazdasági és kereskedelem-politikai nyomására. Régi igazság ugyanis, hogy sokkal olcsóbb valamint engedély és licenccél nélkül lemásolni, mint dollártízmilliókat fordítani kutatásra, fejlesztésre és marketingre.

Tizenhétmilliárd
dollár elúszott

Hosszú évtizedeken át a hamisítók és a kalózkodók elsősorban a fogyasztási, ezen belül is a könnyűipari termékekre összpontosították tevékenységüket. Ennél sokkal kifinetőbb napjainkban a világszerte elismert, nagy forgalmú gyógyszerek, szoftverek, könyvek, műsoros videó- és hangkazetták engedély nélküli lekoppintása és forgalmazása. A legújabb statisztikák tanúsága szerint az amerikai vállalatoknak tavaly 17 milliárd dollár bevételkiesést okozott szabadalmaztatott és levédett termékeik engedély nélküli külföldi gyártása és forgalmazása a „fekete csatornákon” keresztül.

MH. 92.8.14 A nyomok a délkelet-ázsiai országokba vezetnek

Virágzik a hamisítóipar

A világot egyre nagyobb mennyiségben lepik el a hamisítványok, az engedély nélküli másolatok és a koppintott árucikkek. A márkás és szabadalmaztatott termékek silány, de az eredetihez a megtévesztésig hasonló másolatai a világ szinte minden nagyvárosának illegális utcai árusainál megkaphatók. „Eredeti” Rolex és Cartier órák, Gucci és Lacost trikók és szabadidőruhák, háromcsíkos Addidas-cipők, Paris és Nina Ricci parfümök és még ezernyi koppintott áru keres és talál magának gazdát meglehetősen alacsony áron. A nagy nyugati cégek százával küldik nyomozóikat szerte a világba a hamisítványok és hamisítóüzemek lefűléseire. A nyomok elsősorban a délkelet-ázsiai országokba vezetnek. Tajvant, Thaiföldet, Szingapurt és Maláziát tartják a világ hamisítóműhelyeinek, de sok kalóztermék készül Törökországban is.

A kárvallott iparágak véleménye szerint 10 milliárd dollárral tudták volna növelni eladásait külföldön, ha marketing tevékenységüket nem zavarta volna meg az egyre terjedő koppintási hullám.

A kalózkodások legnagyobb vesztese a szoftveripar: az amerikai szoftvercégek tavaly az USA-ban 18 milliárd dollár bevételre tettek szert, exportjuk pedig elérte a 25 milliárdot. A vezető szoftvervállalatok felmérései szerint az engedély nélküli másolás miatt a külföldön 9 milli-

árd dollár bevételtől estek el. Programjaikat másolják az egész világon, de a koppintásban — véleményük szerint — Kelet-Európa jár az élen. Nem véletlen, hogy az államközi kereskedelmi tárgyalásokon Washington nyomatékkal követeli az illegális másolás és forgalmazás megszüntetését, illetve a szabadalmi egyezményekhez való csatlakozást. Az érintett vállalatok több kelet-európai országban akciót hirdettek a másolatok büntetlen begyűjtésére, s cserébe jutányos áron „tisztá” szoftvereket adnak.

Koppintott gyógyszerek

Az Egyesült Államok vezető gyógyszergyárai évente milliárdokat költenek kutatásra és fejlesztésre. Új, nagyhatású termékeiket főleg Latin-Amerikában koppintják le és forgalmazzák előszeretettel, természetesen az eredetinél jóval alacsonyabb áron. A Pfizer például egyik népszerű gyulladáscsökkentő kapszuláját darabonként 31 centes áron adja a nagykereskedőknek Braziliában és Mexikóban. Mindkét országban teljesen azonos összetételben öt külön-

böző név alatt helyben és engedély nélkül gyártják a Pfizer termékét, s a gyógyszerárakban — tehát a kiskereskedelemben — azokat 25-29 centért meg is lehet vásárolni. A többi amerikai gyógyszergyár is hasonló helyzetbe került. Véleményük szerint tavalyi 22 milliárd dolláros exportjukat számottevően bővíthetnék, ha a külföldiek nem választanák az „olcsóbb”, de illegális megoldást. Mindent összevetve, tavaly az amerikai gyógyszeripar a koppintások miatt legkevesebb 4 milliárd dollár kár érte. Az amerikai gyógyszerek egyik nagy kalóza, Chile januárban ígéretet tett Washingtonnak, hogy nagyobb figyelmet fordít a szabadalomvédelemre és a hamisítók lefűléseire, megbüntetésére. Mexikó ugyancsak kénytelen szorítani a szellemi termékek védelmének nadrágszíján, az USA ugyanis többek között ezt támasztotta az Észak-Amerikai Szabadkereskedelmi Övezet létrehozásának feltételül. Mexikóban a törvényhozás már el is fogadta a szellemi termékek és a szabadalmak védelmét szolgáló törvényeket. Peking is ígéretet tett a szigorításra, az USA ugyanis megfenyegette Kínát: amennyiben folytatódna a koppintások, az ázsiai ország Egyesült Ál-

lamokba irányuló exportját büntető-vámokkal sújtják.

Az engedély nélküli másolás nemcsak az amerikai, hanem a nyugat-európai gyógyszergyáraknak is jelentős veszteségeket okoz. A leggyakrabban lekoppintott termék, a Glaxo gyomorfekély elleni gyógyszere, a Zantac. Ebből a készítményből a gyár tavaly 2,8 milliárd dollár bevételre tett szert, az indiai és a brazil hamisítás viszont mintegy fél-milliárd dollár bevételkiesést járt.

Filmkalózkodók, kazettahamisítók Ázsiában

Az amerikai filmek az egész világon népszerűek, de nem mindenhol szeretnek fizetni értük. Hollywood tavalyi film- és videokazetta exportja 8 milliárd dollár volt, s az engedély és fizetség nélküli másolás, illetve forgalmazás miatt a filmcégek külföldön egymilliárd dollárral lettek szegényebbek. Mindenek előtt Ázsiában másolják és forgalmazzák illegálisan a legújabb amerikai filmeket. A tízezerszámra készülő másolatok elárasztják az egész világot, a jogdíjakat pedig „természetesen” senki

sem fizeti meg. Washington az amerikai filmipar nyomására 1989-ben felszólította Dél-Koreát, hogy számolja fel a filmkalózkodást. S az eredmény nem is maradt el: 1988-ban az amerikai filmipar Dél-Koreától 7 millió dollár jogdíjat kapott, tavaly viszont ez szám már elérte a 100 milliót.

Szerte a világon nagyipari módon másolják engedély nélkül az amerikai hangfelvételeket, elsősorban a legdivatibb popegüttesek kazettáit. Még a kazettaborítók is lemásolják a gyártó cég nevével együtt, s a hanganyagot silány minőségű kazettákra áruják az eredetinél 40-50 százalékkal olcsóbban. A kalózkodás 1991-ben az amerikai zeneműkiadó cégeknek 2 milliárd dollár bevételkiesést jelentett. Noha az USA könyvkiadói „csak” egymilliárd dolláros kárról adtak számot az engedély nélküli és ingyenes külföldi kiadások miatt, ez az összeg nem csekély. Tavaly ugyanis az amerikai kiadók 2 milliárd dollárra tettek szert könyveik külföldi megjelentetési engedélyeiből. Az Egyesült Államok — amelynek cégei a világ első számú kárvallottjai a kalózmásolás területén — nemcsak kétoldalú tárgyalásokon, hanem multilaterális szinten is igyek-

szik gátat vetni a mind szélesebb körben terjedő koppintásnak. Fontos szerepet kapott ez a téma az immár hat éve tartó GATT tárgyalásokon, az úgynevezett Uruguay-fordulón. Az USA és még számos ország szeretne olyan nemzetközi egyezményt elérni, amely tiltja a szellemi termékek el tulajdonítását. Egy megállapodásnak persze csak akkor van hatása, ha minden ország aláírja és annak rendelkezéseit be is tartja. Miután sok ország és vállalat számára a szellemi termékek ellopása és másolása jó üzlet, nem valószínű, hogy belátható időn belül sikerül beszüntetni a világon a már-már nagyipari méreteket öltő kalózkodást.

Gonda György

L'Ambassade de Belgique en Hongrie
cherche pour son service commercial un
secrétaire commercial-adjoint.

Le candidat (H/F) de nationalité
hongroise, entre 25 et 40 ans,
devrait correspondre au profil suivant:

- expérience: quelques années de travail dans une ou plusieurs entreprises hongroises ainsi qu'une connaissance approfondie du marché hongrois et de ses opérateurs économiques sont requis. Le commerce extérieur (import-export) lui est tout à fait familier.
- la maîtrise du travail sur PC est considérée comme un atout.
- deuxième langue: français (de préférence) ou anglais.

Le candidat assistera les exportateurs belges sur le marché hongrois par des études de marketing et des informations générales et travaillera en étroite collaboration avec le secrétaire commercial.

Veuillez envoyer ou faxer votre candidature avec curriculum vitae et références avant le 25 août 1992.

— Ambassade de Belgique
Donáti utca 34,
1015 Budapest.
Fax: 175 15 66
à l'attention de Monsieur J. De Moor.

1997 MH



MűkincsFigyelő

SZERKESZTŐ: BÁTKI MIHÁLY

Árak, tárgyak, aukciók
Bővebben, többet, részletesen a
MűkincsFigyelőben!!!
Keresse az ÚJSÁGÁRUSOKNÁL!
Kedvezményes előfizetésről érdeklődjön
a 112-8482-es telefonszámon!



Kapás Ferenc: nemsokára Budapesten is elindul a Talent klub

FOTÓ: HAJNAL PÉTER

— *Élettapasztalatot szerzett bőven... A bíróságon mivel foglalkozott?*

— Hétéves bírói pályám utolsó éveiben polgári bírónak dolgoztam, s nagy tapasztalatot nyújtó kérdésekkel, a szerződésekkel foglalkoztam. A szerződéses jogvitákban való bíráskodás óriási segítséget nyújtott életem további szakaszában. Ez csak egyetlen területen jelentett kivételt: a politikában. Azok közé tartoztam ugyanis, akik úgy hittek, hogy az előző rendszer megreformálható, s meglehetősen nagy szájjal és kevés taktikával örökösen fejjelem a falnak. Ami Csongrád megyében nem volt életbiztosítás, főleg azután, hogy egyszer több száz ember előtt a megyei pártbizottság titkárát „belevertem a betonba”... Amikor végül megjött az eszem, úgy döntöttem, hogy többé aktívan nem foglalkozom politikával, hiszen nem nekem való. Még akkor sem, hogyha a rendszerváltozás idején négy egymástól teljesen eltérő párt keresett meg, hogy vállaljak jelöltséget...

— *S hogyan került kapcsolatba a sporttal olyannyira, hogy a bíráskodás után a Állami Ifjúsági és Sporthivatal megyei osztályának vezetését kapta meg?*

— Már a középiskolában vonzódtam a sporthoz, mind szervezőként, mind bírónak, s később a megyei igazságügyi sportéletnek voltam vezetője. Amikor elkezdtek megszervezni az ÁISH-t, akkor hívták föl megyei vezetők a figyelmemet, hogy lesz egy olyan szervezet, amelyik megpróbálja „összehozni” az ifjúságot és a sportot, s vállaljam el, hiszen nemcsak az előző területen volt már tapasztalatom, hanem az államigazgatásban is. Így lettem öt évvel ezelőtt a megyei tanács ifjúsági és sportosztályának vezetője,

az akkori időszakban a legfiatalabb megyei tisztségviselőként. Két és fél évig dolgoztam itt, sikerült fölállítanom egy olyan csapatot, amelyik fiatal és menedzserszellemű volt. Ez természetesen azt jelentette, hogy vállalkoztunk is.

— *Mire?*

— Arra, ami akkor még a „könyökvédősök” feladata volt — tehetséggondozásra és hasonlókra —, így nem is nézték jó szemmel a munkánkat. Az államigazgatás vezetőinek szemében mindig újítani akaró, izgága, nem igazán szimpatikus társaság voltunk. Ekkor csináltunk egy olyan kft.-t, amiben az önkormányzat is tag volt, Sport és Videómenedzser Kft. néven. Ez a kft. azóta is él, s akik akkor ennek az alakulatnak a legnagyobb elöljárói voltak, már régen nem dolgoznak az önkormányzat környékén... Egyébként ekkortájt jegyeztettük be a megye első alapítványát, amit az is bizonyít, hogy a tanácsom még a jóváhagyó határozatot sem tudták megírni, mi csináltuk meg...

— *Mindebből azért látszik, hogy sosem a már működő dolgokkal szeretett foglalkozni, nem maradt a járt úton. Ezért lett vállalkozó?*

— Engem mindig az doppingolt, hogy olyat csináljak, amibe az alkotószándékomat, az ötleteimet, a gondolkodásomat be tudtam vinni. S emellett az sem tragédia, ha meggazdagszik az ember... Vállalkozó azért lettem, mert nyilvánvalóvá vált, hogy azok a vállalkozások, amiket az államigazgatás keretein belül elkezdtünk, nem maradhatnak bent. Ha ugyanis rendszerváltást akarunk — itt elsősorban a gazdasági váltásra gondolok —, akkor van egy sor olyan feladat, amit függetlenül kell megoldani.

— *Jók a filozófiái... De csak erre nem lehet üzletet építeni.*

— Pedig főként ez indította útjára azt a vállalkozásunkat, ami fiatalok tehetséggondozásával, menedzselésével foglalkozik. Ezt az országot ugyanis csak olyan emberek tudják megváltoztatni, akik „örökségek” nélkül, hülyeségekkel meg nem mételezve, teljesen más mentalitással, frissen kezdenek valami újat. Nekik kell hatalomra kerülniük, akár a politika, akár a gazdaság területén. S közülük is lehetőleg a tehetségesekre kell bízni az irányítást. Ezért kezdtünk bele minden olyan tehetséggondozásba, ami sikereket hozhat. Gyakorlatilag három köre van ennek a munkának, ami gyakorlatilag már összefügg a vállalkozásainkkal is. Először megszerveztük a Magyar Tehetséggondozó Társaságot, ami azóta is működik. Majd megalapítottuk a „G 2000” tudományos és tehetséggondozó alapítványt, amely ma 10 millió forintos alapítvánnyal, szervezettel, kellő szakmai és

finansziális háttérrel dolgozik. Nekem az a megtiszteltetés jutott, hogy a kuratórium elnökeként dolgozhatok. Mindez azonban egy vállalkozónak még nem üzlet, ezért megpróbáltunk egy ilyen céget is megteremteni. Sokan a „szokásos hülyeségünknek” tartották, és senki nem akarta finanszírozni. Ám addig hajtogattuk a magunkét, amíg találtunk három olyan szervezetet, amelyek hajlandóak voltak jelentős összeggel beszállni. Az egyik az akkori magyar kormány, a másik az Országos Takarékpénztár, a harmadik pedig a „G 2000” alapítvány.

— *Egy kormányt hogyan lehet beléptetni egy kft.-be?*

— Nem kis munka volt meggyőzni őket, hogy szükség van egy ilyen cégre. Pedig

— A klubok franchise-rendszerben működnek, teljesen önállóan, s főként olyan tehetséges fiatalok vezetik, akiknek egy részétől lett üzletember, hogy velünk szerződött. Tehát itt is kialakultak a bizalmi kapcsolatok, miként azon vállalkozók között, akik egyrészt fönntartják, másrészt tagjai a klubnak. Ez rengeteg vállalkozóval rendkívül jó kapcsolatrendszert biztosít az ország egész területén, ami természetesen az üzleti haszonban is megjelenik. A klubokat egyébként a Talent Informatikai és Árutözsde Alapítvány látja el a legtöbb információval, s mellettük ügynőcégek is működnek.

— *S Budapesten miért nem működik Talent klub?*

— Nem titkolt szándékunk volt annak idején, hogy miután a gazdaság is jelentősen Budapest-centrikus, ezért egyelőre nekünk a vidék fontosabb. Az idő egyébként igazolta várakozásainkat, s nemsokára talán Budapesten is elindul a Talent klub — nemrégiben tárgyaltunk erről.

— *Noha ön nem tartja politikusként magát, azért van egy nagy adag politika abban, amit csinál és ahogyan csinálja. Politikusképzés, a Talent gazdasági köreinek kiterjesztése s rendszerként való működtetése, ugyanakkor egyenlő távolságtartás minden pártpolitikai erőtől. Mondja, az üzleti sikerek elérése közben tudatosan „használja” arra a gazdaságot, hogy befolyásolja a politikát?*

— Persze, hiszen ez a világon mindenhol így működik... Ennek ellenére mégsem tartom politikusként magam. Nem kis feszültséget okoz bennem, hogy a gazdaság ennyire „testközelben” van a politikával, ám aki pályán akar maradni, annak vállalnia kell ezt is. Az utat az ember szabadon választja meg, már amennyiben nem kötelezi el magát egyik politikai erő mellett sem, hanem mindegyikkel megpróbál kölcsönösen előnyös kapcsolatokat fönntartani. Vannak, akik egy politikai „vonaltól” mellett kötelezik el magukat, de állítom — noha ők tudhatják, hogy politikai váltáskor megnehezedik a helyzetük —, az a nehezebb út, amit én választottam. Eddigi életutam során azonban megtanultam, hogy az győz, aki vállalja a feszültségeket.

— *Nem fél, hogy tönkremegy?*

— Nem olyan régen meg kellett tanulnom vigyázni magamra, ha nem akarok összedegni egy szívinfraktust... Az a lényeg, hogy az ember olyan biztos pontokat találjon az életében, mint a család, a viszonylag rendszerezett időbeosztás, vagy például az, hogy kötelező ebédelnem, s ez alól nincsen kibúvó...

J. Kiss Sándor

— A klubok franchise-rendszerben működnek, teljesen önállóan, s főként olyan tehetséges fiatalok vezetik, akiknek egy részétől lett üzletember, hogy velünk szerződött. Tehát itt is kialakultak a bizalmi kapcsolatok, miként azon vállalkozók között, akik egyrészt fönntartják, másrészt tagjai a klubnak. Ez rengeteg vállalkozóval rendkívül jó kapcsolatrendszert biztosít az ország egész területén, ami természetesen az üzleti haszonban is megjelenik. A klubokat egyébként a Talent Informatikai és Árutözsde Alapítvány látja el a legtöbb információval, s mellettük ügynőcégek is működnek.

— *S Budapesten miért nem működik Talent klub?*

— Nem titkolt szándékunk volt annak idején, hogy miután a gazdaság is jelentősen Budapest-centrikus, ezért egyelőre nekünk a vidék fontosabb. Az idő egyébként igazolta várakozásainkat, s nemsokára talán Budapesten is elindul a Talent klub — nemrégiben tárgyaltunk erről.

— *Noha ön nem tartja politikusként magát, azért van egy nagy adag politika abban, amit csinál és ahogyan csinálja. Politikusképzés, a Talent gazdasági köreinek kiterjesztése s rendszerként való működtetése, ugyanakkor egyenlő távolságtartás minden pártpolitikai erőtől. Mondja, az üzleti sikerek elérése közben tudatosan „használja” arra a gazdaságot, hogy befolyásolja a politikát?*

— Persze, hiszen ez a világon mindenhol így működik... Ennek ellenére mégsem tartom politikusként magam. Nem kis feszültséget okoz bennem, hogy a gazdaság ennyire „testközelben” van a politikával, ám aki pályán akar maradni, annak vállalnia kell ezt is. Az utat az ember szabadon választja meg, már amennyiben nem kötelezi el magát egyik politikai erő mellett sem, hanem mindegyikkel megpróbál kölcsönösen előnyös kapcsolatokat fönntartani. Vannak, akik egy politikai „vonaltól” mellett kötelezik el magukat, de állítom — noha ők tudhatják, hogy politikai váltáskor megnehezedik a helyzetük —, az a nehezebb út, amit én választottam. Eddigi életutam során azonban megtanultam, hogy az győz, aki vállalja a feszültségeket.

A szerző az EGIS Gyógyszergyár vezérigazgatója, a Védőgyelet a magyar iparért Alapítvány kuratóriumának elnöke.

zisiról lépni ki a nemzetközi mezőnybe: segítség kell.

A segítség magától értetődően nem a régi értelemben kell. Nem egyedi vagy ártámogatás, különleges elbírálások rendszere. Az a segítség, amely könnyíti az átmenetet, két irányból jöhet: az egyik irány a kormányé: minden nemzetközi megállapodást megtartva élni azokkal az eszközökkel, amelyeket igenis a legfejlettebb országok is használnak; a hazai ipar védelmében a minőségi követelmények érvényesítésével, a dömping kizárásával, a magyar munkahelyet létesítő, új terméket bevezető innovatív vállalatok serkentésével stb.

A másik irány a társadalomé. Azé a társadalomé, amelynek tagjai felismerik az összetartozást és egymásrautaltságot, felismerik az egymásért cselekvés olyan egyszerű eszközeit, mint amilyen a hazai áru vásárlása, a magyar munka védelmében a munkanélküliség mértékének csökkentése érdekében. Persze az egyes emberek lehetőségei a magyar gazdaság a magyar munka védelmében nagyon eltérőek. A kisnyugdíjas néhány forintos vásárlása nem mérhető össze a termelői, beruházási célú bevásárlásokkal, az állami megrendelések megszervezésében rejlő lehetőségekkel. Ez utóbbi ügyek legyenek a vezetői, politikusi lelkiismeret és felelősség járszalagjára fűzve.

Polgárrá, öntudatos polgárrá lenni saját hazánkban: ezt szolgálja az átmenetben a védőgyeleti gondolat, ehhez ad és kér segítséget.

Orbán István

Újraindul a vállalkozói totó

Az Országos Kisvállalkozás-fejlesztési Iroda Vállalkozói ABC-sorozata alapján ez év tavaszán nagy sikerű vállalkozói totót hirdettünk és folytattunk le. Az iroda három kiadványából 3x3 fordulóban sok értékes nyeremény mellett megismerhették a vállalkozók a Hitel ABC-ből a vállalkozói hiteleket, a Mezőgazdasági ABC-ből a mezőgazdasági vállalkozás főbb feltételeit, a Műszaki ABC-ből pedig a vállalkozásalapítás és -gyakorlás főbb műszaki tennivalóit.

Az iroda legújabb kiadványaival augusztus 28-ától ismét játszunk.

Önök hetente a totózás szabályai szerint játszva ismerhetik meg a külkereskedelem, biztosítás és a központi alapokból való forráshoz jutás szabályait.

A három forduló után legtöbb pontszámot elérők értékes díjakat kapnak, de reméljük, a legnagyobb hasznot a sok új és hasznos ismeret megszerzése jelenti majd.

A díjak:

1. Egy hétvége Párizsban 2 fő részére
2. Egy választott idegen nyelv egy szemesztere
3. A Magyar Hírlap egyéves előfizetése.

A célegyenesben futnak zátonyra a GATT-tárgyalások?

Az olajosmagvak szubvenciója okán kirobbant újabb agrárvita az Európai Közösség és az Egyesült Államok között nemcsak transzatlanti kereskedelmi háborúval fenyeget, hanem zátonyra futtathatja az Általános Vámtarifa- és Kereskedelmi Egyezmény (GATT) körtárgyalásait is. Amennyiben december ötödikéig Brüsszel nem dönt a szója, a napraforgó és a többi „olajnövény” termesztésének további csökkentéséről, első lépcsőben Washington 200 százalékos büntetővámra sújt mintegy 300 millió dollár értékű közöspiaci — elsősorban francia — agrárterméket. A tizenkettek évi 4 milliárd dollár értékben exportálnak agrárcikkeket az USA-ba, a hírek szerint a büntetővámok a későbbiekben akár egymilliárd dolláros kivitelre is kiterjedhetnek.

Az EK főbb agrárexportőrei megtorló intézkedéseket követelnek Brüsszeltől, de mind valószínűbb, hogy sikerül a megadott határidőig békésen rendezni a vitát. A világ ugyanis a kereskedelmi háborúval nagyon sokat veszthet, hiszen az az 1986 óta folyó világkereskedelmi tárgyalások megegyezés nélküli megszakítását is jelentené.

Az olajosmagvak kérdése csak a jéghegy csúcsát jelenti abban az éles vitában, amelyet az USA és a Közös Piac hosszú esztendő óta folytat a GATT-tárgyalások keretében is. 1947 óta a kereskedelem liberalizálásáról, a vámok csökkentéséről és a kereskedelmet akadályozó egyéb „sorompók” lebontásáról hét — több esztendő — körtárgyalásra került sor a GATT szerződő országai között. Az úgynevezett Tokió-forduló keretében például öt év alatt sikerült a tagországoknak megállapodniuk az ipari termékek kereskedelmére vonatkozó szigorú rend kialakításában és a vámok csökkentésében. Miután a mezőgazdasági termékek világkereskedelmében nagy a káosz, a tagországok 1986-ban Punta del Estében újtárra bocsátották az úgynevezett Uruguay-fordulót. A tárgyalásokon részt vevő 105 ország célul tűzte ki a mezőgazdasági termékek kereskedelmének szabályozását, valamint a nemzetközi szolgáltatás- és textilkereskedelem egységes szabályainak kidolgozását.

A textil- és agrártermékek a tavalyi 4400 milliárd dolláros világkereskedelemben 16, a szolgáltatások (távközlés, pénzügyi szolgáltatások, biztosítás, nemzetközi áruszállítás stb.) adásvétele pedig 18,9

százalékkal részesedett. Az Uruguay-fordulót eredetileg 1990 végére szerették volna a részt vevő országok sikeresen befejezni, de az agrárellellétek miatt többször is módosítani kellett a határidőt. Az utolsó „legutolsó” határidő 1992 április vége volt, a sikeres befejezést azonban az akkor éppen „soros” transzatlanti agrárvita hiúsította meg.

Pedig az Uruguay-forduló egyezménye — a mezőgazdasági kérdések kivételével — készen áll az aláírásra. Számos fontos — elsősorban a nemzetközi kereskedelem liberalizálását elősegítő — kérdésben sikerült megegyezni, amelyek eredményeként tovább csökkenthetnek a vámok és a nem vám jellegű kereskedelmi akadályok, s ezen keresztül korszerűsödik a GATT, szabadabbá, szabályozottabbá válik a világkereskedelem. (Jól jellemzi a GATT hatékonyságát, hogy az ipari termékek átlagos vámszintje az elmúlt négy évtizedben 40-ről mintegy 5 százalékra csökkent.)

Az Uruguay-forduló egész tárgyalássorozatát beárnyékolta az Európai Közösség és az USA agrárellelléte. Ismeretes, hogy a világ szinte minden országában támogatják a költségvetésből a mezőgazdasági termelőket. Az OECD-országokban évi 300 milliárd dollár fordítanak agrárszubszenciára. Azonban míg Ausztráliában 3, az Egyesült Államokban 102 dollár az egy hektárra jutó központi támogatás, Nyugat-Európában ez az összeg eléri a 775 dollárt.

Az Európai Közösség még a hatvanas években vezette be pro-

tektionista agrárpolitikáját és rendtartását, amelynek „eredményeként” a közös piaci farmerek és a nemzeti piacok nagyfokú védettséget élveznek az importtal szemben. Ugyanakkor a szubszenciák révén — ennek összege tavaly 120 milliárd dollár volt — a közöspiaci mezőgazdasági termelők kedvező exportpozíciókba jutnak. Érthető tehát, hogy a vezető agrárexportőr országok — USA, Ausztrália, Új-Zéland stb. — a közöspiaci agrárprotektionizmus mérséklését követelték. Elengedhetetlennek tartották és tartják az „Európai Közösség agrárvasfüggönyének” lebontását.

A külső nyomás, valamint a hatalmasra duzzadt közöspiaci szubszenciák költségvetés hatására idén tavasszal nagy viták után a tizenkettek módosították agrárpolitikájukat. Az exportszubszencionálás helyébe a termelők közvetlen segélyezése került, s ez a megoldás már szalonképebb a külvilág számára. Washington azonban követelte még a főbb termékcsoportok kivitelének mennyiségi korlátozását is. Az USA a gabonakivitel 24 százalékos visszafogására szólította fel Brüsszelt, a Közös Piac azonban csak ennél alacsonyabb exportcsökkentésre mutatott hajlandóságot. Túl magasnak találta a 24 százalékos plafont, mert ez meghaladja a tavaszi agrárreform termelés- és termőterület-csökkentési előírásait.

Az óceán két partja között mezőgazdasági kérdésekben a fő ellentét Washington és Párizs között húzódik. Franciaországban az agráralkosság aránya 7, az USA-ban pedig mindössze 3 százalék, így

érthető, hogy Párizs harciassága elsősorban politikai kérdés. Világosan kirajzolódnak a határvonalak az amerikai szabadkereskedelem elve és gyakorlata, valamint a közöspiaci — elsősorban francia — agrártermelők protektionizmusa között.

A világkereskedelem számára szinte kérdésnek tűnik, hogy a mostani olajosmag-háborúban az amerikai kereskedelempolitikusok arra hivatkoznak, hogy a farmerek évi egymilliárd dolláros bevételről esnek el a hatalmassá duzzadt közöspiaci termelés és szubszencionált export miatt. A világ inkább attól tart, hogy megegyezés híján a transzatlanti adok-kapok más termékcsoportokra is kiterjedhet, s ezzel veszélybe sodorhatja a már meglévő liberalizálási megállapodásokat is.

A hat éve folyó körtárgyalások résztvevői szeretnék véglegesíteni az „uruguayi” egyezményrendszert még az idei esztendő vége előtt. Ennek azonban az a feltétele, hogy megoldódjék az agrárvita. Brüsszel is hajlik a megegyezésre, mert nem szívesen vállalná az egész Uruguay-forduló megtorpedózását, ráadásul a közöspiaci tagországok többsége világosan látja, hogy a jelenlegi agrárprotektionizmus nem tartható fenn, s nem érdemes kivívni a világ haragját.

Az előzetes számítások tanúsága szerint ugyanis az Uruguay-forduló sikeres befejezése eredményeként 1996-ra 70–80, az ezredfordulóra pedig 200 milliárd dollárral bővíthet a világkereskedelem. A hat éve tartó tárgyalások sikeres lezárása számottevően bővítheti az ipari országok vegyipari és gyógyszeripari termékeinek exportját a fejlődő államokba, ahol árucikkeik „Uruguay után” szabadalmi védettséget élveznének. Sokat profitálhat a megegyezésből a szolgáltatás-kereskedelem is, elsősorban a bankok és a biztosítók. A fejlődő országok számára a körtárgyalások sikeres befejezése azt is jelentené, hogy emelhetnék mezőgazdasági termékeik exportárát, ugyanakkor új piaci lehetőségek nyílnának meg textil- és ruhaipari gyártóik, exportőreik számára. Nem mellékes szempont, hogy a költségvetési támoga-

tások csökkentésével — amennyiben sikerül az agrárvitában megegyezésre jutni — a tizenkettek piacán jó néhány élelmiszer ára mérséklődni fog. (Érdemes megjegyezni, hogy az EK-országokban a cukor ára éppen háromszorosa a világpiacon.)

A GATT-tárgyalások mielőbbi sikeres befejezése a világ kereskedőnemzetei szerint azért is kívánatos, mert a regionális kereskedelmi megállapodások — Európai Közösség, Észak-amerikai Szabadkereskedelmi Társulás stb. — nem jelentenek alternatívát az egész világot átfogó multilaterális megállapodással, szabályozással szemben. A regionális kereskedelem ugyanis nem helyettesítheti a világgerekedelmet. Ezt jól bizonyítja, hogy 1991-ben az Egyesült Államok exportjának 36 százaléka a közöspiaci tagországokba és Japánba irányult. Az ázsiai szigetország kivételének pedig 48 százalékát „szívta fel” az USA és az EK piaca. Túl nagy tehát a világkereskedelemben a kölcsönös függőség ahhoz, hogy bárki is „elrejtőzhessen” egy esetleges kereskedelmi háború elől.

Tavaly a világkereskedelem nominálisan 1,5, reálértékben pedig 3 százalékkal bővült. 1990-ben a reálnövekedés még 5 százalék volt. 1991 sorrendben immár a harmadik esztendő volt, amely lassulást mutatott. Tény azonban, hogy a világgerekedelem növekedési üteme még így is magasabb volt a tartós visszaesés sújtotta ipari termelés növekedési üteménél. Az Uruguay-forduló, valamint a közöspiaci-amerikai agrárvita tétje tehát nem csekély.

Nem csak az amerikai farmereket sújtó évi egymilliárd dolláros olajosmagexport-vesztés, hanem 200 milliárd dolláros kereskedelembővülés is a tét. Arról nem is beszélve, hogy az Uruguay-forduló egyezményeinek az egész világra kiterjedő szabályozása, liberalizálása, vámcsoökkentése, kereskedelemserkentése a világgerekedelem újabb, csaknem 35 százalékát ölelné föl. Kár lenne egy „szójahéjon” elcsúszni...

az, hogy fölszólítanak mindannyiunkat: tégy a gyűlölet ellen! Hiszen valóban utódaink jövője a tét. A mi életünk nagyjából már odavan, a mai fölfordult, idegbajos világban legfeljebb fékezhetjük, tompíthatjuk a kórt, gyermekeinknek azonban még van esélyük rá, hogy immúnissá váljanak, ne legyenek hajlandók gyűlölettől beteg világban élni.

A nagy kérdés azonban az, hogy mit lehet tenni. Tűzre víz — gyűlöletre szeretet? Ha megdobnak kővel, dobd vissza kenyérral? Ma sem tudunk többet, mint amit a szentírás mond, legfeljebb azzal a tapasztalattal vagyunk gazdagabbak, hogy az ember nemigen él e tanítás szerint. Aki megpróbálta, nem remélhetett hosszú életet ezen a földön. A létért való küzdelem kontraszelektálja az emberiséget a szeretet és a szelidség szempontjából. A gyűlölet agresszív és terjeszkedő. A szép szavak és szép szándékok nem tudják megállítani, csak az erő.

Az erő pedig a tömegekben van. Ezért kell mindenkinek aláírnia. Mert valószínűleg ma ez a legfontosabb tett a gyűlölet ellen. És persze az, ha előbb mindannyian magunkba nézünk. Mert az nem megoldás, hogy vizet aláírunk és bort cselekszünk.

SZÁLE LÁSZLÓ

az edes anyanyelvét, de sük-sükossé nyomorított üzenetük mégiscsak eléri a nagyérdemű közönséget. Cívilszabású vitapartnereik viszont hosszú, bonyolult és jörfésült mondatokban beszélnek, elvont elméleti vitákba bonyolódnak, amelyekben

A szerző politológus, egyetemi tanár

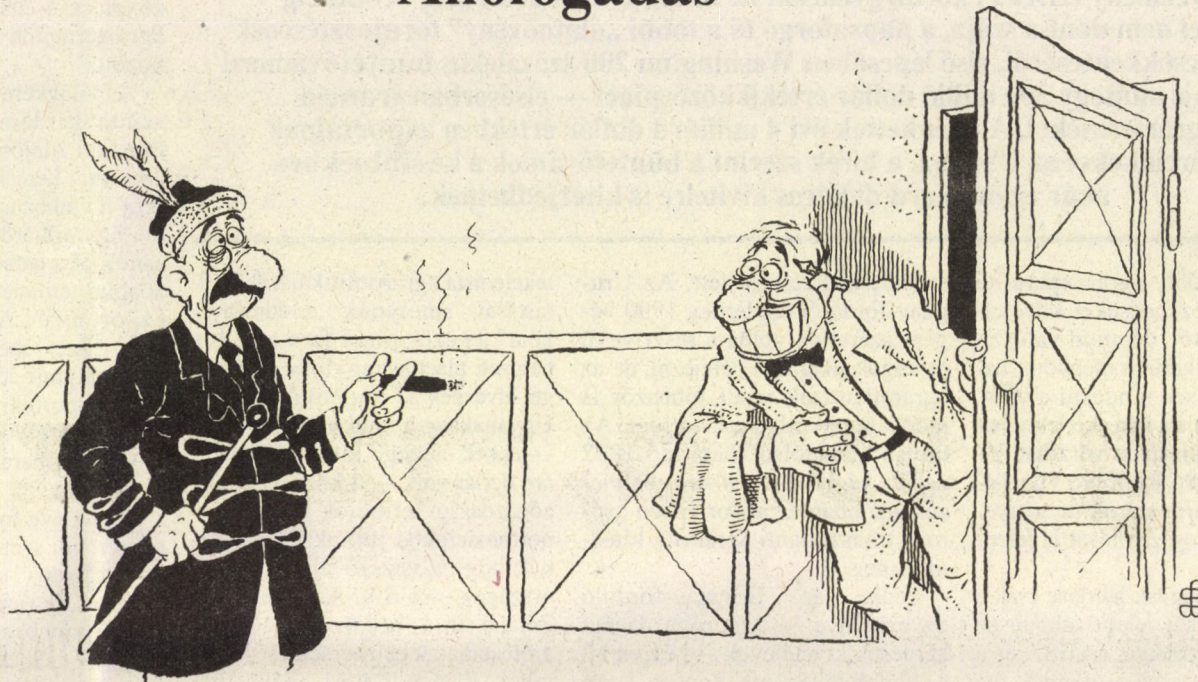
Itt nemcsak a közéleti nyilvánosság elmoszárásáról van szó, hanem arról a veszélyről is, hogy a szélsőjobb oldali jelszavak, primitív közhelyek, érzelmileg felfűtött féligazságok megszokottá, nap nap után megismételtté válnak a médiumokban, mégpedig érdemi vita, azaz ellenpontok nélkül. Ez ugyan-

mind szélesebb soraival. A sajtó pedig leragadt a csodabogarak bemutatásánál, a legfeltűnőbb külsőségeknél, és ezzel akaratlanul is csak reklámot csinált, érdemi kritika nélkül. A kis számok törvénye, a csekélyke kisebbség politikaformáló terrorja csak a sajtó, a széles nyilvánosság asszisztenciájával

mi civilkurázs, rosszul, öngoniat végződő riportok, szenzációt kergető beszámolók helyett.

Olyan sokat emlegetik az utóbbi időben a sajtó hatalmát. Ideje lenne már, hogy megmutassa ezt a hatalmat a szélsőjobb támadásának megfékezésében az ügyetlen szemlélő kényelmesebb, de veszélyesebb pozíciója helyett.

Állófogadás



— Méltóságos úr, tessék igyekezni, mert le tetszik maradni a lakiteleki sült turulról... JÓKÓ CSABA RAJZA



— Adjon Isten! Önt ki fogjuk hallgatni.

— Igenis kérem, hallgatók, mint a sír.

— Önnek vállalnia kell, mi hallgatunk. Az a megtiszteltetés érte, hogy hatóságunk a háborús bűnösökre vonatkozó jogszabály alapján próbapert kezdeményez kegyed ellen.

— Azt próbálják meg. Én a térdemen lovagoltattam Horváth Balázst.

— Ez most indifferens. Mit csinált 1951. március 8-án?

— Hóvirágot vittem a nejemnek.

— Honnan emlékszik ilyen pontosan?

— Nemzetközi nőnap volt.

— Mit csinált aznap éjjel 11 óra 20-kor?

— Horkoltam.

— Honnan tudja?

— Minden éjjel horkolok. A nejem szerint.

— Ön ellen az a vád, hogy halált okozó súlyos testi sértést követett el.

— Sertésekre én sohase lövettem. Szerelem az állatokat.

— Sértést! Követett! Maga süket?

— Egy kicsit. Nyolcvanhat évesen nem nagy kunszt.

— Követett vagy nem követett?

— Engem követtek a Horthy-pribékek. Kaptam is érte nyugdíj-kiegészítést a Zimányi úrtól.

— Most másról van szó. 1951-ben ön padlássöprés közben halált okozó súlyos testi sértést követett el egy bizonyos Kodelkán.

— Azon a kulákon?

— Ugye, hogy emlékezik!

— Hogyne emlékeznék, amikor ő verte a talpamat '42-ben a Margit körúton.

— És ezért állt rajta bosszút a padláson?

— Én? Ugyan már. Jó emberem volt.

— A kulák, aki verte a maga talpát?

— Igen, de ő bűjtatott.

— '44-ben mint zsidót?

— '49-ben mint házasságtörőt. Mariskával egy dunyha alatt voltunk, amikor hazajött az a dúvad férje. A kulák Kodelka meg elbűjtatott a padláson.

— Maga meg úgy hálálta meg, hogy lesöpörte a padlását.

— Söpörte a rosszabb, mindig utáltam takarítani.

Próbapert Jegyzőkönyv

— Az mégis tény, hogy Kodelka leesett a padlásról és szörnyethalt.

— Ki mondta ezt maguknak?

— A Kodelka fia.

— Az, amelyik meg akart lincselni '56-ban?

— Nem, az idősebbik, az Andris.

— Tudom már, akinek a talpát vertük '57-ben a Fő utcában.

— Arról beszéljen most, miért lökte le a padlásról a Kodelkát, de úgy, hogy kosárban kellett összeszedni keze-feje-lábát.

— Nem löktem ki, magától kiugrott!

— De miért?

— Együtt voltunk szovjet hadifogságban... És?

— Ejtőernyős-kiképzést kaptunk, és később is gyakorolt, de nem nyílt ki az ejtőernyője. Szovjet ernyő volt.

— Szóval nem maga lökte ki?

— Nem hát! Inkább őt kellene felelősségre vonni, mert kizárattott a pártból, amikor ellenkeztem a '68-as csehszlovákiai bevonulást.

— Hát nem halt meg '51-ben a padláson?

— Az öreg Kodelka? Na ne vicceljen! Talvaly együtt döntöttük le a pufajkás emlékművet.

— Tehát maga szerint Kodelka nem halt meg. Akkor ki jelentette fel magát Kodelka meggyilkolása miatt?

— Mariska, akivel a dunyha alatt voltam. Az a nő volt a Rajk-per koronatanúja is. Nem tudtam kielégíteni, azért jelentget fel állandóan.

— Mikor jelentette fel már magát?

— '57-ben, mert Kodelkával mi szabadítottuk ki Mindszentyt.

— És ezért el is ítélték magukat?

— Nem, mert jóvátettük. Kodelkával mi csaltuk haza Nagy Imre bácsit Romániából.

— Kodelka is ott volt?

— Naná, a padláson.

— És maguk mégis esküdt ellenségek egymással?

— Meg tudnám ölteni. Az ő kft.-je mindig elhalássza az én kft.-m elől a legjobb üzleteket.

— Mivel foglalkoznak?

— Padlássöprő és Lomtalanító Kft.

MAJLÁTH MIKES LÁSZLÓ

Mini(?)válság a német gépkocsigyártásban

92-11.11-

Látszólag minden a legnagyobb rendben van. Idén a német autógyártás csaknem négy és félmillió gépkocsit gyárt, amelynek több mint 40 százaléka külföldön talál vevőre. Németország Európa első számú autógyártója, a járműipar több mint kétmillió dolgozónak ad kenyeret, az iparág hozzájárulása a bruttó nemzeti termékhez (GNP) eléri a 20 százalékot. Am az előrejelzések a konjunktúra hanyatlásával számolnak, s a szakemberek véleménye szerint a német autógyártás csak akkor lehet eredményes a hazai és a külföldi piacokon a versenyben, ha sikerül rövid időn belül számottevően javítani a versenyképességet.

A német autógyártás versenyképessége ugyanis már évek óta romlik. Az elmúlt évek jó konjunktúrája ideig-óráig „lefedte” ezt a tényt. A német autók keresletének korábbi folyamatos bővülése nyomán az elmúlt évtizedben csaknem 100 ezer fővel bővült a foglalkoztatottak száma a német autógyártásban, miközben a közös piaci tagországokban 410 ezerrel csökkentették a dolgozók számát az ágazatban. Hosszú időn át a német autógyártás „párhelyből” nézte a versenytársak küzdelmét, hiszen termelékenysége Nyugat-Európában máig is a legmagasabb. A francia és a brit autógyártás termelékenysége azonban mind jobban közelít a németéhez. A vészharangot akkor kongatták meg, amikor kiderült alapos elemzések után, hogy a japán autógyártás termelékenysége 50 százalékkal magasabb a németénél, s ez természetesen az árakban is tükröződik. (Nagy-Britanniában és a kontinensen sorra épülnek a japán autógyárak európai leányvállalatai, s ezek kimagasló termelékenysége további veszélyt jelent a német autógyártás számára.)

A nemzetközi összehasonlítások bebizonyították, hogy a német autógyártás meglehetősen drágán termel. Ennek elsősorban a magas munkabérek az oka. A kiváló minőség, a megbízhatóság sokáig ellensúlyozta az autók magas árát, de időközben a versenytársak is megtanulták, miként lehet kiváló minőséget gyártani — olcsóbban. Tavaly a német autógyártás munkabérére több mint 42 márka volt a társadalombiztosítással együtt. Ez a legmagasabb a világon, hiszen

az így számított órabér Olaszországban 32, Japánban 33, az USA-ban 35, Nagy-Britanniában és Franciaországban pedig — átszámítva — 27 márka volt. A termelési költségek növekedését 1991-ben tovább fokozta a szakszervezetek által kiharcolt 3,4 százalékos béremelés, amely idén már elérte az 5,8 százalékot.

Az egyik neves amerikai egyetem tanulmánya szerint a luxusautók német gyártói négyszer annyi munkaórát fordítanak egy kocsi elkészítésére, mint az azonos kategóriát gyártó japán versenytársak. Sokatmondó a versenyképesség szempontjából az is, hogy egy Volkswagen-munkás évi 1200 órát dolgozik, japán kollégája viszont évi kétezer órát tölt a szerelőszalag mellett. Nem kedvez az összehasonlításnak, hogy 1993-tól a tervek szerint 36 órára csökken a német autógyártásban a heti munkaidő.

Jól jellemzi a német autógyártás „romlását”, hogy bár a brit termelékenység 39 százalékkal marad el a német mögött, egy Vectra típus előállításához a General Motors rüsselsheimi gyárában 750 márkával drágább, mint a GM angliai üzemében, a Vauxhallnál. Minden jel arra mutat, hogy a német autógyártás vezetői időben felismerték a tornyosuló versenyképességi gondok okait, s gyors cselekvésre szánták el magukat.

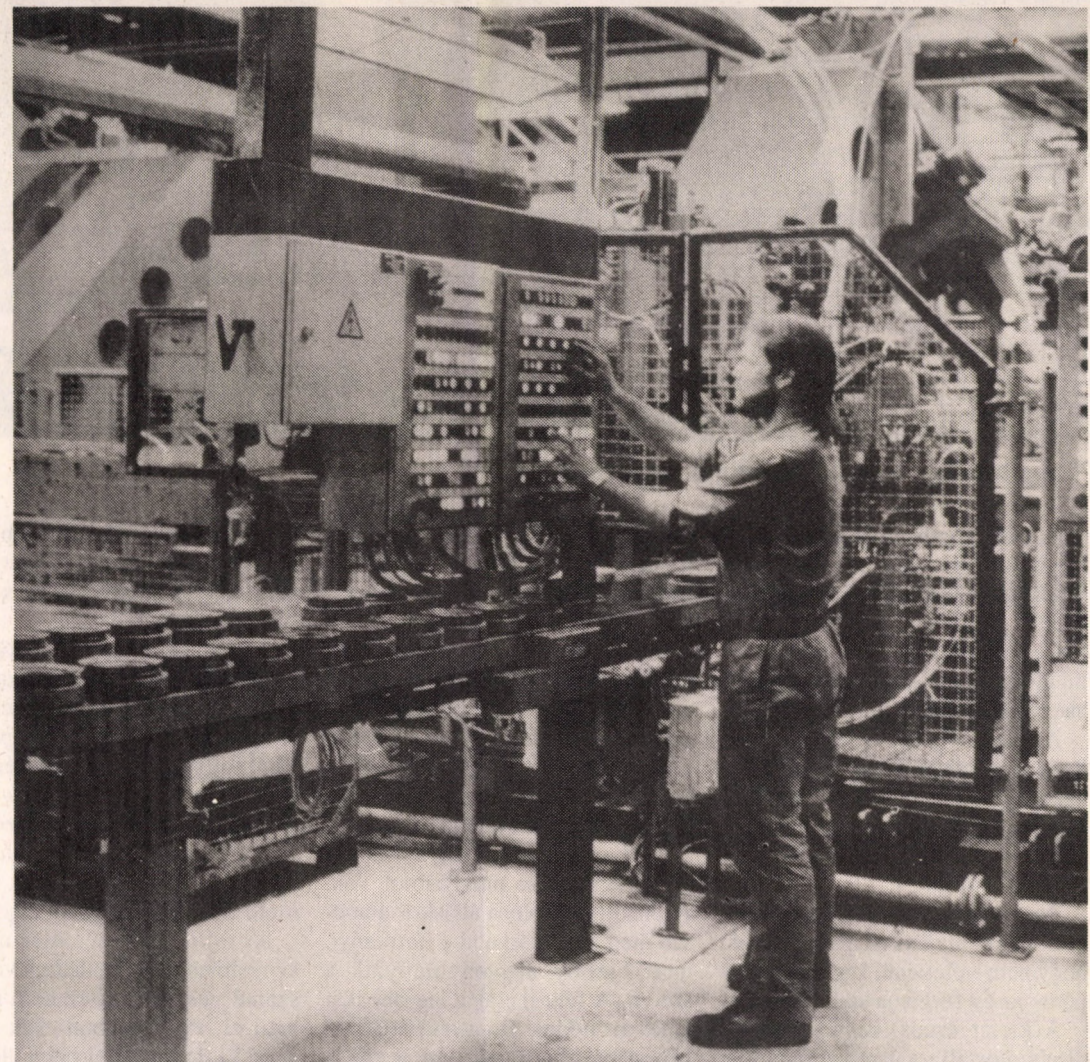
Drasztikus áramvonalasításra és átszervezésekre van szükség a megkapaszkodáshoz, s a jobbító szándékú cselekvési program nem nélkülözi az elbocsátásokat sem. A következő években a német autógyártás 200 ezerrel csökkenti dolgozóinak létszámát. A Volkswagen 130 ezer dolgozójából 12500-at bocsát el, a Mercedes idén 10 ezerrel csökkenti létszámát, a BMW-nél pedig az év végéig háromezer alkalmazottnak mondanak búcsút. Az Opel rüsselsheimi gyárából a 18 ezres létszám egyharmadát elbocsátják rövid időn belül. Időközben elkészült az Opel Eisenach autógyára — korábban itt gyártották a Wartburgokat — ahol kétezer munkás évi 150 ezer gépkocsit állít elő. Összehasonlításképp: ez a mennyiség a rüsselsheimi termelés felével egyenlő.

A termelési költségek leszorításában fontos feladatokat várnak a külföldi gyártásra. Ismeretes, hogy

a német autógyárak régebben nem helyezték ki külföldre termelésüket, illetve annak egy részét. A költségek jelentős növekedése azonban arra kényszerítette a német autógyártó cégeket, hogy sorra hozzanak létre termelőüzemeket külföldön. A Volkswagen már évek óta gyárt kocsikat Mexikóban (a legendás bogárhátút és a Golf típusokat), s a tervek szerint újabb üzemek létesítésével bővíti termelését a latin-amerikai országban — elsősorban a környező államok piacának ellátására. Az Audi ugyancsak Mexikóban kíván új gyárat nyitni, a Mercedes pedig az USA déli szomszédjánál tavaly kezdte meg egyes típusainak összeszerelését. Nem kis meglepetést okozott nemrégiben a BMW bejelentése: a patinás német autógyártó cég 400 millió dolláros beruházással gyárat épít a dél-karolinai Spartanburgban. A létesítmény 1995-ben kezd termelni, s az évtized végére már évi 70 ezer kocsit állít elő. A számítások szerint az alacsonyabb munkabérek és a nagyobb termelékenység révén az amerikai BMW gyári ára 3000 dollárral lesz alacsonyabb a németénél. A tervek szerint a spartanburgi kocsikból nem csak az amerikai, hanem az európai és a japán piacra is jut! Jelentős megtakarítást várnak a német autógyárak attól is, hogy egyes alkatrészek, részegységek termelését alacsonyabb munkabéru országokba helyezik át. Az Audi például az elektromos kábeleket kocsijai számára Lengyelországban és Magyarországon gyártatja.

Az „áramvonalasítási” tervekben fontos szerepet kapott a japán termelési módszerek átvétele is, valamint a csoportmunka alkalmazása. A költségcsökkentési „hadműveletben” a német autógyártó cégek kívánják a beszállítók szerepét és jelentőségét. Jelenleg a német autógyárak a kocsik 40 százalékát készíttik a gyárkapun belül, a többi részegységet külső szállítóktól vásárolja meg. A belső gyártást néhány éven belül 25 százalékra kívánják leszorítani, vagyis az autógyárak maguk minél kevesebb részegységet és alkatrészt akarnak gyártani. (Érdeemes megjegyezni, hogy az Audi kocsijai értékének már ma is csak 20 százalékát állítja maga elő.)

Az erős márka nem kedvez a német gépkocsigyártásnak,



A német órabérek a legmagasabbak

portnak, a kivitelnek azonban nem ez a fő akadálya. A német autók emelkedő ára nem csak a külföldön, hanem a német piacon is értékesítési gondokat okozhat. A német autógyártás — és ezen keresztül a német gazdaság — versenyképessége a következő években nem kis mértékben múlik azon, hogy milyen következetesen hajtják végre a fájdalmas „mű-

tétet” a gépkocsigyártásban. A japán autógyártás ugyanis nincs és nem is lesz tekintettel a drágán termelő bányára. S a nyugat-európai versenytársak is öles léptekkel közelítenek a német termelékenységhez a piaci részesedés növelése érdekében.

G. GY.



Családoknak, vállalkozásoknak egyaránt ajánlják

A Volkswagen Transporter az év furgonja lett idén. A jármű, a Transporter haszonjárműcsalád negyedik generációs példánya, amelyet az elmúlt évtizedek alatt 7 millió elődjével szerzett tapasztalatok alapján alakítottak ki.

Az első, amely szembetűnik, az, hogy a korábbi Transporterekhez képest jóval nagyobb a karosszéria, ám a légellenállási tényező csupán 0,36, ami ebben a kategóriában a legjobb.

Az 1,9 literes dízelmotoros változatot kipróbálva az a tapasztalatunk, hogy nem véletlenül kapta a Transporter az év furgonja kitüntetést.

A kicsit érces, kemény hangú dízelmotor alig valamivel fagyponthoz közelebb reggeleken szivató nélkül is dadogás nélkül kelt életre, s bár nem használtuk ki a kilenc személy vagy 1,2 tonna hasznos terhelhetőség nyújtotta lehetőségeket, a fogyasztás alig haladta meg egy személyautóét. A legmagasabb fordulatszám-tartományban autózva — előzgetve, száguldozva — alig érte el a nyolc litert. S mondjanak

bármit a benzinmádók, a csupán 62 lóerős motor ha nem is gyorsulásával, de kiegyensúlyozottságával feltétlenül lenyűgöz. Nagy nyomtérka révén országúti forgalmi dugóban kilométerhosszan viszi az 1600 kilós testet második fokozatban, alpjáraton. Utazás közben pedig azért előnyös, mert enyhe emelkedőn vagy ellenszélben nem kell rögtön visszaváltani.

A Transportert könnyű vezetni — amikor már mozgásban van. Azonban parkolóba álláskor alaposan meg kell markolni a kormányt, mert bizony nagyon hiányzik a szervó. A fékről csak a legjobbakat lehet mondani, ám a fékpedálhoz képest túl alacsonyan van a gáz, s hirtelen fékezéskor ez kellemetlen lehet... A sebességváltókar elhelyezése sem a legjobb: az ötödik fokozathoz már előre kell hajolni vezetés közben. A tükrök mérete és elhelyezése viszont pompás, olyannyira, hogy még a hosszított tengelytávú furgonnal is könnyű betoladni egy szűk kapun. A stabilitás megint csak dicsérhető, hiszen

tempós kanyarokban sem billeg a szekér, csupán az oldalszelet érezni meg, amely megmozgatja a majd' két méter magas kasznit.

Az analóg órát, napi kilométer-számlálót és kézifékviészjelző-lámpát is tartalmazó műszerfalról azért hiányzik egy lámpácska. Minthogy a háromállású fényszórókapcsolón lévő led csak akkor gyullad ki, ha a helyzetjelző ég, a tompítottfény-visszajelző hiányában — napközben — csak a kapcsoló állásából tudni, mi a helyzet.

Az állítható vezetőülés nagyon kényelmes, de a mellette lévő „két-személyes” padról ez nem mondható el. Pontosabban csak onnan derül ki, hogy a szélesebb ülés két-személyes, hogy két fejtámlával és biztonsági övvel szerelték fel, ám ha egy felnőtt beül középre, a szélső ülés biztonsági övét már csak alányúlva lehet becsatolni.

Hátul három ember már kényelmesen elfér, és a nagy toloajtón könnyű beszállni.

A hátsó ülésorok eltávolítása egy mozdulat, s ilyenkor elől, ha

szűkösen is, de elfér három ember, viszont a rakodótér 5,4 köbméterre nő. A hosszított tengelytávú változat raktere viszont 6,3 köbméteres. A berakodás a széles ajtónyílásoknak, és a sík padlónak köszönhetően problémamentes, és a kisméretű kerékszekrények között Euro-raklapok is kényelmesen átolthatók.

A Transporter Magyarország számára kitalált változata a Mixto, amely két sor ülésével hatszemélyes, ám leghátul komoly raktere is van, s így haszonjárműnek minősül. Így vállalkozók visszaigényelhetik az áfát. A Porsche Hungária Kft. november 14-éig zajló árkedvezményes akciója idején az 1,9 literes dízelváltozat 1 millió 945 ezer, a 2,4 literes pedig 1 millió 900 ezer forintba kerül áfával együtt. Sajnos a kft. haszonjárműirodájában nem tudták megmondani, akció előtt — és után — mennyi a jármű ára, illetve, hogy mennyibe kerül az áfa levonása után.



D. K. Száztizenöt lóerő főleg nyári bohémeknek

FOTÓ: ISZA FERENC

az autókat is kizárólag Olaszországban készítik.

Ezek után nem véletlen, hogy a General Motors Hungary által rendelkezésünkre bocsátott metálkék cabrio mindenhol feltűnést keltett, ami persze annak is köszönhető, hogy ebből a típusból talán néhány darab lehet Magyarországon.

A 850 kilogramm súlyú — tehát igen könnyűnek számító — konstrukciónál nem fukarkodtak az erőforrással: kétliteres injektoros motor biztosítja, hogy az Edition kevés igazi ellenféllel találkozhatson az utakon. A 115 lóerős cabrio ötödik sebességfokozatban 5—6000 közötti fordulaton erőlködés nélkül bírta a 180-190 kilométer/órás sebességet, s érződött, hogy még van tartalék a gépben.

A végsebességnél persze sokkal fontosabb az autó dinamikája, amiben szintén nem vall szégyent az Opel Cabrio. Indulásnál, előzésnél könnyen az ülésbe szorítja a benn ülőket, még négyes fokozatban is, ame-

lyenkor „elszállhatna” egy-egy durvább döccenőnél. Az Edition úttartása tehát nagy sebességnél is igen jó.

Az ülések hosszabb távon is kényelmesek, bár az igaz, hogy megtermettebb vezető esetén hátul nagyon kevés hely marad. A tetőt és az első oldalablakokat is elektromos emelő mozgatja, előbbi szerkezete jelentősen csökkenti a csomagtér nagyságát. Ez persze kevésbé érdekes, hiszen a cabriókat nem családi kocsinak szánják az autógyárak.

Az Opel Cabrio Edition a nyár, a lazaság autója, amiért a gazdagabb országokban sem állnak sorban a vásárlók, s a körülbelül 2,5 millió forintos áron kínált különlegességért nálunk sem fognak előjegyzést vezetni. Legfeljebb csak azok jelentkeznek érte, akiknek a pénztárcája megengedi ezt a drága nyári bohémságot.

H. L.

A KERESLET AZ EURÓPAI PIACON FOG A LEGDINAMIKUSABBAN NŐNI

Lassan magához tér a világ autóiipara

Az egész világot érintő, több éve tartó gazdasági visszaesésnek, a fizetőképes hanyatlásnak, az egyre élesebb versenyharcnak, valamint a valutaárfolyamok időnként hullámvasúthoz hasonló ingadozásának egyik legnagyobb vesztese az autóiipar. Az idei esztendő eddig eltelt részének termelési és értékesítési statisztikái arról árulkodnak, hogy a világ autóiipara kilábalóban van a válságból, „igazi” fellendülésre azonban az iparág csak 1994 után számíthat.

Nem sok jót hozott az elmúlt két-három év a világ autógyártói és -kereskedői számára, különösen a tavalyi esztendő okozott sok megrázkódtatást a világ első számú iparágának. A „feketeévnek” tartott 1991-ben a világon kevesebb mint 34 millió autót adtak el, 2,9 százalékkal kevesebbet, mint egy évvel korábban. A gépkocsieladások tavaly csökkentek a legnagyobb mértékben az 1980—81-es recesszió óta. Visszaesett a termelés is, hiszen míg 1990-ben 35,4 millió autót hagyta el a gyárak szelőlőcsarnokait, tavaly ennél egymillióval kevesebbet gyártottak. Az előrejelzések szerint 1992-ben csaknem 35,2 millió gépkocsit állítanak elő, s ebből mintegy 34 millió talál vevőre.

Különösen az Egyesült Államok autóiipara és -kereskedelme él át kritikus időszakot, hiszen az óceán túlsó partján már három éve szüntelenül csökken a gyártott és az eladott gépkocsik száma. A detroiti „három nagy” — a General Motors, a Ford és a Chrysler — 1990-ben még 6,3 millió autót gyártott, tavaly a termelés viszont — a csökkenő kereslet miatt — 5,8 millióra apadt. Noha idén az USA-ban várhatóan 6,2 millió gépkocsit állítanak elő, a detroiti cégek termelése tovább csökken, s a termelésbővülés kizárólag az amerikai földön tevékenykedő japán autógyárak „rákapcsolásának” az eredménye. Ismeretes, hogy az USA-ban gyártott és az importból származó japán kocsik részaránya már eléri a 31 százalékot az amerikai piacon. Az ázsiai szigetország gépkocsigyártói az Egyesült Államokban már több mint tíz termelő- és összeszerelő üzemet létesítettek, nem szükséges tehát a Japánból származó autók importját dinamikusan növelni a következő években. Az amerikai termeléssel a japán autógyárak kifogják a szelet a washingtoni törvényhozás vitorlájából, amely a detroiti autóiipar nyomására időről időre korlátozással fenyegeti a szigetországból származó autóbehozatalt. Arról nem is szólva, hogy az új gyárak létesítésével a japán cégek munkahelyek tízezreit teremtik az Egyesült Államokban. Az elmúlt hetekben leváltották a General Motors egész amerikai vezérkarát, jelezve, hogy komoly válsággal küzd az amerikai autóiipar „zászlóshajója”. A GM tavaly 7 milliárd dollár veszteséget halmozott fel Észak-Amerikában. A vállalatbirodalom

éves mérlege „csak” 4 milliárd dollár hiánnyal zárult, s ez annak köszönhető, hogy a cég két európai leányvállalata, az Opel és a brit Vauxhall, valamint a Hughes helikoptergyár összesen 3 milliárd dollár nyereséget ért el. (Érdemes megjegyezni, hogy amerikai földön még egyetlen vállalatnak sem „sikerült” 7 milliárd dolláros deficitet elérnie egy esztendő alatt.)

A kedvezőtlen eredmények az amerikai autógyárakat arra kényszerítették, hogy újabb fogyókúra és ön-áramvonalasítási programot

Toyotának és a többieknek, hogy az elmúlt években számottevően emelkedtek a bérek az autóiiparban, ez pedig az árak növekedését és bizonyos mértékben a külföldi versenyképesség romlását hozta magával. Ráadásul jelentősen nőtt Japánban a bankhitelek kamata, s a gyártók ezt az emelkedést is kénytelenek beleépíteni az árakba.

A statisztikák tanúsága szerint idén Japánban 9,8 millió gépkocsit gyártanak, s ezzel a szigetország a világ első számú termelője. Közel 4,6 millió autót adnak el odahaza,

pő, hogy a kisebb japán autógyárak — Isuzu, Daihatsu, Subaru — az idei évet kénytelenek veszteséggel zárni, sőt még az ország második legnagyobb autóiipari vállalata, a Nissan is deficites lesz — 1946 óta első ízben. Az ágazat vezető cége, a Toyota a június végén zárult pénzügyi évben kénytelen volt tudomásul venni, hogy adózás utáni nyeresége 45 százalékkal maradt el az egy évvel korábbitól.

Érthető, hogy a nem igazán kedvező értékesítési lehetőségek közepette a japán autóiipar „nagyágyúit” nem kívánják a világ kedélyét az export további nagymértékű fokozásával borzolni. Ehelyett új stratégiát követnek, az úgynevezett cégtanszplantációt. A vállalatok „átültetése” az Egyesült Államokban már bevált, s az európai terjeszkedés új hídfőállása Nagy-Britannia. A Honda a nyár végén kezdte meg autóiipar nagy volumenű termelését Dél-Angliában, egy 300 millió fontért létesített új gyárban. Szeptemberben avatták a Toyota motorgyártó üzemét Walesben. (A beruházás értéke meghaladja a 140 millió fontot.) Decemberben pedig legördül az első autó a Toyota vadonatúj, 700 millió fontos beruházással készült angliai gyárának futószalagjáról. A tervek szerint az évtized közepén a japán autógyárak európai leányvállalatai már 1,2 milliárd gépkocsit fognak gyártani. A japán autóiipar azonban nem csak Nagy-Britanniában terjeszkedik. Nemrégiben nyílt meg Esztergomban a Suzuki gyár, a Daihatsu pedig az olasz Piaggioval együttműködve decemberben indítja meg kisteherautóinak sorozatgyártását Itália északi részén. A Nissan 1995-ig mintegy 1,2 milliárd dollárt ruház be spanyolországi vállalatába, amely a Serena márkájú többcélú hasznárműveket állítja elő. Hatalmas beruházásra készül a Nissan is Nagy-Britanniában: több mint másfél milliárd dollárért gyá-

A világ autóeladásainak alakulása 1000 darabban (becslés)

	1992	1993	1994	1995	1996
Összesen	34,047	35,587	37,156	38,943	39,967
Németország	3,807	3,453	3,494	3,650	3,751
Olaszország	2,417	2,271	2,221	2,199	2,278
Franciaország	2,096	2,201	2,309	2,410	2,456
Nagy-Britannia	1,589	1,716	1,912	2,145	2,270
Spanyolország	1,022	992	1,102	1,289	1,299
Közös Piac					
összesen	12,479	12,213	12,663	13,359	13,769
Nyugat-Európa					
összesen	13,393	13,152	13,661	14,428	14,896
USA	8,444	9,422	9,731	9,852	9,826
Japán	4,576	4,712	4,864	5,000	5,104
Dél-Korea	846	925	1,006	1,060	1,123

at alapít Sunderlandban, ahonnan Európát fogja ellátni a Micra kiskocsik új generációjával. A Suzuki a Volkswagen spanyol leánycégevel, a SEAT-tal közösen új kisautó-családot fejleszt ki és gyárt majd Spanyolországban. A Honda időközben 20 százalékos részesedést szerzett a Roverben, a Volvo pedig a Mitsubishi Motorsszal alapított vegyesvállalatot Hollandiában a Volvo 440-es szériát felváltó középkategóriájú kocsit „megkomponálására”.

A japán autógyártók európai terjeszkedésének példáit és eseményeit még hosszasan lehetne sorolni, de látnivaló, hogy mind szorosabb az Európa köré fonódó „japán gyűrű”. Jelenleg kvóta szabályozza a Japánból Nyugat-Európába exportálható japán kocsik számát. 1993-tól — a Közös Piacnak kötött megállapodás értelmében — a nyugat-európai országok fokozatosan megnyitják piacukat a japán kocsik előtt, s 1999 végére mindenféle behozatali korlátozás megszűnik. Az előrebecslések szerint az évezred végére a japán kocsik részesedése a nyugat-európai

autóiiparon eléri majd a 20 százalékot. (A piaci részarány jelenleg alig haladja meg a 11 százalékot.)

Kontinensünk nyugati felének autóiipara számára a szó szoros értelmében létkérdés, hogy a japán kocsikat csak fokozatosan engedjék rá a piacra. Nyugat-Európában ugyanis csökken az autók iránti kereslet, s ez az irányzat a számítások szerint csak 1995 táján vesz majd kedvező fordulatot. 1991-ben Nyugat-Európában 13,5 millió új gépkocsit adtak el, 300 ezerrel többet, mint 1990-ben. Nem számítva viszont a német autóiiparot, kontinensünk nyugati felén tavaly 8,7 százalékkal kevesebb gépkocsit értékesítettek, mint egy esztendővel korábban. Látnivaló tehát, hogy a növekedést egyértelműen a német piaci kereslet ugrásszerű bővülése idézte elő. A piacrobánást egyértelműen a két Németország egyesítésének „szívóhatása” váltotta ki, az ország keleti felén ugyanis 700 ezer új kocsit vásároltak. Ez a konjunktúra azonban egy időre véget ért, a keleti tartományokban ugyanis jócskán csökkent a fizetőképes kereslet.

Ami a nyugat-európai autóiipar egészét illeti, a hat nagy autóiipari óriáscég — Volkswagen, General Motors-Opel, Ford Europe, Renault, Citroën, Fiat — ádáz versenyt folytat egymással a piaci részesedés növeléséért, illetve a vásárlók átcsoportosításáért. Idén a kereslet 2,2 százalékkal mérséklődött, az eladott kocsik száma csak Görögországban, Portugáliában és Ausztriában növekedett. Az előrejelzések szerint idén Nyugat-Európában összesen mintegy 13,4 millió autót gyártanak. Az első számú autógyár — ami a termelés mennyiségét és az értékesítést illeti — a Volkswagen, amelynek piaci részesedése megközelíti a 20 százalékot. Az iparág legnyereségebb cége tavaly az európai General Motors volt, az európai Ford veszteségei viszont meghaladták a 960 millió dollárt.

Idén is folytatódik a Fiat piacvesztése, egyre jobb teljesítményt nyújt viszont a romjából feltámadó Renault. (Szakemberek véleménye szerint a Renault számára sok jót hozott és hoz a szoros együttműkö-

dés a Volvóval.) Az év első 8 hónapjában a Renault 5 százalékkal növelte eladásait, s ezzel részesedése az európai autóiiparon a korábbi 9,8-ról 10,5 százalékra emelkedett.

Kontinensünk első számú autóiipari hatalma továbbra is Németország annak ellenére, hogy a német autóiipar miniválságon megy keresztül. (Lásd erről külön írásunkat.) Az ország autóiiparának részesedése a nyugat-európai piacon megközelíti a 30 százalékot, s ez az arány minden korábbi rekordot felülmúl. A német autóiipar termelése az előrejelzések szerint 1955-ig csökkenni fog, s a fellendülés csak az évtized második felében várható.

1996-ra a piaccatútot intézetek több mint 40 millió gépkocsi gyártásával, s csaknem ugyanennyi eladásával számolnak. Az előrejelzések szerint a legtöbb autót Nyugat-Európában gyártják és vásárolják majd. Szakemberek véleménye szerint a következő esztendőben fokozatosan javul majd a világ gépkocsiiparának konjunktúrája, s ezzel párhuzamosan új lendületet kap a megroggyant gyártók versenye is. A verseny fő színtere Európa lesz, mert várhatóan kontinensünkön növekszik majd legnagyobb mértékben a kereslet az új kocsik iránt. Nem véletlen, hogy a nyugat-európai, az amerikai és a japán gyártók megkülönböztetett figyelmet fordítanak Kelet-Európa-ra. Térésünkben ma még nincsen kiemelkedő fizetőképes kereslet az új autók iránt, de a jövőre készülve minden jelentősebb autóiipari cég már most kiépíti értékesítési és szervizhálózatát. Hosszabb távon hatalmas üzleti lehetőségeket kínál a volt Szovjetunió is.

A hagyományos autóiiparoknak a piaci versenyben mind komolyabban kell számolniuk a dél-koreai autóiiparral, amely új tag a „klubban”. Az ázsiai országban — amely csak néhány évvel ezelőtt teremtette meg gépkocsiiparát — idén 1,2, négy év múlva pedig már 1,7 millió autót gyártanak, s ennek a mennyiségnek mintegy felét exportálják. Az évtized végéig jelentősebb autóiipari fejlesztések várhatók Tajvanon, Mexikóban, Cseh-szlovákiában, Lengyelországban, Oroszországban és Kínában. Ezek az új „autónatalmak” (Magyarországot is beleértve) elsősorban a hazai piaci igények kielégítésére termelnek, de kocsijaikból exportra is jut majd.

A jövőből azonban térjünk vissza a jelenbe. Yoshifumi Tsuji, a Nissan Motor elnöke nemrégiben arra hívta fel a figyelmet, hogy nem várható lényeges javulás a közeljövőben a világ legnagyobb autóiiparainak keresletében. A nagy japán és európai autógyárak azonban tovább bővítik kapacitásaikat mind odahaza, mind pedig külföldön. Ez pedig biztos jele annak, hogy a világ autóiipara hosszabb távon optimista, és felkészül a várhatóan minden korábbit felülmúló versenyre.

GONDA GYÖRGY

A világ autógyártása 1000 darabban (becslés)

	1992	1993	1994	1995	1996
Összesen	35,151	37,029	38,033	39,193	40,179
Németország	4,846	4,606	4,582	4,637	4,798
Franciaország	3,318	3,508	3,543	3,645	3,761
Spanyolország	1,827	1,876	1,931	2,140	2,179
Olaszország	1,579	1,481	1,630	1,656	1,687
Nagy-Britannia	1,263	1,590	1,698	1,838	2,006
Közös Piac					
összesen	13,162	13,478	13,856	14,509	15,083
Nyugat-Európa					
összesen	13,454	13,828	14,248	14,923	15,497
USA	6,215	6,861	6,773	6,582	6,352
Japán	9,819	9,776	9,980	10,217	10,260
Dél-Korea	1,243	1,394	1,555	1,661	1,711

Forrás: DRI World Automotive Forecast Update — Autumn 1992.

valószínűsítanak meg: csökkentik a típusok számát, igyekeznek lefaragni a termelési költségeket, jobb munkaszervezéssel és további automatizálással hatékonyabbá teszik a termelést. Együttal kénytelenek ideiglenesen vagy véglegesen bezárni a gazdaságtalanul termelő üzemeket, s több tízezer dolgozó-juktól vesznek kényszerbúcsút. A General Motors válságprogramja keretében például 21 üzemet — motor- és sebességváltógyárakat, alkatrészüzemeket és összeszerelő-részlegeket — zárnak be a kilencvenes évek közepéig, s 75 ezer dolgozót bocsátanak el. Beszállítóit az óriáscég a termelési költségek lefaragására szólította fel, s a házon belüli költségek csökkentése érdekében drasztikus takarékosági intézkedéseket vezetett be. A GM „egészségi állapota”, pénzügyi helyzete és teljesítménye korántsem mindegy a világ autóiipara számára, hiszen a General Motors részesedése mintegy 15 százalékos a világ járműgyártásában. A GM gyártósorai jelenleg mindössze 60 százalékos kapacitáskihasználtsággal működnek, s a cég új vezetői, valamint a Ford és a Chrysler menedzsmentje abban reménykedik, hogy az amerikai gazdaság jövőre beigért javulása a kereslet lényeges emelkedésével fog majd együttjárni.

Fogyókúráznak a japán autógyárak is, hiszen a szigetországban tavaly 4,6, idén pedig 6 százalékkal csökkent a kereslet az új gépkocsik iránt. Emellett jelentős gondot okoz a Nissannak, a Hondának, a

5,2 millió kocsit pedig exportálnak. (A japán autóvásárlókat nem lehet hazafiatlansággal vádolni, hiszen az országban alig van kereslet importkocsik iránt. Elsősorban a státuszszimbólumot jelentő Mercedesek, BMW-k és néhány amerikai típus iránt növekedett meg az utóbbi időben a kereslet.) A felmérések szerint a japán autóiipar gyengélkedése még néhány évig eltart, s a hazai értékesítés csak 1995 táján töri majd át ismét a bűvös ötmilliót.

Ebben a helyzetben nem megle-

Nyugat-Európa 20 legnépszerűbb autója

Model	Eladott autók %-ban		Eladott autók %-ban		Változás %-ban
	1991		1990		
VW Golf/Jetta	719,000	5,3	825,410	6,2	-12,9
Ford Escort/Orion	613,000	4,5	487,484	3,7	25,7
Ford Fiesta	606,000	4,5	597,620	4,5	1,4
GM Opel Kadett/Astra	576,000	4,3	591,168	4,5	-2,6
Fiat Uno	538,000	4,0	599,701	4,5	-10,3
Renault Clio	537,000	4,0	148,981	1,1	260,4
Peugeot 2	479,000	3,5	509,822	3,8	-6,0
GM Vectra/Cavalier	432,000	3,2	415,180	3,1	4,1
Renault 19	391,000	2,9	408,713	3,1	-4,3
Fiat Tipo/Tempra	380,000	2,8	422,941	3,2	-10,2
VW Passat	347,000	2,6	276,439	2,1	26,5
GM Opel Corsa/Nova	342,000	2,5	330,029	2,5	3,6
VW Polo	300,000	2,2	219,003	1,7	37,0
Ford Sierra	269,000	2,0	318,898	2,4	-15,6
Peugeot 405	262,000	1,9	291,828	2,2	-10,2
Citroen AX	259,000	1,9	301,195	2,3	-14,0
Audi 80/90	254,000	1,9	263,562	2,0	-3,5
Fiat Panda	253,000	1,9	271,830	2,1	-6,9
BMW 3 Series	242,000	1,8	180,007	1,4	34,4
Mercedes W124	229,000	1,7	230,208	1,7	-0,5

Forrás: Financial Times

Teszt—Teszt—Teszt—Teszt—Teszt—Teszt—Teszt—Teszt—Teszt



Három év vagy százezer kilométer garanciát ad a gyár

FOTÓ: ISZA FERENC

Suzuki Swift, a kis-nagy autó

Október végétől szerte az országban harminchat márkakereskedő forgalmazza az Esztergomban gyártott Suzuki Swiftet. Jelenleg az ötajtós, katalizátoros gépkocsikat ötféle típusban gyártja a Magyar Suzuki Rt. A legkisebb alapváltozat, az 1.0 GA 730 ezer forintba, míg az 1.3 GL luxus 850 ezer forintba kerül. Az autók a vételár felének befizetése után hároméves részletre is megvásárolhatók, a havi törlesztés összege 14 700—17 300 forint. Az árusítás megkezdésére tartogatta a Magyar Suzuki Rt. azt a meglepetést, hogy a Swiftre három év vagy 100 ezer kilométeres garanciát adnak, és azt is vállalják, hogy a karosszéria hat évig nem rozsdásodik át. Idén várhatóan 800 darab Suzuki Swift készül Esztergomban, jövőre 15-20 ezer gépkocsi gyártását tervezik.

Az áron — legalábbis a hazai átlagkeresete- ket alapul véve — el lehet vitatkozni, de az is lényeges, hogy mit kapunk a pénzünkért. A „titok felderítésére” a Magyar Suzuki Rt. biztosított egy 1.3 GL változatot.

Az autó hasonlóan a többi kisebb méretű japán gépkocsihoz meglepően tágas belülről,

utastere nagyobb, mint a neki megfelelő kategóriájú európai márkáké, melybe például a Volkswagen Polo, az Opel Corsa vagy a Ford Fiesta tartozik. A tágas belső térnek persze bőjtje is van — a kisebb csomagtartó, de ez is csak azoknak tűnhet fel, akik a Ladák vagy a Wartburgok rakodóteréhez szoktak. Ha a hátsó üléseket lehajjtuk, a csomagtér 480 literesre bővíthető. Az első ülések kényelmesek, hátul a nagyobb termetű utasok sem döfködik térdükkel az elől ülők veséjé, bár az igaz, hogy a hátsó ülések kiképzése egy kicsit ódivatú, hosszabb távon fárasztó lehet az ülés.

A Swiftet műszerfalra jól áttekinthető, a kapcsolók könnyen kezelhetők. Hasonlóan más japán gyártmányú autókhoz, kitűnő a gépkocsik fűtő-szellőztető rendszere. A hátsó ablak fűtőszál, s a GL változatnál mosó- és ablaktörlővel felszerelt. Mindkét oldalon van külső visszapillantó tükör, melyek azonban nem állíthatók belülről. A belső tér a kategóriának megfelelően esztétikus, bár egy kicsit túl soknak tűnik a műanyag, a kárpitozásnál néhány helyen kombinálhatnák szövettel is.

A négyhengeres 1300 köbcentiméteres, 66 lóerős motor igen dinamikus teljesítményt biztosít a 730 kilogramm önsúlyú autónak, nem hiába hívják „Swiftnek”, vagyis „fürgének” a modellt. Különösen kettős fekozatban gyorsul jól az autó, amit a városi közlekedésben lehet jól kihasználni, de országúton sem vall szégyent a kocsi. Kellemesen alakul az üzemanyag-fogyasztás is, bár a gyárilag megadott adatok igazából csak az országúton jönnek be. Városban, igaz sportos vezetési stílus mellett 7,6, országúton 5,5—6 liter között fogyasztott a kocsi. Az elsőkerékajátásnál köszönhetően jó az úttartás, élesebb kanyarból is kihúzza az autót. A kormánykereket könnyen lehet forgatni, kitűnő a Swift fordulékonyága, amit többek között a parkolásnál használhatunk ki.

Összességében egy korszerű, dinamikus autót ismerhet meg a Suzuki Swift mellett döntő, s az is biztos, hogy az árérték arányban sem biztos, hogy többet nyújt

H. L.

VW Transporter: az év furgonja



Seat Ibiza — a nem olcsó mulatság...

A hosszú ideig csak hazai piacra termelő spanyol Seat autógyárnak — a Fiat Ritmo mintájára készült — Ibiza modellel sikerült teret hódítani a '80-as években az európai piacokon. Hazánkban a barcelonai olimpia előtt és alatt vált igazán ismertté a Seat, mint a világvérseny hivatalos támogatója. Ebben az időszakban a Porsche Hungária — a cég hazai képviselője — akciós áron forgalmazta a Seat Ibiza Crono CLX 1.2 i kat. típust.

A néhány éve még modernnek számító karosszériájú autót három- és ötajtós változatban gyártják. Az Ibiza Cronót a fekete műanyag kü-

lm/h — 6,41, városban pedig 8,6 liter. Kormányműve biztonsági oszlopos, fogasléces megoldású. Az autó nem könnyen kormányozható, ám igen kis helyen képes megfordulni.

A tesztelt autónak az egyik gyengéje az ötsebességes, szinkronizált sebességváltó. Meglepő módon ez okozza üzem közben a legnagyobb zajt az utastérben. A hátramenetet nem szívesen fogadja be, s ha mégis, akkor gyakran még a járókelők figyelmét is felkeltő recsegés árán.

Az utastér nem nagy, de kényelmes, két személynek még a hátsó ülésen is kellemes lehet az utazás.

szerelhető, különösen akkor, ha szakadó esőben tovább kell továbbutaznunk... Az autó műszerfalán a kezelőgombok elhelyezése kielégítő, sőtétben halványan világítanak, így ilyenkor is könnyen megtalálhatóak. Jó megoldás, hogy a gyújtás kikapcsolása után a tompított viágítás nem működik, így esetleges feledékenységünkből adódóan az akkumulátor védett marad. Az Ibiza fűtése és szellőzése jól irányítható, nagy határfokú. A tesztelt autó egyedi hibája lehet, hogy a teletöltött üzemanyagtartály ereszt a benzint, s 30-40 kilométeren keresztül kellemetlen szagban kell utaznunk.



FOTÓ: HABIK CSABA

Egyre jobban előretör a spanyol autógyártás

szőb, valamint a sárvédő spoilerlek igyekeznek esztétikussá varázsolni, ezzel is megnyerve a vásárlók tetszését.

Motorja Porsche cég fejlesztésében készült. Négyhengeres, injektoros, hidraulikus szelepelemelővel ellátott, 1193 köbcentiméteres, 52 KW-os (71 LE) erőforrás. A beépített katalizátor biztosítja — az európai normáknak megfelelően — a mérgező gázok szűrését. Az elektromos gyújtással ellátott, 95-ös oktánszámú, ólommentes benzinnel üzemelő motor a gyakorlatban is igazolja a gyári adatokat. Végsebessége 157 km/h; fogyasztása: 90 km/h — 4,8 1,120

A tervezők nem gondoltak a 170 cm fölötti magasságú vezetőkre, ők ugyanis a kormánytól nem láthatják a fordulatszámérőt a 3500-as értékig. A belülről állítható jobboldali tükröt sem használhatja a vezető — testhelyzet-változtatás nélkül.

Az autó másik gyengéje az egykaros ablaktörlő. A már említett magasságú vezetők esőben a látómező egy részét csak vízcseppeken át szemlélhetik, mivel ezt a területet a törlőlappal egyszerűen nem képes letörölni. A szerkezet egyébként 2800 km után (jórészt aszályos időben autózva) széttesett, de ez kis barkácskészséggel össze-

Az Ibiza Crono a következő extrákkal kerül forgalomba: színezett üvegek, beépített kvarcóra, osztott hátsó ülés, rádióelőkészítés, valamint fordulatszámérő. A kocsi a gyártó egy év vagy 100 000 km garanciát vállal, míg a karosszériáért hat évig vállalnak felelősséget.

Végezetül: a Seat Ibiza Crono a hasonló méretű, teljesítményű és felszereltségű nyugati autókhoz képest 898 000 forintos árával állja a versenyt, de műszaki és gyártási színvonalát tekintve — igen drága jármű.

H. CS.

KEVÉS ELLENFELE LEHET AZ OPEL CABRIO EDITIONNEK

Nyári éjek autója

Bár a hosszú kánikulai nyárnak már régen vége, s a különböző autógyárak cabrio típusaikat inkább a meleg hónapokra ajánlják, unikumként talán mégsem érdektelen bemutatni az Opel Cabrio Editiont. Unikumként, hiszen az alapvetően Kadett-formát követő karosszériát Bertone tervezőasztalain álmodták meg s

lyikben 150-ig is kihúzható az autó. Ilyen temperamentum mellett nem mellékes, hogy meg is lehessen állni, amiről ABS blokkolásgátló fék gondoskodik igen jó hatásokkal.

A kategóriának megfelelően az autó rugózása keményen sportos, ami nélkül nagy sebességnél