

Belföld	Külföld	Gazdaság	Krónika	Kultúra	Sport	Vélemény	Internet	Tudom
---------	---------	----------	---------	---------	-------	----------	----------	-------

# MAGYAR HÍRLAP

## Online

**fóku**  
www.fokuszonline

2001. január 4., csütörtök

Néhol napsütés

[Fórum](#)[Junior](#)[Galéria](#)[Szolgáltatás](#)[Érdekes](#)[Mellékletek](#)[Archívum](#)[Magunkról](#)[Autók és Piacok](#)

## Csökken a DaimlerChrysler üzemi nyeresége

2001-01-03 19:25

**A DaimlerChrysler (DC) vezetősége december közepén nyílt levélben közölte a részvényesekkel és a befektetőkkel, hogy az óriásvállalat üzemi eredménye az 1999. évi 10,3-ról várhatóan 9,5-10 milliárd euróra csökken 2000-ben. (A végleges, pontos mérlegadatok közzé tétele csak tavasszal várható.)**

A német-amerikai óriáscég vezetése a kedvezőtlen fejleményt elsősorban annak tulajdonítja, hogy az amerikai Chrysler-gyárak összesített nyeresége az előzetes adatok szerint egy esztendő alatt 5,2 milliárdról 500 millió euróra esett vissza. A DC elnöke és pénzügyi igazgatója a Chrysler jövedelmezőségének romlását egyrészt a piaci verseny éleződésével, másrészt a vásárlóknak nyújtott kedvezmények növekedésével magyarázza. Az iparág elemzőinek egybehangzó véleménye szerint a DC új - döntően német - vezetése 2001-ben még nem tud majd látványos javulást elérni az eredmény, különösen a Chrysler eredményének alakulásában. A vezetés bízik abban, hogy a Mitsubishi-ben megszerzett 34 százalékos tulajdoni hányad, valamint a Hyundai 10 százalékos üzletrésének megvásárlása belátható időn belül hozzájárul majd ahhoz, hogy növekedjék a DC részesedése az ázsiai autópiacon.

Az előzetes adatok szerint a DC haszonjármű-üzletágának üzemi eredménye a csökkenő forgalom ellenére 2000-ben meghaladta az előző évben regisztrált 1,1 milliárd eurót. A Mercedes-Benz és a Smart kocsikat gyártó üzletág üzemi nyeresége pedig várhatóan magasabb az 1999-ben rekordnak számító 2,7 milliárd eurónál.

A DC vezetősége egyébként a gyártási struktúra átszervezésével, a beszállítók árainak leszorításával, a vásárlóknak nyújtott kedvezmények fokozatos megszüntetésével is igyekszik helyreállítani a veszteségessé vált Chrysler jövedelmezőségét.

A Chrysler élére nemrégiben kinevezett német vezetők a cég minden beszállítójától 2001-ben több lépcsőben összesen 15 százalékos árengedményt kérnek. Amennyiben a beszállítókkal kezdeményezett tárgyalások eredményesek lesznek, az anyagköltség az első évben 2, két éven belül pedig összesen 6 milliárd dollárral csökken. A tárgyalások sikerére azért lehet biztosan számítani, mert a DC és a Chrysler a beszállítók seregének kiemelten fontos vevője. A Chrysler modellek vásárlói pedig az árengedmények helyett olyan árpolitikára számíthatnak, amely taktikus és jobban figyelembe veszi a termékek értékeit. Ami a termelési szerkezet megújulását illeti a Chrysler-nél: a cég amerikai gyárainak többsége jelenleg egy-egy modellt gyárt, a jövőben viszont minden üzemet két vagy több modell előállítására tesznek alkalmassá. Ennek nyomán kiszélesednek a gyártási profilkok. Mindennek eredményeként a Chrysler egyrészt növelheti hatékonyságát és termelékenységét a gyártókapacitások egyenletesebb kihasználtsága révén, másrészt pedig a cég gyorsabban és rugalmasabban alkalmazkodhat a piaci kereslet változásaihoz.

A cégvezetés számára egyértelmű, hogy az átszervezések együtt járnak majd nem elhanyagolható mértékű létszámleépítéssel. Ennek zökkenőmentes végrehajtása viszont csak akkor lesz lehetséges, ha a menedzsmentnek sikerül majd előzetes megállapodásra jutnia az Észak-Amerikában igencsak erős autópári szakszervezetekkel.

[MH-teszt: Toyota Aven](#)[Kisautók ütközési bizto](#)[Rövidülő fékutat](#)[Csökken a DaimlerChr nyeresége](#)[A legkelendőbb a hasz](#)

**Gonda György**

[Belföld](#) | [Külföld](#) | [Gazdaság](#) | [Kronika](#) | [Kultura](#) | [Sport](#) | [Egyéb](#) | [Internet](#) | [Tudomány](#) | [Művészet](#) | [Forum](#) | [Junior](#) | [Galéria](#) | [Szolgálatok](#) | [Érdekes](#) | [Mellékletek](#) | [Archívum](#) | [Magunkról](#) | [Leírás](#)

Minden jog fenntartva © 2000: Magyar Hírlap  
A Magyar Hírlap Online oldalain megjelenő információk kizárólag a forrás feltüntetésével idézhetők.

Belföld	Külföld	Gazdaság	Krónika	Kultúra	Sport	Vélemény	Internet	Tudom
---------	---------	----------	---------	---------	-------	----------	----------	-------

# MAGYAR HÍRLAP *Online*

sv@mhir saját vé

2001. augusztus 30., csütörtök

Szár, szeles idő

Fórum	Junior	Galéria	Szolgáltatás	Érdekes	Mellékletek	Archívum	Magunkról	<b>Autók és Piacok</b>
-------	--------	---------	--------------	---------	-------------	----------	-----------	------------------------



## Bemutakozott az irániak nemzeti büszkesége, az X7

2001-08-29 18:34

**Június végén a teheráni vásáron bemutatták a nagyközönségnek az iráni autóipar új büszkeségét, a már régen beharangozott "nemzeti autót", az X7-et. Az új kocsi hamarosan piacra kerül, s ez ráirányítja a figyelmet az iszlám ország viszonylag számottevő autóiparára.**

Az ország első számú autóipari cége az Iran Khodro, amely a tervek szerint idén 300 ezer kocsit gyárt. Mintegy 150 ezer autót állítanak elő idén a kisebb iráni gyárak, amelyek többsége külföldi és helyi autóipari cégek közös vállalata. Az elmúlt évtizedekben Irán az olajbevételeiből jelentős összegeket investált a hazai autóiparba és az alkatrészgyártó ágazatba. Az autóipar ma Irán ipari termelésének egyötödét adja.

Az ágazatba ez idáig meglehetősen kevés külföldi tőke, beruházás érkezett, ráadásul a hazai autóipart protekcionista intézkedésekkel védi Teherán az importversenytől. Ennek következtében az országban igen kevés a külföldi kocsi. Érthető módon az Iran Khodro vezeti azt az erőteljes lobbizást, amelynek célja a külföldi kocsik importtilalmának fenntartása. Autóipari és nemzetközi kereskedelmi szakértők azonban úgy vélik, hogy három éven belül Teherán megkezdi a piac óvatos megnyitását a külföldi kocsik előtt.

Az Iran Khodro egyike a világ 20 legnagyobb autógyárának, termelése például kétszerese a malajziai nemzeti autógyárának, a Protonnak. A cég a '60-as években kezdte el gyártani a brit Hillman licence alapján a Paykan modellt. (Érdekes megjegyezni, hogy az országban az autó a köztudatban a Paykannal "azonosult".) Az országban gyártják még a Peugeot RD-t, amelynek motorja igencsak régi típus, míg a karosszéria az egyik új Peugeot-modellé.

Visszatérve az X7-re, amelynek tervezésében brit autóipari tanácsadók vettek részt, s amelyet korszerű Peugeot-motor hajt: a kocsi a szakértők egyöntetű véleménye szerint az Audit és az Opel Vectrát idéző összvév. A "keveréket" Irán szeretné a jövőben exportálni többek között Türkmenisztánba, Örményországba, Azerbajdzsánba, a Közel-Keletre és néhány észak-afrikai országba. Elsősorban tehát olyan piacokra, ahol egyelőre nem kell megküzdeni a világ vezető autóipari cégeinek termékeivel.

Az Iran Khodro egyébként licenc alapján gyártja a Peugeot 206-os modellt, kizárólag a hazai piacra. Az iráni gyár cserébe a licencért alkatrészeket, részegységeket szállít a francia cég számára. A tervek szerint a Saipa nevű iráni autóipari vállalat hamarosan megkezdi a CitroËn Xantiák gyártását a hazai és a környező országok piaca számára. Szó van arról is, hogy egy iráni cég megvásárolja a Rovertól azt a gyártósort, amelyen korábban a Rover 100-as modellt állították elő.

Noha Irán távolról sem autóipari nagyhatalom, a világ vezető autógyárai az országgal a következő évtizedekben nem csak mint jelentős piaccal számolnak. Arra is számítanak, hogy egyrészt "felfut" a nemzeti autógyártás, másrésztől megérnek majd a politikai és gazdasági feltételek saját termelésük egy részének kihelyezésére Iránba, ottani leánycégek alapítása vagy vegyesvállalatok révén.

**Gonda György**

[Utcai használatra szeli](#)

[Bemutakozott az iráni büszkesége, az X7](#)

[A Seat egy új roadstere](#)

[Próbaút: az új Renault](#)

[Változatlan a "kulcskér](#)

[Weboldal az MX-5 rajz](#)