

Változatlan nyereség mellett is optimista a Volkswagen

Európa vezető autógyártó cége, a VW igencsak meglepte a piacot, amikor a közelmúltban bejelentette: idei nettó nyeresége várhatóan azonos lesz a tavalyival. A német autógyártó csoport – amely az év elején még a szállítások visszaeséséről adott számot – derűlátását arra alapozza, hogy előrejelzése szerint az amerikai autópiacon fellendülés a második negyedévben megkezdődik, s ezt követi majd a második félévben az európai konjunktúra kedvezőbb alakulása.

Gonda György

A VW adózás előtti profitja tavaly 18,6 százalékkal növekedett, s elérte a 4,4 milliárd eurót (3,9 milliárd dollár). 2001-ben az értékesítés 6,5 százalékkal haladta meg az előző évit, értéke 88,5 milliárd eurót tett ki.

A cégcsoport új elnöke, Bernd Pischetsrieder véleménye szerint idén valószínűleg sikerül a VW-nek megszilárdítania pozícióit a világpiacon, s a tavalyi rekord profitot 2002-ben kevesebb autó eladásával érik majd el.

Az idei esztendő első három hónapjában a VW-k értékesítése 6,5 százalékkal csökkent, az Audiké pedig 1,1 százalékkal bővült.

A cégcsoport első negyedévi adózás előtti nyeresége elmaradt az egy évvel korábbtól.

Idén is folytatódik a VW átfogó költségcsökkentési programja, amely 2001-ben egymilliárd euró megtakarítást eredményezett. A program nyomán rugalmasabb lett a cég termelése, s az egyes üzemek gyorsan át tudnak állni egymás modelljeinek gyártására.

A VW-menedzsment optimizusa azért is meglepő a szakma számára, mert az előrejelzések szerint idén a világon a gépkocsi-értékesítés 5-6 százalékos visszaesése várható, s különösen a német piacon számítanak jelentősebb csökkenésre. Németországban idén várhatóan 3,2 millió új autó talál gazdára, annyi mint 1993-ban, amikor az autógyártás mély recesszióban volt.

A cégvezetés azonban igencsak bízik az USA-ba irányuló export számottevő fellendülésében, amely egyrészt magabiztosságot, másrészt biztonságot jelent a Volkswagen számára idén. Érdeemes megjegyezni, hogy a VW versenytársai, többek között a DaimlerChrysler-csoport, az elmúlt hetekben jelentősen csökkentették az idei esztendőre vonatkozó nyereség-előrejelzésüket.

A Nemzeti Filharmonikus Zenekar sztárvendégei

A Nemzeti Filharmonikusok meghívására áprilisban nemzetközi híru hangszeres szólolisták érkeznek Budapestre. 7-én Clemens Hagen osztrák csellóművész, 16-án Kun Woo Paik dél-koreai zongoraművész, 29-én pedig Kim Kashkashian örmény származású amerikai brácsaművész lesz a zenekar vendége. A koncerteket Kocsis Zoltán dirigálja.

Retkes Attila

Amikor két éve a Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériuma arról döntött, hogy a korábbi szint többszöröse emeli a Nemzeti Filharmonikusok költségvetési támogatását, a kultusz-tárca egyik legfontosabb feltétele – a Kocsis Zoltán zeneigazgató által elindított minőségjavító program mielőbbi végrehajtása mellett – az volt, hogy az együttes rendszeresen olyan szólolistákat és vendégkarmestereket hívjon meg Budapestre, akik nemzetközi hírnévnek örvendenek, de nem „kiöregedett” sztárok, hanem pályájuk felfelé ívelő szakaszában vannak. Az ilyen művészek naptára azonban rendszerint két-három évre előre betelt, így a 2000-ben meghívott

Májusban

Újabb két

Az áprilisi szünet után ismét folytatódik a Rádiókabaré Sinkó Péter főszerkesztésében, akinek 2004-ig meghosszabbították három hónapos, ideiglenes szerződését. A választások utáni első műsort Farkasházy Tivadar szerkeszti.

Kozár Alexandra

A Rádiókabaré folytatódik, főszerkesztője Sinkó Péter lesz – tájékoztatta lapunkat Morvai Katalin, a Magyar Rádió sajtófőnöke. Az áprilisi adás – mindenféle híresztelésekkel ellentétben – pusztán a húsvéti ünnepek, illetve a kampánycsend miatt maradt el – mondta lapunknak Sinkó Péter, aki kedden vette át szerződését, amely két évre szól. A főszerkesztő úgy látja, ez egy tisztességes időtartam, amire már lehet tervezni és műsort készíteni. Arra a kérdésre, hogy melyik rádióadón hallgathatjuk a kabarét, úgy válaszolt, há rajta múlna, mindvégig a Kossuthon maradna, hiszen a közönség ragaszkodik jól bevált rádióhallgatási szokásaihoz, és megzavarja mindenfajta változás. Igaz, a szórakoztatás a Petőfi rádió profiljába tartozik, a Rádiókabarét vi-

2002. Az USA-ba tart a Hyundai

marc. 7.

A dél-koreai Hyundai Motor elnöke nemrégiben az Egyesült Államokban folytatott tárgyalásokat cége ottani terjeszkedésének további lehetőségeiről, beleértve egy autógyár létrehozását is.

A tervek szerint az autógyár mintegy egymilliárd dollár beruházást igényel a Hyundaitól, s a gyártás helyszínét most választják ki. Ma még Georgia, Kentucky és Tennessee állam áll egymással versenyben a beruházás elnyeréséért.

A Hyundai elnöke az USA-ban nemcsak autóipari szakemberekkel tárgyalt, hanem megbeszéléseket folytatott a „hivatalos” Washingtonnal is. Az amerikai autógyártók ugyanis arra panaszkodnak, hogy a gépkocsi-kereskedelem területén meglehetősen nagy az aránytalanság a két ország közötti forgalomban.

Tavaly Dél-Korea összesen 550 ezer gépkocsit exportált az Egyesült Államokba. Ezzel szemben a Dél-Koreában értékesített új autóknak mindössze 0,4 százaléka származott az USA-ból és Európából. (A Hyundai amerikai gyár alapítási szándéka egyébként azt is hivatott szolgáltni, hogy enyhítse az ázsiai ország autóimport-gyakorlatáról kialakult kedvezőtlen washingtoni véleményt.) A Hyundai és leányvállalata, a Kia Motors

meglehetősen nagy ütemben terjeszkedik az amerikai autópiacon, ahol elsősorban az úgynevezett alacsony árkategóriájú piaci szegmenst célozta meg, amelyet korábban a Ford, a General Motors és a Chrysler uralt.

Az idei esztendő első kilenc hónapjában a Hyundai 260 ezer kocsit exportált az USA-ba, 36 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. Ugyanebben az időszakban a Kia exportja 165 ezer autó volt, ami 37 százalékos növekedést tükröz.

A Hyundai amerikai gyártási terveinek fontos része a washingtoni bírálókat tompítása mellett az is, hogy a helyi termelésű kocsik ára (miután nem jelent költséget a tengeri szállítás, a vám és a biztosítás) általában 8-9 százalékkal alacsonyabb, mint az importáltaké. Korábban a Hyundai elnöke azt nyilatkozta, hogy akkor érdeemes majd gyárat építeni az USA-ban, amikor az oda irányuló export megközelíti az évi félmillió egységet. Ennek fényében az amerikai Hyundai-üzemet várhatóan 2005-ben avatják majd fel. (Érdeemes megjegyezni, hogy a Hyundai a nyolcvanas években már létesített egy gyárat a kanadai Bromontban, ezt azonban minőségi problémák miatt 1991-ben bezárták.)

GGY

nyian munkásságában az angol balettiskola hatása éppen úgy felfedezhető, mint a folklór és a szakralitás iránti vonzódása, s mindez végül is a klasszikus és a modern tánctechnikák szintézisében jelenik meg. Ezt tükrözi az 1986-ban Amszterdamban bemutatott Hat tánc című koreográfiája is, amelynek magyar betanítása vált a legutóbbi 2000 mozdulest súlypontjává.

Frenák Pál társulata új előadásának kiindulópontja Bizet Carmenje, ám a francia-magyar társulat munkásságának ismeretében biztosak lehetünk benne: a nézők a klasszikus alkotásnak egyáltalán nem valamiféle átdolgozásával, parafrázisával találkoznak majd.

A kiállítások közül a Német romantikus rajzok tárlatot emeljük ki, amelynek a Szépművészeti Múzeum ad otthont.

Idén új helyszínnel is gazdagodik a fesztivál, a nyitó napon Szabadtéri kavalkád címmel a Hősök terére várják az érdeklődőket.

Mindez csak esetleges kiemelés abból a hihetetlen gazdag kulturális kínálatból ami az elkövetkező heteket jellemzi majd.

Egy rossz hír is van (na nem a szervezőknek), a jegyek nyolcvan százaléka már elkelt.

Aki folyamatosan akar tájékozódni a tavaszi fesztivál eseményeiről, az a napilapok mellett keresse fel a www.festivalcity.hu honlapot.



Kende Péter

Szépirodalom

1. Márai Sándor A gyertyák csonkig égnek
2. J. J. R. Tolkien A Gyűrűk Ura
3. Tony Parsons Apa és fia
4. J. J. R. Tolkien A Babó
5. Márai Sándor Mágia
6. Moldova György Régi nóta
7. Robert Merle Armány és cselszövés
8. Ellen Weiss Shrek
9. J. K. Rowling Harry Potter és a börtök köve
10. J. K. Rowling: Harry Potter és a titkok kamrája

Ismeretterjesztés

1. Havas Henrik Szeretők
2. Kende Péter A Viktor
3. Lovas István K. O.
4. Hankiss Elemér A tízparancsolat ma
5. Petőcz György Csak a narancs volt
6. Dohár Péter Kis angol nyelvtan
7. Szabó Attila Művészettörténet vázlatokban
8. Mérel-V. Binét Gyermeklélektan
9. Fejlődéslélektani olvasókönyv
10. Bartus László Maffiaregény

A vártnál nagyobb profitot jósolnak a Toyotánál

A világ harmadik legnagyobb autógyártója, a Toyota Motor bejelentette, hogy felfelé módosítja profit-előrejelzését a 2002. március 31-ig terjedő pénzügyi évre. Korábban az óriásvállalat piaci szakemberei még 370 milliárd jen (3 milliárd dollár) adózás előtti nyereségre számítottak, az új előrejelzés már 380 milliárdról szól. Ez azért is figyelemre méltó, mert a világ autógyárainak többsége bevételei és nyeresége alakulásán érzi meg a világgazdasági növekedés lassulásának kedvezőtlen hatásait.

A folyó pénzügyi esztendő első felében (ez az időszak szeptember végéig tartott) a Toyota nettó nyeresége 291 milliárd jen volt, 82,4 százalékkal magasabb, mint egy évvel korábban. Ugyanebben az időszakban az értékesítés 6,4 százalékkal 6300 milliárd jenre bővült. Az optimista nyereség-előrejelzést alapvetően még két tényező indokolja: a jen gyengélkedése, valamint a Toyotánál folyamatosan csökkenő működési költségek. A pénzügyi év első felében a Toyota a valutaárfolyamok alakulásán 170 milliárd jent keresett, a költségcsökkentés pedig 110 milliárdot hozott a konyhára. Ráadásul ebben az időszakban az értékesítés is növekedett, ami azt bizonyítja, hogy a Toyota érintetlen tudott maradni a világpiac kedvezőtlen hatásaitól.

Szakértők véleménye szerint a Toyota jól sáfárkodik készpénzvagyonával, s ennek eredményeként készpénzben a világ egyik legerősebb cége. Készpénzvagyoná mintegy 2600 milliárd jen, ez az összeg piaci kapitalizációjának egynegyedével egyenlő, s ez a nagy világcégek körében meglehetősen ritka teljesítmény.

Ami a vállalatbirodalom egyes piacait illeti: az elmúlt pénzügyi évhez képest Észak-Amerikában a folyó pénzügyiben 1,4 százalékkal kevesebb, 1,71 millió új Toyota talál gazdára, vagyis a korábban előrejelzett mennyiség. A szeptember 11-ei terrortámadások óta eltelt időszak piaci eredményei azt bizonyították a Toyota számára, hogy kocsijai iránt változatlan a kereslet és a bizalom Észak-Amerikában.

Európában várhatóan 900 ezer Toyotát értékesítenek 2002 márciusának végéig, ez a mennyiség 30 (!) százalékkal haladja majd meg az előző pénzügyi év eladásait. Japánban – ahol a Toyota piaci részesedése eléri a 42 százalékot – a cég várhatóan 2,35 millió autót ad el majd el, 1,2 százalékkal többet, mint az előző pénzügyi évben. GGY

Mihály Tamás a zen

„Ne

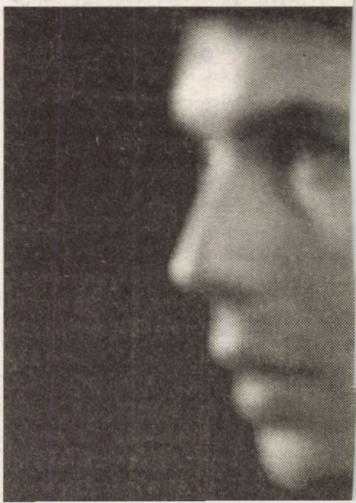
Mihály Tamás bízik benne, hogy Omegán belüli vita. A zenekar basszrosa nem tartja magát pótolhatatlannak, nélküle az együttes már nem az lenn régen volt.

Még az Omega tagjának tekinti ma Természetesen, két okból is. Az egyik ez a nézeteltérés – de nevezhetjük véadásnak is – nem indokolja, hogy ne ésem magam az együttes tagjának. Ahogy ezekkel az emberekkel harmincig dolgoztam, sőt szinte éltem együtt, te zelmileg sem tudnék elszakadni a tól. Húszéves koromtól ötvenöt évemig az Omega tagjaként dolgoztam, nem lehet megkérdőjelezni. Hogy me tag vagy beltag vagyok, azt nem tud szeretném elosztatni az esetleges tést: szó sincs arról, hogy én akarn hagyni az Omegát.

A hírek szerint volt egy német meghívás, amelyre ön nem ment el, e annak, hogy a zenekar ügyeit, életm zátát gondozó producer különgépet küldeni ön után. Valószínűleg emic tödtek meg a többiek.

Az én olvasatomban ez nem más, viccbeli jereváni rádió híre. A hír eredetileg nem akkor kellett volna nunk, mint amikor a többiek rips felültek a repülőre, hanem létezett e sik dátum, amikor természetesen ra. Mivel előzetesen arról volt szó, hogy terjút és egy autogramórát kellene a úgy ítélt meg, nem tragédia, h egyéb, halaszthatatlan elfoglal miatt – nem tartok a társaimmal. Fog sem volt arról, hogy fel is kell lép Norddeutsche Rundfunk nevű te ban. Amikor ez kiderült, már nem utánuk menni. A különrepülő ügyét folni, sem megerősíteni nem tudom mam sincs, ezt komolyan gondolták mennyi volt benne a nyomásgyakorl déka. A lényeg, hogy nem úgy tűr

Boszor



Átvizsgálják a konszern európai értékesítési, marketing- és elosztási stratégiáját

Késleltet a General Motors

A világ első számú autóiipari óriáscége, a General Motors az elmúlt év végén bejelentette, hogy egyelőre elhalasztja a Cadillac és a Saab márkák közös kereskedelmi hálózatának létrehozását Európában. Ugyancsak a tervezettnél több hónappal később jelennek majd meg az európai autói piacon a legújabb Cadillac-modellek.

Gonda György

Az európai késleltetések azzal magyarázhatók, hogy a GM ismét átvizsgálja az Európára vonatkozó értékesítési, marketing- és disztribúciós stratégiáját. Ez a revízió részét képezi a vállalat Olympia nevű átszervezési projektjének, amelytől a cégvezetés 2 milliárd euró megtakarítást remél, s egyúttal arra számít, hogy a GM európai leánycége, az Opel 2003-ban már újra nyereséges lesz.

A fentiek fényében érthető és értékelhető a GM új európai értékesítési és marketingvezetőjének kijelentése, amely szerint „úgy véljük, most még túl korai közös értékesítési hálózatot létrehozni a Cadillac és a Saab márkák számára”. (Ismeretes, hogy a GM szeretné a Cadillac modellcsaládot mielőbb meghonosítani Európában is.)

A Cadillac CTS modelljét – amely a várakozások szerint hosszabb távon sikerrel kelhet majd versenyre a BMW-vel és a



Az Európában sikeres Opel Omega kategóriájában száll ringbe a Cadillac CTS

Mercedesszel – csak 2003 elején vezetik be az európai piacra, szemben a korábbi tervekkel, amelyek az ideiglenes nyarat célozták meg.

A Cadillacnek eddig nem sikerült megvetnie a lábát Európában, ahol piaci részesedése nem haladja meg a 0,1 százalékot. Nagy-Britanniában például tavaly csak 90 Cadillac talált gazdára, BMW-ből ugyanakkor több mint 76 ezret ér-

tékesítettek a szigetországban. A GM, illetve az Opel nem fedte fel, hogy mennyi Cadillacet szándékozik értékesíteni Európában a következő években, szakértők viszont évi több ezer kocsi eladásával számolnak mint kezdeti célkitűzéssel.

A General Motors egyébként átszervezi Opel és Vauxhall márkáinak értékesítési hálózatát is, először Nagy-Britanniában. Jona-

than Browning, a GM új európai értékesítési és marketingfőnöke – aki korábban a Jaguar első számú vezetője volt – nem tartja kizártnak, hogy a belátható jövőben a General Motors és stratégiai szövetségese, a Fiat „közelebb hozza” egymáshoz értékesítési hálózatát. A két autógyártó ezzel is szeretné kihozni a gazdaságossági maximumot újszülött stratégiai szövetségéből.

...aba rendezésében kerül színre Erkel Ferenc dalműve

Operaházi premierje

Bánk bán új rendezésben visszatér az Operaház színpadára, e remekmű kedvelői sokféle újdonsággal találkozhatnak. Szándékunk ugyanaz, mint Illyésé volt: »megsziszolni ott ezt a drágakövet, ahol a mi időnk kívánna.« A mi időnk pedig annyit tesz: pergőbb, látványosabb, lélektanilag motiváltabb-igazabb, s ezáltal szituációiban kiélezetettebb kíván lenni az új produkció. Annak is köszönhe-

tően, hogy időközben elkészült a Bánk bán nagy formátumú filmváltozata, s a közös alkotók, Káel Csabával az élen, a film hozadékait, a dramaturgiai leleményeket, a világitással festett képi világot átplántálhatják az opera színpadára. Kiderült, hogy a Nádasdy Kálmán- és Oláh Gusztáv-féle korszerűsítés után is maradt jócskán igazánivaló. Így a palotabéli tánc afféle betétszám helyett

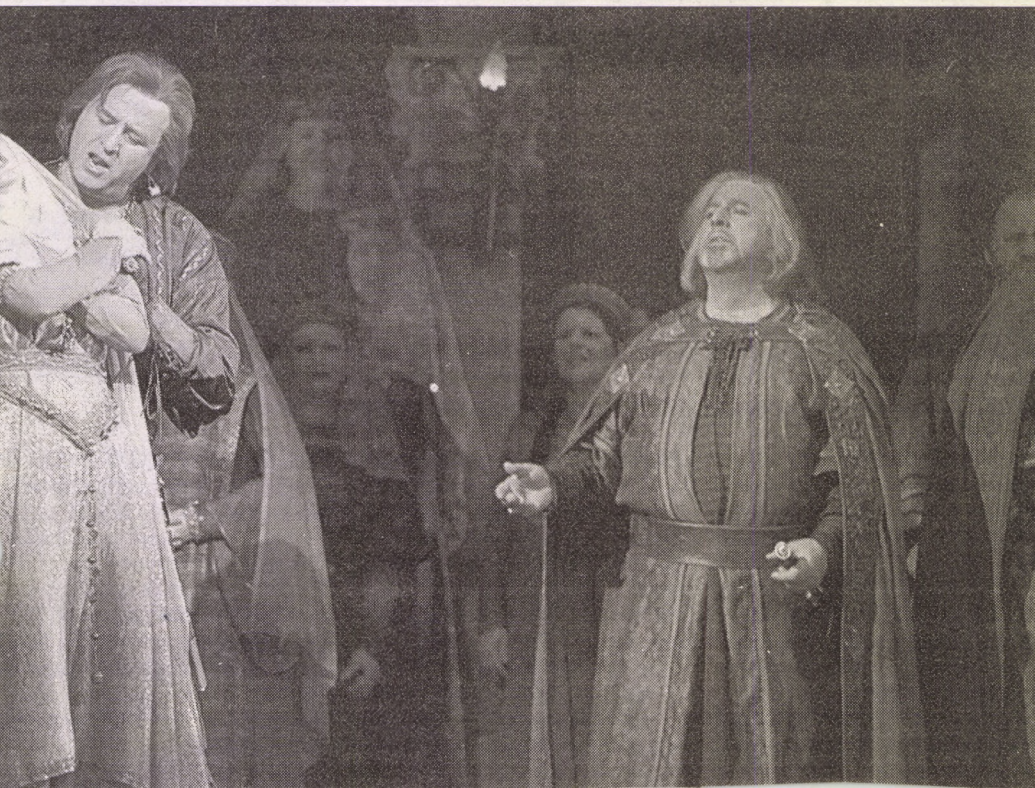
drámai funkciót kap; a Melinda elcsábítását segítő hevítőpor is más-ként kerül a történetbe, mint eddig – pontosabban: épphogy nem volt látható e sorsdöntő pillanat –, s most Katona József eredeti megoldása kap helyet.” Az alkotók úgy vélik, a filmes műfaj dramaturgiai feszessége a drámai cselekmény kibontását, a zenei karakterábrázolások elmélyítését szolgálja. *ReA*

Operettgála

(MH) A Budapest Bábszínházban március 14., 15. és 22-én Operettgálát rendeznek Lehár, Kálmán és mások dalaiból a Rajkó Cigányzenekar kíséretében. Az est szólistái Várkonyi Szilvia, Szomszéd Ildikó és Pomményi Péter lesznek.

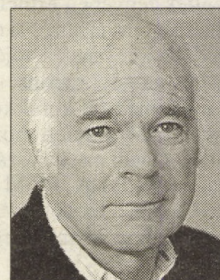
Élő Beszélő a Merlinben

(MH) Pénteken négy óraker a Merlin Színházban a Beszélő az alábbi költői kérdést teszi fel az érdeklődőknek: Mit csinál a kormány? Ahelyett, hogy örködnék, mélyen, mélyen alszik Fönn a haza tornyán. Petőfi Sándor: Fekete-piros dal című versét Kornis Mihály író olvassa fel. Petőfi több mint százötven éve feltett kérdésére pedig az alábbi közéleti személyek válaszolnak: Antal László, Balla D. Károly, Bojtár B. Endre, Csillag István, Eörsi István, Horváth Zoltán, Kocsi Ilona, Ludassy Mária, Tamás Gáspár Miklós, Vágvölgyi B. András, Vásárhelyi Mária.



Fotó: Pélyi Nóra

TOP 10 Fókusz könyvlista Március 13.



Moldova György

Szépirodalom

2002.

mic.

14

Jövedelmező ázsiai partnerkapcsolatok

A világ első számú autóiipari vállalata, a General Motors szeretne mielőbb 20 százalékos piaci részesedést elérni az ázsiai-csendes óceáni térségben. Jack Smith elnök szerint a nagy ívű piacrészesedési célkitűzés teljesítéséhez a GM ki akarja használni azt a szinergiát, amely egyrészt a japán autógyárakhoz fűzi, másrészt pedig a Daewoo megvásárlásának

pénzügyi feltételeiből származik. A Daewoo bekebelezése nyomán a GM piaci részesedése Ázsiában a jelenlegi 3,1-ről 7,1 százalékra bővül. Ez az arány 19,5 százalékra növekszik a Suzuki, az Isuzu és a Fuji Heavy Industries „hozzájárulásával”, ugyanis mindhárom japán autóiipari vállalatban különböző mértékű tulajdoni hányaddal rendelkezik a General Motors. Jack Smith elnök szerint a GM célja korábban is az volt, hogy az ázsiai piacon „saját jogon” (saját gyártmányaival) 10 százalékos részesedésre tegyen

szert, s a piac további 10 százalékat ázsiai stratégiai szövetségesein, valamint az általa résztulajdonolt autóiipari vállalatokon keresztül szerezze meg. A Daewoo-tranzakció befejeződése után az elnök szerint a 20 százalékos piaci részesedés kézzelfogható közelebb kerülhet.

Szakértők véleménye szerint a GM ázsiai nyereségessége várhatóan jócskán fog növekedni a következő esztendőben, de ez nem tudja kárpótolni teljes mértékben az anyacéget az európai veszteségekért.

GGY

.....
*Az Autók és piacok rovat
szerkesztője: Tar András*

adás végéig
ó/néző sze-
ja – az Úr
ogadja a hí-
ja leesni a
az anyjába
akár a min-
elfogadni,

csupán né-
meg hang-
dott búcsú-
ába. Ez va-
elekvő kép-
nézők egy
alán televí-
kön. Ezt a
konfliktust
ik számon
ól szól ez a

xualitás a vele rokon agresszív ösztöntartalma-
kat is felkorbácsolják, a műsort kétségtelenül
legszomorúbb s legmegdöbbentőbb állapotába
süllyesztik alá. Az identitászavarokkal küzdő ag-
resszorokat az sem tartja vissza a véleménynyil-
vánítástól, hogy Anettka már nincs adásban.
Most már kifáradásig.

A következő telefonáló az elköszönéssel
kezd, ezek után nincs szava, nem tartja érvé-
nyesnek mondanivalóját. Az ismeretlen felettes
én hangja – aki bevallottan nem tévés (!), ezért
bármilyen visszavágást megenged magának a
hallgatókkal/nézőkkel szemben, és akit többen
is megkérik, vállalja magát a nyilvánosság
előtt, ha televíziózik – szűrni kezdi a véleménye-
ket, csak felháborodók és magasztalók szólhat-
nak. Attól az idősebb férfitől is megvonja az
étert, aki a piros pettyes üzenetű adásért annak
eltűnt vezetőjét is felelőssé tenné. A nyilvános-
ságot szexuális impulzusokkal hívó Anettkát,

, hogy az egyelőrtabai tola szőlőn, a körülöt-
te lévők pedig kiszolgálják eközben.

Ennek birtokában lehet csikos térdzokniban,
alsóneműben egy cipőbolti eladóval a bakan-
csokról csevegni, vagy Sáfár Anikó kiábrándító
társaságában boás kokottokat imitálva a hűtlensé-
gről fecsegni. Így fordulhat elő, hogy vélemé-
nyét kéri kollégája, Mónika népszerűségi díjá-
ról – „szomorú, hogy ez megtörtént”. Anettka
kétségtelenül megalkotta világát, birodalmának
aktív szemlélőit sikerült megosztania, ami ko-
runk sztár tömegkommunikátorának szükséges
erénye. Ebbe a banális, ösztönszerű, merész mé-
diaprezentációba hatolt most be kívülről a bru-
tális közönség. Anettka egyértelműen elbukott,
hiszen kilépett vizuális küzdőteréből, feladta je-
lenlétét. Az ellenállás hiábavaló. Az ösztönök és
az értelem versengésében (ismét) a primitív ak-
tusok érvényesültek. Ilyenek vagyunk, ezt mu-
tatja a tükör.

Zsidai Péter

Harminc százalékkal nőhet a termelési kapacitás

Felére csökkenti az angol és német beruházásait a Ford

David Thursfield, a Ford Europe elnöke bejelentette, hogy a cég a tervezett gyökeres reorganizáció részeként és keretében a korábban bejelentett 1,6 milliárdról 800 millió dollárra mérsékli európai beruházásainak összegét. A cég egyébként számottevően csökkenti költségeit azzal is, hogy új modelljeihez sok azonos alkatrészt, részegységet használ fel, felszámolja a fölös termelési kapacitásokat és kevesebb gyárban termel majd.

Az elmúlt két évben az európai Ford-gyárak száma tizenegyről hatra csökkent, és az éves termelőkapacitás 600 ezer kocsival zsugorodott. Az elnök reméli, hogy 2004-től az éves beruházások összege nem haladja majd meg a 800 millió dollárt.

Szakértők véleménye szerint a Ford európai tevékenységének átszervezése valószínűleg mintául szolgál az óriásvállalat észak-amerikai alaptevékenysége reorganizációjához, amely részleteinek bejelentése januárban várható. Hírek szerint a Ford észak-amerikai átszervezésétől a cégvezetés 3-5 milliárd dollár megtakarítást vár.

Thursfield elnök szerint a Ford Europe az elmúlt két esztendőben összesen 900 millió dollár költségcsökkentést ért el, s reményei szerint ezentúl évente legalább 300 millió dollárral csökkennek majd az európai működési költségek. Az előrejelzések szerint idén a Ford Europe nullszaldóval zárja az évet a tavalyi egymilliárd dollá-

ros üzemi veszteség után. A folyamatban lévő átszervezés egyik eredménye várhatóan az lesz, hogy a Ford Europe termelési kapacitásainak kihasználtsága az 1999-es 71-ről 100 százalékra növekszik 2003-ra, miközben a cég számos új modellel kíván megjelenni az európai piacokon is.

Mind több szó esik arról is, hogy a Ford Európában is megkezdje az Explorerek értékesítésének előkészítését. Jelenleg folyóknak döntés-előkészítési céllal az európai piackutatások és nyereségességi számítások, s amennyiben ezek eredménye kedvező lesz, nem lesz akadálya az Explorerek európai piacra kerülésének. Ismeretes, hogy az Explorer a maga kategóriájában az USA-ban a Ford „zászlóshajója”, a világon pedig – ugyancsak a maga kategóriájában – a leginkább vásárolt gépkocsi. (Ugyanakkor Európában korábban nem volt számottevő érdeklődés az Explorerek iránt.)

Az Exploreren kívül a Ford több sportkocsi modelljével is meg kíván jelenni az európai piacon. Ezek közül érdemes külön is megemlíteni a nemrégiben Európában is piacra dobott Ford Mavericket. Ez a modell, valamint a többi Ford sportkocsi komoly versenyt támaszt az ugyancsak Fordtulajdonban lévő Land Rover-üzletág modelljeinek. Az éles verseny ellenére a Ford nem kívánja Európát „megfosztani” az USA-ban gyártott és ott kelendő sportkocsijaitól.

GGY

2002. március 14., csütörtök

Pál Tamás vezényletével, Káel Cs

A Bánk bán

Március 17-én és 22-én, a Magyar Állami Operaházban, Káel Csaba rendezésében, Pál Tamás vezényletével mutatják be Erkel Ferenc Bánk bán című dalművét. Az opera filmváltozatának premierje április 1-jén lesz az Uránia Nemzeti Filmszínházban.

„Ami ránk nézve legbecesebbé teszi zeneköltészetét az az, hogy minden ízében nemzeti és eredeti. A fenségestől kezdve a népiesig, a paloták komoly méltóságától, a tragikum gyászáig elkezdvé a pusztá méla ábrándozásáig mindent feltalálunk eszményítve, megnemesítve Erkel dalművében, ami magyar, ami a miénk” – köszöntötte Erkel Ferencet, a Bánk bán zeneszerzőjét Jókai Mór. A történelmi dalmű azóta is a hazai operaszínpadok egyik leggyakrabban játszott darabja: a mostani operaházi premier lesz a Bánk bán 974., illetve 975. előadása. A darab ősbemutatóját 1861. március 9-én, a Nemzeti Színházban tartották, a szerző vezényletével, Szigligeti Ede rendezésében. 1884. szeptember 27-én, a Bánk bán első felvonásának előadásával nyílt meg a budapesti Operaház, Ferenc József császár jelenlétében. A háború utáni felújítások közül legemlékezetesebb az 1953-as produkció, amelyben a címszerepet Simándy József alakította.

A mostani premier kettős szereposztásában Bánkot Kiss B. Atilla és Molnár András, Melindát Kertesi Ingrid és Keszei Borbála, Gertrúdot Wiedemann Bernadett és Kovács Annamária, II. Endre

gásért Bán Teodóra, a koreográfiaért Farkas Zoltán felelős, az előadások karmestere Pál Tamás, rendezője Káel Csaba.

Az operaházi premier és a filmváltozat dramaturgia, Mészöly Gábor szerint „kétszeresen igaz Erkel remekére Illyés Gyula titulusa, aki kultúránk Kohinoorjának nevezte Katona drámáját: részint a rokonság, részint a kivételes zenei kvalitások okán. Most, amikor a



Fognak a felvásárlási és a fúziós célpontok

Leginkább a teherautó-gyártás soványodik

A PricewaterhouseCoopers (PWC) könyvvizsgáló és tanácsadó óriáscég legújabb elemzése szerint tavaly 60 százalékkal csökkent az előző évihez képest az autóiipari felvásárlások és egyesülések értéke. A vállalatfelvásárlási és cégegyesülési tevékenységet – amelynek értéke 2001-ben 19 milliárd dollár volt – az ágazatban egyrészt a „célpontok” viszonylagos hiánya, másrészt az autóiipari részvények árfolyamának csökkenése vetette vissza.

Gonda György

A fúziós és bekebelezési tevékenység leginkább a teherautó-gyártó cégek körében esett vissza: 2000-ben az ilyen jellegű ügyletek értéke még 12,5 milliárd dollár volt, tavaly viszont csak 2,5 milliárd.

A PWC tanulmánya szerint némi aktivitást mutatott a kereszt-tulajdoni hányadok szerzése, illetve bővítése az ágazat cégei körében. A General Motors például 521 millió dollárért 9,4 százalékkal növelte tulajdoni hányadát a Suzukiban, a Toyota pedig csaknem félmilliárd dollárért jutott az ugyancsak japán teherautó-gyártó, a Hino részvényeinek 19,5 százalékához.

A belátható jövőben nem igazán lehet az autóiiparban számos és nagy tranzakcióra számítani, mert egyre szűkebb a felvásárolható cégek köre. Ezt a megállapítást

támasztja alá, hogy a világ tíz vezető autógyártója állítja elő a világ személyautóinak és könnyű teherjárműveinek több mint 95 (!) százalékát. A legvonzóbb márkák – például a BMW és a Honda – gyakorlatilag vagy elérhetetlenek, vagy pedig igen magasra értékelték voltak az esetleges cégfelvásárlók számára tavaly. S várhatóan ezen a területen idén sem lesz változás.

A PWC szerint a következő években élénkebb összeolvadási és felvásárlási tevékenységre lehet számítani az alkatrész- és részegység gyártó vállalatok körében. (Erdemes megjegyezni, hogy 2001-ben ebben az üzletágban is 58 százalékkal, 11,7 milliárd dollárra csökkent az ügyletek értéke.)

Tavaly viszonylag kedvező volt a fúziós és a felvásárlási üzletmenet a nagykereskedelmi, a kiskereskedelmi és az autókölcsönzési üzletágban. A Cendant másfél milliárd dollárért jutott hozzá az Avis Holdingshoz, a Ford pedig 706 millió dollárért szerzett további 19 százalékos részesedést a Hertzben.

Idén az előrejelzések szerint két nagyobb ügyletre lehet számítani, bár ezek körül is sok a bizonytalanság. Nem kizárt, hogy a General Motors rövidesen befejezi tárgyalásait a Daewoo Motor felvásárlásáról, s a Nissan és a Renault 2,9 milliárd dolláros részvénycserét bonyolít le.

Friderikusz Sándor új műsoráról, a pártka

„A politik

Fantasztikus Európa címmel ma este indul Friderikusz Sándor új műsora a TV2-n. A riporter szerint vállalhatatlan morális helyzeteket kell átélni a médiában. Az ismert televíziós személyiség úgy gondolja, lehetne ezt a műfajt úgy is csinálni, hogy az ember becsülete is megmaradjon, tisztességtelen pénz se tapadjon a kezéhez, és a tévénézők nagyobb hányada is megtalálja a számítását.

Nem egészen három évvel ezelőtt azt mondta, az ön számára a szórakoztató műsorok csak arra keltenek, hogy megteremtsék a hitelt a kereskedelmi televíziónál is. A Fantasztikus Európa további hiteltermés, vagy komoly műsor?

Ha ezt mondtam, tekintsük úgy, hogy ez a műsor valahol a kettő között helyezkedik el. Hasznos, de legalábbis érdekes, mulatságos híreket kap a néző az Európai Unióba tartozó emberek, országok szokásairól, hagyományairól. Amikor egy évvel ezelőtt Olaszországban jártam, felfigyeltem egy francia tévéműsorra. Különböző országok nemzeteinek társműsorvezetői összehasonlítják egy vagy több témában saját tapasztalataikat. Ráadásul olyan az egész hangszelése, mint egy jó házbulié. Az a cél, hogy bizonyos dolgokról próbáljunk meg közösen gondolkodni, eszmét cserélni. Ez végre nem egy manapság a többséget jellemző agyatlan szórakoztató műsor, amibe bejön a százötvenezredes is ugyanarról faggatott, unalomig elrágott sztár. A mi műsorunkban a stúdióban hat ember ül, hat európai uniós országot képviselve. Ők itt élnek, öt, hat, nyolc, tíz éve, jól beszélik a nyelvünket. Enne a

tünk, amely egy motor segítségével beszipantja a mindenhol problémát okozó utcai kutyaurüléket. Szóval lesz itt minden, ami szemnek és szájnak ingere.

Pályázott, de nem lett tévéelnök. Ez nem viselte meg?

Amíg csak a Magyar Televízió kuratóriumi elnöksége ajánlotta helyettem a most hivatalban lévő tévéelnököt, azt gondoltam, ez nyilván politikai döntés. Amikor azonban a tizenkilenc vagy huszonegy



Friderikusz Sándor a Fantasztikus Európa műsorán

Németországban az eladások megkétszerezése a cél

Átszervezi értékesítését az Opel Európában

Márciusban az Opel felmondólevelet küldött a 900 kereskedőt számláló németországi értékesítési hálózatának. A korábbi szerződések megszüntetése egyben előszele annak a nagy átszervezésnek, amelyet az Opel hamarosan végrehajt Európa első számú autópiacán.

Gonda György

Az értékesítés átszervezését az Európai Unió írta elő minden autógyártónak, vagyis szeptember végétől nagyobb és szabadabb lesz a verseny az EU-tagállamokban a gépkocsik értékesítésében és a szerviztevékenység ellátásában. Az átszervezés egyébként fontos állomása az úgynevezett Project Olympiának, az Opel átalakítási programjának, amely egyrészt 500 ezer autónyi fölös gyártókapacitás leépítésére, másrészt évi kétmilliárd euró költségcsökkentésre irányul.

Az Olympia-terv azzal számol, hogy az Opel jövőre már nyereséges lesz, pedig a GM európai leánycége évek óta veszteséges, az idei esztendőre például 350 millió dollárral számolnak.

Az értékesítési hálózat átszervezése után az Opel Németországban 470 dilerrel fog rendelkezni, s a cég kocsijait a jelenlegi 2200 helyet 1750 helyen fogják értékesíteni és szervizelni. Az új hálózattól a GM azt várja, hogy egyrészt megkétszerezze (!) az eladásokat, másrészt pedig jelentősen növelje a nyereséget. Az óriáscég vé-

leménye szerint az új értékesítési hálózat kialakítása mind Németországban, mind pedig Európa többi államában jelentős beruházást igényel, s ez elengedhetetlen az Opel kissé megtépázott imázsának a visszaállításához. Érdemes megjegyezni, hogy Európa néhány országában – például Nagy-Britanniában, ahol az Opel Vauxhall márkanévvel forgalmaz – az elmúlt hónapokban már megtörtént az értékesítési hálózat átszervezése.

Az új értékesítési hálózat számos hatékonyságnövelő intézkedést vezet be, például karcsúsítja rendelési rendszerét, vagyis a rendeléstől a kocsik leszállításáig nem telhet el két és fél hétnél hosszabb idő. Carl-Peter Forster, az Opel tavaly kinevezett elnöke nemrégiben egy új modellprogramot jelentett be, amelytől a cég az értékesítés évi egymilliárd eurós növekedését várja.

A program keretében az új Vectrára alapozott járműcsalád bevezetésére kerül sor, emellett pedig a következő esztendőben évi 2 új modellt is piacra dobnak majd.

Forster szerint öt évig is eltarthat az Opel-imázs „felturbózása”, s az új modellek a 40-20-40 stratégia jegyében kerülnek bevezetésre. Ez azt jelenti, hogy a termékek 40 százaléka a legújabb irányzatokat követi, 20 százaléka a piac különleges igényeit igyekszik majd kielégíteni, s 40 százaléka pedig a meglévő modellek továbbfejlesztett változata lesz.

Nikolaus Harnoncourt pályájáról, a histori

„Az élet egy n

Nikolaus Harnoncourt, a historikus zene apostolaként emlegetett osztrák karmester Budapesten lépett fel: saját zenekara, a Concentus Musicus Wien és az Arnold Schönberg Kórus élén Haydn és Mozart kompozícióit vezényelte. A hetvenhárom esztendő muzsikusként úgy véli, a zenében az egyik legszebb dolog, hogy akár százféle megközelítés is létezhet, s lehet, hogy mindegyik helyes.

Fel tudja idézni azt a pillanatot, amikor megfogalmazódott önben, hogy a barokk és bécsi klasszikus kompozíciókat nem modern hangszeren, hanem korhű instrumentumokon kellene megszólaltatni?

Ez nem egy pillanat alatt történt, és nemcsak bennem fogalmazódott meg, hanem néhány fiatal kollégámban is, akikkel a negyvenes évek végétől zeneakadémistaként együtt játszottunk Bécsben. Én csellista voltam, a feleségem, Alice hegedűs, de fúvósok és billentyűsök is csatlakoztak hozzánk, hogy megszólaltassuk a XVII–XVIII. század alig ismert hangszeres kamarazenéjét. Egyszer egy kis bécsi templomban a barokk korból származó vonós hangszerekre bukkantunk, amelyeken már legalább kétszáz éve senki sem játszott. Ez adta az első inspirációt, hogy – elsősorban templomokban és kolostorokban – további korhű hangszereket kutassunk fel, majd ezeket fáradtságos munkával igyekeztünk restaurálni, s próbáltuk megfejtetni, vajon hogyan is szól-

karban ülve olyan karmesteri utasításokat is végre kell hajtanom, amelyekkel nem tudok azonosulni. Emlékszem, 1969-ben egy koncerten Mozart g-moll szimfóniáját játszottuk, és teljesen elhibázottan tartottam a karmester elképzelését. Hazamentem a próbáról, és azt mondtam a feleségemnek, elég volt, nem játszom többé zenekarban. Persze akkor már könnyebben hozhattam ilyen döntést, mert a Concentus Musicus törekvéseit külföldön is kezdték elfogadni, s mind több koncertmeghívást kaptunk. A kérdésre visszatérve: természetesen segíti a karmesteri munkámat a hangszeres múlt, mert így legalább nem rugaszkodtam el a valóságtól, reálisan fel tudom mérni, hogy mit várhatok el a zenészeketől.

Gyakran kap vendégkarmesteri meghívást világhírű európai és amerikai zenekaroktól. Nem érzi kompromisszumnak, hogy modern hangszeren játszó, tel-



Változatlanul gyűlnek a viharfelhők az olasz autógyártás felett

2002. márc. 21.

Lehet, hogy 2004-ben eladósorba kerül a Fiat?

Százket esztendő történetének egyik legnehezebb időszakát éli meg a Fiat. A tavalyi évet nettó veszteséggel zárta a torinói cég – ez volt az első ilyen alkalom 1993 óta. S nem igazán biztatóak a kilátások, hiszen például februárban 12,3 százalékkal kevesebb kocsit értékesítettek Olaszországban, mint egy évvel korábban.

Gonda György

A karcsúsítás jegyében az elmúlt években a Fiat „kiszállt” a biztosítási, a kiadói és az energetikai ágazatból, s hírek szerint most az Agnelli család azt fontolgatja, vajon eljött-e az idő a féltve őrzött autógyártó üzletág értékesítésére.

2004 januárjában ugyanis a Fiat élhet azzal az opciós jogával, hogy egy később meghatározandó áron eladja autógyártó üzletágát a General Motorsnak. Ez az opció része annak a 2000 tavaszán létrejött stratégiai szövetségnek, amelynek keretében egy 2,4 milliárd dolláros részvénycseré nyomán a GM 20 százalékos tulajdoni hányadot szerzett a Fiat Autóban. Az autógyártó ágazat anyacége, a Fiat SpA ugyanennek az ügyletnek a keretében 5,7 százalékos tulajdonosa lett a General Motorsnak.

A Fiat számára jelentős segítség lenne egy olyan modell, amely nagy keresletnek örvendne Európában, s amellyel javíthatna hazai pozícióján is: az elmúlt



A Fiat tiszteletbeli elnöke, Gianni Agnelli ragaszkodik az autógyártó üzletág megtartásához

évtized végére ugyanis a Fiat piaci részesedése Olaszországban a korábbi 60-ról 39 százalékra esett vissza. Autógyártó elemzők véleménye szerint vontatottan halad a reorganizációs program a cégnél, amely nemcsak a piaci részesedéséből veszít folyamatosan, hanem évi 500 millió, egymilliárd eurót is „eléget”. A cég erőteljes eladósodása, gyengülő márkaimázsja s a nem kellő technológiai fejlesztés mind a befektetőket, mind pedig a vásárlókat egy részét elfordítja a Fiattól.

Nem várható a részvények ár-

folyamának gyors emelkedése sem. Érdeemes megjegyezni, hogy a Fiat-részvények árfolyama az idei év első negyedében a kilenc évvel ezelőtti mélypontra süllyedt. Nem változtat ezen az irányzaton az sem, hogy egy líbiai befektetési cég, a Lafico 125 millió euróért a közelmúltban 2 százalékos tulajdoni hányadot szerzett a Fiatban.

Hírek terjengenek arról, hogy a Fiat belátható időn belül bezárja a legendás Mirafiore üzemét, s további elbocsátások várhatók Torinóban is. Húsz évvel ezelőtt a

torinói gyárban még 140 ezren dolgoztak, ma a munkások száma nem haladja meg a 30 ezret. Egyes borúlátó vélemények szerint, amennyiben a Fiat a GM tulajdonába kerül, az egyet jelenthet a torinói autógyártás végével is.

Az amerikai Time magazin szerint a Fiat vezetői egyelőre tagadják, hogy az autógyártó céget el kívánják adni. Az autógyártóiban sokan úgy vélik, hogy a Fiat tiszteletbeli elnöke, Gianni Agnelli – aki a 60-as években nagyhatalommá tette a céget – ragaszkodik ahhoz, hogy az autógyártó üzletág része maradjon a Fiat-birodalomnak. Paolo Fresco, a Fiat elnöke viszont nemrégiben kijelentette: „ha ma kellene döntenem, kívánnék az értékesítéssel”. Nem túl biztató megállapítás ez azok számára, akik továbbra sem tudják elképzelni a számukra elképzelhetetlen, a Fiat autógyártó üzletágának eladását.

Némi vigaszt jelenthet az a bejelentés, amely szerint a Fiat és a GM közösen fejleszt ki részegységeket és rendszereket egy olyan kiskocsi számára, amelyet mindkét cég gyárt majd a jövőben. Elemzők szerint a megállapodás fontos állomása a stratégiai szövetségnek, amely előtérbe helyezi a kiskocsikat a jóval költségesebb s kisebb keresletnek örvendő nagyméretű modellekkel szemben. Az együttműködés szorosabbra fűzésére Torinóban közös tervező- és dizájnközpontot állított fel a két cég.

és az állandósult szárazság is tovább rontja a helyzetet.

Egyesült Államok déli részén és Ausztráliában szokatlan a száraz-

1920, 1930, 1950, 1970, 1973, 1975, 1988, 1995

si volt, csaknem 54 mm-nyar dólárra tehető. **BGB**

Elkerülte a spanyol hódítók befolyását az eltűntnek hitt város Új távlatok az inkakutatásban

Egy eltűntnek hitt inka városra bukkantak az Andok hegyvidékén perui és angol kalandorok. A romokból arra lehet következtetni, hogy a település egykor a spanyol hódítók elleni legfőbb védekező bázis volt. A felfedezés jelentősége óriási, hiszen aligha hitte volna bárki is, hogy a Machu Picchu varázslatos környéke még rejteget ilyen elveszettnek hitt kulturális örökséget.

A felfedezők szerint a több száz éves romok egyedülállóak, hiszen az itt található inka civilizáció emlékei szinte érintetlenek, és a spanyol hódítóknak sem sikerült a maguk képére formálni a települést.

A titokzatos város titkát a helylakosok állítólág már régóta ismerték. Machu Picchu fellegvárától mindössze 40 kilométerre van, ahol az inka hadsereg a XVI. században a spanyol betolakodók elleni harcait vívta.

Az expedíció vezetője, az angol Peter Frost elmesélte, az elvesztett város – Corihuayrachina – 1964 óta a legnagyobb, amelyet sikerült feltárni. A történészek úgy vélik, hogy az erdős területet csak a spanyol hódítások után foglalták el az inkák. „A tudósoknak újra kell gondolniuk, hogy mikortól is kezdődött az inka birodalom kiterjesztése” – vélekedett a kutató.

A felfedezők Corihuayrachinál kifinomult és aprólékos munkával kidolgozott épületekre bukkan-



ta. A város látványos és magával ragadó vallási ceremóniák helyszíne lehetett egykor. A Viktória-hegység sűrű erdővel benőtt távoli Vilcabamba tartományában található romvárosban több különálló lelőhelyet tártak fel, több mint száz építménnyel, köztük te-

metkezési tornyok, raktárak, temetők, utak és vízvezetékek. Bár korábban megpróbálták kifizetni a város, a kutatók emberi csontokra, eszközökre, szerszámokra is leltek, ami a történészek számára új lehetőséget ad az inka kultúra áttekintésére. **BBC**

Boszorkányüld

Bíborosok je

Amerikában a pedofil papok napvilágot látott titkai miatt kezd a közhangulat boszorkányüldözésre hasonlítani. Ha így megy tovább, alig lesz pap, aki szűk körben fiatal fiúkkal együtt mer maradni.

A Boston Globe című újság hasábjain megjelent egy beszámoló John Geoghan amerikai papról, aki az elmúlt évtizedek során minimum 130 fiút rontott meg, és ezért 10 év börtönbüntetésre ítélték. Geoghan azonban csak egy a sok közül: a figyelem középpontja most már Bernard Law bíboros, aki a botrány kipattanása miatt kénytelen volt átadni a rendőrségnek azt a titkos névsort, amely azon papok neveit tartalmazta, akiket pedofiáliával vádoltak meg. Korábban a bíboros – félve az ügy súlyától – inkább az egyház vago-

Fejeket ta

A spanyol rendőrség letartóztatta e zottját, mivel autójában és lakásában testrészeit találták meg. A 41 éves lenőrzés során bukkott le.

Spanyolország déli részén, Malagában a rendőrség félreállított egy autót. Amikor kinyitatták a feszült vezetővel a csomagtartót, kiderült, hogy a férfi holttestdarabokat tartogat nejlonzacskókban,