

# Gázpedálra lép a Maruti

**Az indiai gazdasági növekedés utóbbi időben tapasztalható lassulása kedvezően hat az ázsiai ország első számú autógyárára, a Maruti Udyogra, amelyben 50-50 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik a Suzuki és az indiai kormány. E furcsának tűnő megállapítás azzal magyarázható, hogy a gazdaságnövekedés lanygulása miatt az új gépkocsik piacán igencsak megnövekedett a kereslet az alacsony árfekvésű autók iránt, s ezen a területen a Maruti-nak odahaza gyakorlatilag nincsen versenytársa.**

1997-ben a Maruti piaci részesedése Indiában 87 százalék volt, tavaly nyárra ez a részarány 43 százalékra zuhant. Elsősorban amiatt, hogy az évi 600 ezer autóra fizetőképessé kereslettel rendelkező indiai piacon megjelentek – a gépkocsi-behozatal tovább már nem halasztható megkönnyítése után – a versenytársak, elsősorban a Daewoo, a Honda, a Mitsubishi és a Ford importkocsijai.

A külföldi versenytársak elsősorban a magas és a közepes árfekvésű – vagyis a 10–17 ezer dollár közötti – autók értékesítésére fordítottak megkülönböztetett figyelmet, s viszonylag elhanyagolták az olcsóbb kategóriát. Márpedig a gazdasági növekedés ütemének visszaesése döntően az olcsóbb kocsik iránt „tolta el” a keresletet. A nyár végén a Maruti piaci részesedése már elérte a 65 százalékot, s előrejelzések szerint év végéig ez az arány tovább növekszik. A Maruti 800-as modelljének Indiában gyakorlatilag nincsen versenytársa, hiszen a kocsii ára a felszereltségtől függően 4 és 5 ezer dollár között mozog. (Érdemes megjegyezni, hogy a következő árkategóriában – vagyis az 5–6 ezer dolláros sávban – a Maruti Zen, Alto és WagonR modelljeinek csak a Hyundai Santro és a Daewoo Matiz modelljével kell megküzdenie, más versenytársnak nincsen komoly

kesítésben az is segíti, hogy a gépkocsik importvámját nemrégiben emelték meg 35-ről 60 százalékra.

Júniusban a Maruti 26129 kocsit értékesített, 64 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. A Marutihoz hasonló kategóriában a Ford havonta legfeljebb 3 ezer autót tud eladni Indiában. Ugyanakkor a Maruti megkezdte a költségcsökkentésre és a hatékonyság növelésére irányuló program végrehajtását, amelytől a cégvezetés azt várja, hogy az indiai gyártó kocsijai odahaza még versenyképesebbek lesznek. Az új cégpolitika jegyében a vezetők és a dolgozók fizetése az eddiginél szorosabban kötődik a teljesítményhez.

Ma öt műszakban gyártanak annyi autót, mint nemrégiben még hat műszakban, s a napi termelés most eléri az 1500 darabot. Az elmúlt 12 hónapban a cég 20 milliárd rúpiát (mintegy 450 millió dollár) fordított beruházásra, ennek az összegnek a felét új modellek fejlesztésére. A legújabb modellek ugyancsak hozzájárultak az értékesítés növekedéséhez.

Miközben a Maruti piaci részesedése számottevően növekedett, a cég 92 milliárd rúpiás forgalom mellett 2,5 milliárd rúpia nettó veszteséget halmozott fel. Szakértők szerint a veszteség fő oka az erőteljes beruházási tevékenység. A veszteség most is meglehetősen rosszkor keletkezett, hiszen a kormány nemrégiben jelentette be, hogy tulajdoni hányadát el akarja adni, s valószínűleg még az ideai esztendőben.

Mindazonáltal Jagdish Khatrar, a Maruti vezérigazgatója úgy véli, a veszteség nem befolyásolja majd kedvezőtlenül a potenciális vevők érdeklődését. A vezérigazgató szerint a veszteségek ellenére a Maruti kiváló növekedési és fejlődési lehetőségekkel rendelkezik, s ez a potenciál minden bizarron megmutatkozik majd az állami tulajdoni hányad értékesí-

# Növekedésre számít a Toyota

A világ harmadik legnagyobb autógyártó cége, a Toyota elnökének véleménye szerint noha a szeptemberi terrortámadás után szerte a világon visszaesett a vásárlói bizalom, hosszabb távon az autógyártás jelentős növekedésre számíthat mind Észak-Amerikában, mind pedig Japánban.

Hiroshi Okuda cégelnök szerint a Toyota három-négy év múlva 2,5 millió járművet tervez gyártani és értékesíteni az USA-ban, 47 százalékkal többet, mint a jelenlegi pénzügyi esztendőben. (Szakértők szerint a Toyota „nyomulós” amerikai stratégiája jelenti az egyik legnagyobb veszélyt a GM, a Ford és a DaimlerChrysler észak-amerikai nyereségének alakulására.)

A Toyota elnöke úgy véli, hogy a Tokió és az Oszaka körüli nagy ívű útpítések nyomán számottevően növekszik majd az autógyártás e két városban és körzetében, ahol az eladások jelenleg 26-33 százalékkal maradnak el az országos átlagtól. A számok nyelven ez mintegy hárommillió új autó értékesítési lehetőségét jelenti.

A Toyota menedzsmentje szerint Európában is kedvező lehetőségek kínálkoznak a cég számára

a piaci részarány bővítésére. Okuda elnök szerint cége jelenleg évi hatmillió autót értékesít a világon, s a derűlátó kilátások nyomán ez a mennyiség már középtávon 7-8 millió egységre növekedhet.

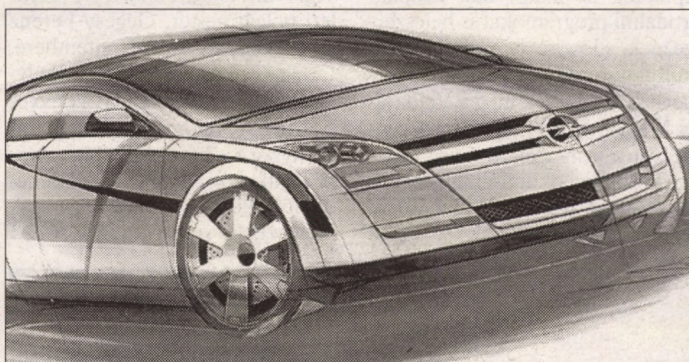
Az elnök szerint a japán autógyártók Európába irányuló exportja addig nem lehet nyereséges, amíg egy euró 120 jen alatt marad. (Az év eddig eltelt részében egy euró mintegy 109 jennel volt egyenlő.) Az árfolyam alakulásából fakadó veszteségek csökkentése érdekében a Toyota növelni kívánja európai termelését és részegység-, valamint alkatrészbeszerzését ugyancsak Európából. A tervek szerint brit és francia üzemeiben a termelés fokozása mellett belátható időn belül el akarja érni a cégvezetés a kocsik százszázalékos európai „tartalmát”.

2005-re a cégremények szerint a Toyota megszerzi majd a új autók európai piacának 5 százalékát, ami 800 ezer gépkocsi értékesítést jelenti. A Toyota az új modellek kifejlesztésénél 30 százalékos költségcsökkentéssel számol, s ennek nyomán európai tevékenysége 2003-ban várhatóan már nem lesz veszteséges. GGY

# Fiatalos lendületet kapnak a konszern autói?

2001.  
nov 8.

## Nyugdíjas dizájnőnököt szerződtetett a GM



Papírra vetett elképzelések máris alátámasztják a GM döntését

Gonda György

Az észak-amerikai piacon fokozatosan csökken a General Motors piaci részaránya és nyeresége. Az előrejelzések szerint idén az USA-ban a GM jó esetben a piac 28 százalékát tudhatja majd a magáénak a korábbi évek 32-33 százalékával szemben, s az előrejelzések további visszaesést vetítenek előre. Tavaly a detroiti vállalatbirodalom Észak-Amerikában 5 milliárd dollár nyereséget ért el, idén jó esetben ennek a felével zárja majd az évet. S amennyiben a jelenlegi tendenciák folytatódnak a GM gyártási, tervezési, termékfejlesztési, beszerzési, üzlet- stb. politikájában, az elemzők nem tartják kizártnak, hogy a cég 2003-ban vagy egy évvel később már veszteséges lesz Észak-Amerikában.

A gondok mielőbbi leküzdése és a piaci pozíciók megerősítése érdekében Richard Wagoner vezérigazgató az elmúlt hónapokban több személycserét hajtott végre felső szinten. Pénzügyi főnöknek sikerült „megszereznie” John Devine-t, aki korábban a Ford első számú pénzügyi vezetője volt. A GM-nél legfontosabb feladata a működési költségek csökkentése, valamint a rendelkezésre álló pénzügyi eszközök és források ésszerűbb felhasználása, végső soron a nyereségesség növelése lesz.

Wagoner október elsejétől három esztendőre a dizájnt és a termékfejlesztést irányító alelnöknek szerződtette a 69 éves Robert Lutzot, aki a Chryslertől vonult nyugdíjba. A dizájnőnökként ismert Lutz feladata az lesz, hogy új szint, lendületet, életet hozzon a GM kocsijainak külső megjelenésébe, amely sokak szerint túl

konzervatív, s nem fejezi ki a huszonegyedik század dinamikáját. (Lutznak igen sokat köszönhet a Chrysler, ahol a legendás vezérigazgatóval, Lee Iacoccával együtt „felrázta” és nyereségessé tette a céget.)

Robert Lutz első munkahelye 1963-ban a General Motors volt, majd dolgozott a Fordnál, a BMW-nél, de igazán híressé a Chryslernél lett.

Lutz és csapata azonnal hozzálát a GM-kínálat megfiatalításához, s a tervek szerint az első új koncepciójú kocsikat már a jövő évi autószalonokon bemutatják. Újra kell gondolni és tervezni a Pontiac, a Buick és a Chevrolet márkákat, miközben a versenyképesség növelése érdekében le kell szorítani a kocsik árát is.

A General Motors vezetése tisztában van azzal, hogy a hatalmas termékcsalád megújítása a dizájn, a termelés és egyéb szempontokból több évet igényel. Wagoner vezérigazgató abban reménykedik, hogy az átmeneti időszakban is olyan kocsikat sikerül piacra dobni, amelyek majd jelentős keresletre számíthatnak. A következő hónapokban jelenik meg a piacon többek között a Cadillac CTS szedán, a Saturn Vue sportkocsi és a Pontiac Vibe kompakt kombi. Ezekről a modellektől a GM-menedzsment azt várja, hogy a cég pozícióit azokban a szegmensekben is erősíti, ahol azok viszonylag gyengék.

Független szakértők véleménye szerint az új dizájnőnök és több, nemrégiben szerződtetett vezető tevékenysége nyomán a General Motors a következő években sokat nyerhet vissza régi fényéből, és megfordíthatja piaci részesedési arányát Észak-Amerikában.

# Hullámvölgyben a kanadai autóipar

**Az Egyesült Államok autóiparát idén sújtó kedvezőtlen konjunkció nem hagyja érintetlenül Kanadát sem, amely a vezető amerikai gépkocsigyártók kiemelten fontos „hátsóudvara”. Különösen igaz ez Ontario államra, ahol a kanadai autógyártás 97 százaléka összpontosul.**

*Gonda György*

Az amerikai-kanadai autóipari együttműködés több évtizedes múltra tekint vissza, s a szoros kooperációt a két ország 1965-ben megkötött autóipari egyezménye alapozta meg, illetve szabályozza. (Ismeretes, hogy a detroiti Három Nagy – General Motors, Ford, DaimlerChrysler – jelentős számú gyárral és alkatrészüzemmel rendelkezik Kanadában.) Az autóipar Ontario állam GDP-jéhez csaknem 11 százalékkal járul hozzá, tehát távolról sem elhanyagolható tényező.

A Bank of Montreal adatai szerint Kanada autóexportja tavaly 11 százalékkal növekedett (szinte kizárólag az USA-ba irányul a kivitel), az autóalkatrészek és részegységek kiszállítása pedig 12 százalékkal haladta meg az egy évvel korábbit. Az amerikai autógyárak, így például a DaimlerChrysler súlyos piaci gondjai az USA-ban Kanada irányába is tovagyűrűznek, s a vállalatbirodalom ottani üzemeiben is számottevő létszámcsökkentésre került és kerül sor. Annak ellenére, hogy a DC kanadai gyáraiban igen magas minőségű a termelés, kiemelkedően magas a termelékenység és viszonylag alacsonyak a működési és termelési költségek – a detroiti cég saját elemzése szerint is.

Az első negyedévben a kanadai autógyártás mennyisége 20 százalékkal volt kevesebb, mint egy esztendővel korábban, s az előrejelzések szerint idén a termelés-

visszaesés eléri majd a 11 százalékot.

Az ágazati elemzők véleménye szerint középtávon a kanadai autóipar kilátásai ismét kedvezőek, ugyanis az amerikai és az USA-ban megtelepedett japán autógyárak termelésük újabb részét szándékoznak Kanada déli részére áttelepíteni. Miután az elmúlt években az amerikai autógyárak jelentős beruházásokat hajtottak végre kanadai üzemeikben, azok termelékenysége, műszaki állapota számos esetben jobb, mint a hazaiaké. Várhatóan folytatódik a kanadai dollár gyengülése az amerikai dollárhoz képest, s a kanadai munkaerő továbbra is olcsóbb az amerikaiánál.

Mindez azt sugallja, hogy az amerikai és az USA-ban működő japán autógyárak számára a gazdasági, gazdaságossági szempontokból is az északi szomszéd fontos marad. A jobb idők eljövételéhez az amerikai és a kanadai autóipar számára azonban arra is szükség van, hogy az Egyesült Államokban mielőbb számottevően megélénküljön az új autók piaca. (Az előrejelzések szerint 2001-ben az USA-ban 17 százalékkal kevesebb új kocsit talál gazdára, mint tavaly.)

Az Egyesült Államokban és Kanadában az autóiparban most a legfontosabb feladat a felhalmozódott készletek mielőbbi értékesítése. Elemzők egybehangzó véleménye szerint viszonylag hosszú időt vesz igénybe az autóipar talpra állása, a korábbi termelési csúcs ismételt elérése. Az amerikai piactól nagymértékben függő kanadai autóipar számára fontos jelzés, hogy az Egyesült Államokban a háztartások többsége legalább egy olyan autóval rendelkezik, amely az elmúlt négy esztendőben készült. Ez azt jelenti, hogy az értékesítési ciklus túljutott a csúcspontján...

2001.  
nov. 15

# Dízellel „támad” a Hyundai

Dél-Korea vezető autóipari óriás-cége, a Hyundai Motors bejelentette, hogy 1500 milliárd won (1,16 milliárd dollár) értékű beruházást hajt végre dízelmotorgyártó üzletágában elsősorban annak érdekében, hogy az eddiginél jóval nagyobb részesedést szerezzen az európai autópiacon.

Miközben odahaza a Hyundai az autópiac 72 százalékát tudhatja a magáénak, külföldön a cég ehhez képest meglehetősen szerény eredményekkel büszkélkedhet. Az elmúlt években figyelemre méltóan agresszív piacrészesedés-növekedést sikerült végrehajtania az Egyesült Államokban, s a Hyundai most arra számít, hogy a helyi viszonyokhoz való jobb alkalmazkodással Európában is számottevően növelheti értékesítését.

A cégstratégia számára az európai piaci részesedés bővítéséhez a dízelmotoros személykocsik jelentik a kulcsot. Jelenleg a Hyundai évi 650 ezer darab dízelmotort gyárt, s a beruházás nyomán ez a mennyiség a tervek szerint 2003-ra eléri majd a másfél milliót.

A Hyundai meglehetősen későn, csak 1999-ben fogott hozzá a dízelmotorok fejlesztéséhez, s annak ellenére, hogy termelési költségei viszonylag alacsonyak, nagy versenyre számíthat az ezen a területen sokkal nagyobb gyakorlattal rendelkező japán és európai konkurensok részéről. A Toyota, a Honda és az Isuzu (ez utóbbi

cégben a General Motors 49 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik) vezetése nemrégiben döntött arról, hogy Európában számottevően fokozzák dízelautó-értékesítésüket. Érdemes megjegyezni, hogy a tapasztalatok szerint az európai autóvásárlók sokkal jobban kedvelik a dízelmotoros kocsikat, mint az amerikaiak és a japánok, mert véleményük szerint kevésbé szennyezik a levegőt, mint a benzinüzemű motorok.

A tervek szerint a Hyundai két új üzemet épít Dél-Koreában. Az egyiket Ulsanban, ahol ma is gyártanak dízelmotorokat, a másikat pedig Whasungban. Ez utóbbi városban a Kia rendelkezik autógyárral, s ez az üzem kerül majd jelentős mértékű bővítésre. Ismeretes, hogy a Kia 51 százaléka 1999 decemberében a Hyundai tulajdonába került, miután a 10 milliárd dolláros adóssággal rendelkező Kia kénytelen volt csődöt jelenteni.

Hírek szerint a Hyundaiában 10 százalékos részesedéssel rendelkező DaimlerChrysler közvetlenül nem vesz részt a dízelmotorgyártó kapacitás bővítésében annak ellenére, hogy a két cég szorosan együttműködik kereskedelmi járművek számára készülő dízelmotorok kifejlesztésében. A Hyundai mostani „dízeltámadása” a személykocsikat célozza meg, noha a motorok egy részét várhatóan könnyű teherautóiba is beépíti majd.

GGY

# Nissan–Mitsubishi-sebességváltó-ügylet

G. Gy.

Sok száz millió dollárt takarítanak meg a közös műszaki fejlesztés jóvoltából

2001. máj.

15.

A Nissan Motor – amelyben a Renault-nak 36,8 százalékos tulajdoni részesedése van – bejelentette, megvásárolja versenytársa, a Mitsubishi sebességváltó-gyártó üzletágát, s azt összevonja saját azonos profilú cégével. A Mitsubishi ugyanakkor 20 százalékos részesedést kap a fuzionált sebességváltó-üzletágból, a többi pedig a Nissan tulajdonában lesz.

Szakértők egybehangzó véle-

ménye szerint az ügylet nyomán létrejön a világ legnagyobb sebességváltó-gyártó üzeme, amelynek értéke meghaladja az egymilliárd dollárt.

Ami a részleteket illeti: a Mitsubishi Motors – amelynek 37 százalékos tulajdonosa a DaimlerChrysler – automata és hagyományos sebességváltókat gyártó üzletágát eladja a Nissan Jatco TransTechnology nevű cégének, amely ugyancsak sebességváltó-rendszerek előállításával foglalkozik.

Az ügylet külön érdekessége, hogy két olyan japán autói-

óriáscégről van szó, amelyek nem kis részben külföldi tulajdonban vannak. Annak ellenére, hogy mindkét vállalat hatalmas piaci versenyt folytat egymással Japánban és a nemzetközi piacokon, a mind inkább globalizálódó alkatrész- és részegységgyártás területén a külön utak helyett inkább az együttműködést választották.

A tőkepiacok kedvezően fogadták a bejelentést, a Mitsubishi részvényeinek árfolyama például rövid idő alatt csaknem 9 százalékkal emelkedett. A Nissan-részvények árfolyama a hír bejelentése után 5,4 százalékkal

kúszott feljebb. Hírek szerint a „közös” sebességváltót gyártó cég részvényeit külön jegyzi majd a tőzsdén, s az ügylet mindkét autóiipari cégnek jó lehetőséget teremt majd további hitelek, pénzalapok megszerzésére a folyamatban lévő átszervezési, költségcsökkentési és karcsúsítási programok finanszírozására, illetve felgyorsítására.

A Mitsubishi az ügylet révén sok száz millió dollár kutatási és fejlesztési kiadást takarít majd meg, s a közös műszaki fejlesztés mindkét cég számára jelentős költségcsökkenéssel jár majd.

Az Autók és piacok rovat  
szerkesztője: Tar András

## Jól fut a Volkswagen szekere

Miközben a világ vezető autógyártóinak többsége az értékesítés visszaeséséről ad számot, Európa első számú autóiipari cége, a Volkswagen eddigi idei eredményei felülmúlták a cégvezetés és az iparági elemzők várakozásait.

Természetesen a VW-t sem hagyta érintetlenül a szeptemberi terrortámadás okozta iparági és világméretű keresletcsökkenés, de ennek ellenére a cég idei eredményei várhatóan jobbak lesznek a tavalyinál. Miközben Németországban idén szokatlannul gyenge az új kocsik iránti fizetőképes kereslet, a hazai lanyha konjunktúrát szerencsésen ellensúlyozza a VW számára a kocsijai iránti külföldi kereslet és értékesítés ütemes bővülése. Az év első kilenc hónapjában a VW adózás előtti nyeresége 988 millió euró (895 millió dollár) volt, 9,8 százalékkal magasabb mint egy évvel korábban. Az előrejelzések szerint az idei esztendő végére a VW bruttó profitja legkevesebb 4 százalékkal haladja majd meg a tavalyi 3,72 milliárd eurós eredményt.

Érdemes külön is megemlíte-

ni, hogy az anyacég bruttó profitjához az Audi 30 százalékkal járul hozzá. Az Audi értékesítése idén folyamatosan növekszik, októberben például 11 százalékkal volt magasabb az eladás, mint egy évvel korábban. Az előrejelzések szerint az idei esztendő rekordév lesz az Audi számára a gazdálkodás alakulásában is, s ebben nem kis szerepet játszik a költségek folyamatos csökkentése, valamint a valutaárfolyamok kedvező alakulása a cég számára.

A német piac részesedése a VW értékesítésében 20 százalékot képvisel, és nagyobb nyereség elérését teszi lehetővé, mint a külpiacok többsége. Nem hagyható viszont a cégvezetés számára az üzletpolitika alakításában figyelmen kívül, hogy a hazai piacon idén igencsak erős volt az új kocsik értékesítésének a csökkenése, s különösebben jelentős fellendülés 2002-re sem várható.

Az első háromnegyed évben a VW Németországban 747 ezer kocsit értékesített, 4,3 százalékkal kevesebbet mint 2000 első kilenc hónapjában. GGY

Raptor néven új modellsorozat – 2004-ben kerül piacra a négykerék-meghajtású jármű

# „Ausztrál” modellt gyárt a Ford

A Ford Australia nemrégiben egy új gépkocsimodell tervezését és gyártásának előkészítését kezdte meg a hazai piac számára. A bejelentés szerint a Ford ausztrál leányvállalata a négykerék-meghajtású jármű kifejlesztésére 500 millió ausztrál dollárt (mintegy 259 millió amerikai dollár) költ, s a tervek szerint új kocsit 2004-ben kerül majd az országban a piacra.

Az ausztrál Ford egyelőre nem kíván részleteket nyilvánosságra hozni az új modellről, csupán annyi tudható, hogy csak néhány

alkatrészt, részegységet vesznek majd át a helyi gyártású Falcon típusból. A Raptor kódnéven emlegetett modellt az ausztrál fordosok szerint teljesen új generációt képvisel majd a cég kocsiválasztékában. Elemzők véleménye szerint a Raptor erőteljes versenytársa lesz a General Motors ausztrál cége által gyártandó Holden modellnek, amely a kiszivárgott hírek szerint ugyancsak négykerék-meghajtású lesz, három sor ülésel rendelkezik majd, s hat-, valamint nyolchengeres változatban fogják majd előál-

lítani. Geoff Polites, a Ford Australia elnöke szerint a Detroitban nemrégiben meghozott döntés a Raptorról újabb 400 munkahelyet teremt a cég helyi gyárában, ahol a dolgozók száma ma már eléri a 4500 főt. Mindent összevetve a Ford eddig mintegy tízezer közvetlen és közvetett új munkalehetőséget teremtett Ausztráliában. (Érdemes megjegyezni, hogy a kontinensnyi országban idén a tavalyi 6 százalékkal szemben 7,1-ed százalékos a munkanélküliség.) A beruházás fejében az ausztráliai

Victoria állam adókedvezményt biztosít a Ford számára.

1997-ben a Ford piaci részesedése még 18,7 százalék volt Ausztráliában, ez az arány ma viszont nem haladja meg a 14 százalékot. A Ford mellett a General Motors, a Mitsubishi és a Toyota rendelkezik az országban autógyárakkal. Miután az ország lakosságának a száma alacsony, viszonylag szerény az új kocsik piaca is. Tavaly az országban 787 ezer új személykocsi és könnyű-teherautó talált gazdára.

GGY

# Folyamatosan termel a Mini-gyár

2001. dec. 6.

Szakmai körök véleménye szerint a brit autóipar iránti bizalom megerősödését fejezi ki a BMW-nek az a bejelentése, amely szerint az oxfordi Mini-üzemben a nagy népszerűségnek örvendő modellt a hét minden napján gyártják.

A korábbi tervekkel szemben jövőre az oxfordi gyárban nem 100, hanem 125 ezer Minit állítanak majd elő, kielégítendő a modell iránt világszerte folyamatosan bővülő fizetőképes keresletet. A BMW – egy esztendővel azután hogy jelképes összegért eladta a korábban tulajdonába került Rovert az angol menedzsmentnek – azt is kifejezésre juttatta, hogy nagy ívű tervei vannak a Rolls-Royce számára. Ismeretes, hogy az RR a müncheni központú BMW luxuskocsi-üzletágának „zászlóshajója”. A né-

met cég vezetése igencsak elkötelezett a szigetországbeli termelőkapacitásainak jobb kihasználása iránt annak ellenére, hogy az euróval szemben a font meglehetősen erős, s ez nem igazán kedvező az export számára. Helmut Panke, a BMW pénzügyi főnöke szerint az erős font a jövőben is fontos tényező marad a cég nyereségességének mérséklődése tekintetében Nagy-Britanniában. A BMW Anglia déli részén 60 millió fontos beruházással új üzemet épít, ahol az új Rolls-Royce modell különféle típusait, nevezetesen a családi kupét és a kabriórt fogják gyártani.

A pénzügyi igazgató szerint a Mini gyártása nyereséges és az is marad, de a befektetés megtérülési ideje ebben az esetben több lesz, mint a BMW-nél „hüvelykujj-szabálynak” tartott hét év. GGY

# A Fiat egyelőre megtartja

2001. a Magnetti Marellit  
12.13.

A Fiat csoport vezetése novemberben úgy döntött, hogy korábbi terveivel ellentétben egyelőre nem értékesíti az autóalkatrészeket gyártó Magnetti Marelli cég nagyobbik részét. Az eladás elhalasztásának fő oka a gazdasági növekedés lelassulása és a konjunktúra romlása a világ gazdaságban.

A Fiat csoport autóipari üzletága a harmadik negyedévet veszteséggel zárta, de nem voltak rózsásak a csoport pénzügyi eredményei sem. A Magnetti Marelli bevételei csökkentek a harmadik negyedben, profitjának alakulását pedig kedvezőtlenül befolyásolta, hogy a világpiacon jócskán megemelkedett a félvezetők ára.

Márciusban a Fiat megállapodott a német ThyssenKrupp csoporttal arról, hogy eladja a Marelli

felfüggesztési alkatrészeket gyártó részlegét.

A két cég most újratárgyalja a korábban megállapított 450 millió eurós (410 millió dollár) vételárát. Szakértők szerint az újratárgyalás mögött az állhat, hogy a német ipari óriáscég még a nyáron úgynevezett profitfigyelmeztetést adott ki, ami azt jelenti a részvényesek és a tőzsde számára, hogy a vállalat gazdálkodása nem a terveknek megfelelően alakult, s az osztalék jóval kisebb lehet a tervezettnél, vagy éppen nem is lesz. Minden jel arra mutat, hogy az ügyletre csak a jövő esztendőben kerülhet majd sor.

A Magnetti Marelli autóvilágítási üzletágának értékesítését szintén elhalasztották a tervezett időponthoz képest. **GGY**

2001.  
sept. 27.

## Az indiai piacon sikeres a Hyundai-gyár

A dél-koreai Hyundai indiai leányvállalata idén az értékesítés 25 százalékos növekedésére számít. A nyereség várhatóan ennél szerényebb ütemben bővül, a cég ugyanis 30 millió dollárt fordított egy új luxusmodell gyártásának előkészítésére.

Az idén márciusban befejeződött pénzügyi évben a nyereség 67 százalékkal növekedett, s valamelyest meghaladta az egymilliárd rúpiát (ez mintegy 21,2 millió dollárral egyenlő) – jelentette be nemrégiben a Hyundai India elnöke. A cég jelenleg India második legnagyobb autógyára, s egyúttal tartósan nyereséges. Ez azért is figyelemre méltó, mert India 12 autógyártója közül 10 veszteséggel zárta a tavalyi pénzügyi évet. A Hyundai mellett a Mercedes Benz is nyereséges volt, de hírek szerint a 700 kocsi értékesítése csak kis profitot eredményezett.

A Hyundai India – amely a dél-koreai autógyártó 100 százalékos tulajdona – az elmúlt pénzügyi évben 60 százalékkal bővítette értékesítését, amely meghaladta a 30 milliárd rúpiát. A márciussal zárult 12 hónapban a Hyundai India mintegy 81 ezer ottani gyártású autót értékesített Indiában, az importkocsik száma pedig csaknem elérte a hétezeret. A statisztikák tanúsága szerint a Hyundai piaci részesedése Indiában jelenleg 14,3 százalék.

A dél-koreai autógyártó 614 millió dolláros beruházással olyan integrált gyárat épített Indiában, amelynek kapacitása évi 120 ezer gépjármű és 130 ezer darab autómotor. A cég az autógyártást Indiában 1998 szeptemberében kezdte meg, s 19 hónap múlva készült el a százezredik kocsi az  
egy miniszterhelyettes  
bara Litak-Zarebska kincstár-  
adásáról – közölte szerdán Bar-  
zalekos részvénytársaságának el-

# Termékmegújítási tervek a Volvónál

A tervek szerint a Volvo 2006-ra a jelenlegihez képest mintegy egyharmaddal, évi 600 ezer egységre szándékozik növelni gépkocsigyártását és -értékesítését. Érdeemes megjegyezni, hogy a cégvezetés tervei szerint továbbra is az Egyesült Államok marad a Volvo legnagyobb piaca, ahol 2006-ban már 200 ezer autót fog

értékesíteni. Olsson szerint a Göteborg melletti torslandai és a belgiumi ghenti gyár rendelkezik akkora termelőkapacitással, hogy a megnövelt termelési terv teljesíthető legyen.

A Volvo egyébként kocsijai alkatrészeinek és részegységeinek jelentős részét malajziai, thaiföldi és dél-afrikai üzemek-

ben állítja elő. Úgy hírlík, hogy az első új Volvo-modell egy sportkocsi lesz, amelynek termelését a cég torslandai gyárában kezdik majd meg.

2001. GGY  
okt. 4.

*Az Autók és piacok rovat  
szerkesztője: Tar András*

---

# A VW Borákat is gyárt Kínában

Hatalmas lehetőségeket látnak a privátautó-szektorban

2001.  
okt.-11

Augusztus utolsó napjaiban jelentek meg a kínai autópiacon a Volkswagen Bora modelljének első, az ázsiai országban gyártott példányai. A Borák ára – felszereltségtől függően – Kínában 22 és 25 ezer dollár között alakul. Az új modelltől a VW azt várja, hogy tovább erősödik vezető pozíciója a magánautók kínai piacán, amelynek éves növekedése eléri a 40 százalékot.

A Santana, a Jetta, a Passat, az Audi 6 után a Bora az ötödik VW-modell, amelyet Kínában gyártanak. Ismeretes, hogy a német cég az ázsiai országban két vegyesvállalati formában működő autógyárral rendelkezik, melyek kocsjai a kínai autópiacon 53 százalékos részesedéssel rendelkeznek. Hírek szerint Kínában jövőre kezdik meg a Polók

sorozatgyártását. A kínai gyártású Borák bemutatásánál jelen volt Ferdinand Piech cégelnök is, aki bejelentette, hogy a VW idén rekorderedményre számít, s ebben döntő szerepet játszanak a külpiacok.

Robert Buchelhofer, a VW igazgatóságának Kínáért felelős tagja az első Borák bemutatásának ünnepségén elmondta, hogy cége Kínában a jövőben megkülönböztetett figyelmet kíván szentelni a magánkocsik piacának. Természetesen nem hanyagolja el a közületi szektort sem, ahol évi 20 százalékos piacbővüléssel lehet számolni az előrejelzések alapján. A hatalmas lehetőségeket kínáló kínai piacon az autóiipari szakértők számításai szerint idén 700 ezer, öt esztendő múlva pedig már 1,2 millió gép-

koci talál majd gazdára. A Volkswagen németországi és kínai vezetői a következő években szeretnék kiszélesíteni a kínai vegyesvállalatok kooperációs kapcsolatait, s egyelőre nem számolnak azzal, hogy 100 százalékos VW-tulajdonú cégek foglalkozzanak autógyártással az ázsiai országban.

Azzal viszont számolnak, hogy a pekingi kormány a belátható időn belül racionalizálja a jelenleg mintegy száz szereplőt számoló autóiipart. Közülük ugyanis az elmúlt esztendőben mindössze öt – köztük a VW két gyára – volt tartósan nyereséges. S a VW legújabb piaci tanulmánya többek között azt állítja, hogy a cég kínai tevékenységét továbbra is a dinamizmus és a profit fogja jellemezni. GGY

# Észak-amerikai gyártást fontolgat a svéd Saab

2001.

okt. 18.

A General Motors svéd leánycége, a Saab Automobile vezetése számottevően bővíteni kívánja piaci részesedését Észak-Amerikában is. Ennek egyik fontos eleme, hogy az óceán túlsó partján értékesítésre kerülő Saab kocsik, illetve a hamarosan piacra kerülő új modellek egy részét odaát gyártsák.

Peter Augustsson, a Saab vezérigazgatója nemrégiben beje-

lentette, hogy összeállították azon észak-amerikai GM-gyárak listáját, ahol sor kerülhet Saabok gyártására. Jelenleg a cég évi 135 ezer kocsit állít elő, s a tervek szerint az amerikai gyártás beindításával ez a mennyiség évi 250 ezerre emelkedik majd. A tervek szerint a cég tradicionális modelljeinek többségét továbbra is a svéd trollhattani üzem állítja majd elő, az új modellek, valamint a nép-

szerű sportkocsik zöme azonban valószínűleg már az USA-ban készül majd. (Ismeretes, hogy a Saabnál éppen egy modellmegújítás van folyamatban, amelynek keretében többek között beszüntetik rövid időn belül a 9-3-as modell gyártását.)

A Saab számára az amerikai piac kiemelkedően fontos, hiszen kocsijainak egyharmada már ma is ott talál vevőre. A vezérigazga-

tó szerint a Saabok értékesítése az Egyesült Államokban rövid időn belül évi 70-ről 100 ezer egységre növekedhet.

A General Motors a Saab 50 százalékát 1989-ben szerezte meg, tavaly pedig 100 százalékos tulajdonosa lett. A tervek szerint idén a Saab már nem lesz veszteséges, s 2-3 éven belül a kocsik értékesítése várhatóan már 5 százalék nyereséget eredményez. *GGY*

# Szűkül a drága kocsik piaca?

A Volkswagen-csoporthoz tartozó patinás Rolls-Royce and Bentley Motor Cars luxuskocsigyártó vállalat bejelentette, hogy átmenetileg számottevően csökkenti termelését és áttér a háromnapos munkahétre. A cégvezetés a döntést azzal indokolta, hogy a Rolls-Royce-ok és a Bentleyk legnagyobb piacán, az Egyesült Államokban a szeptember 11-ei terroristámadást követő 5 hétben több mint 60 százalékkal esett vissza e kocsik értékesítése.

A luxuskocsikat gyártó cég üzeme az angliai Crew-ban van, ahol a termelés visszafogásáról meghozott döntés 800 munkást érint közvetlenül. A menedzsment egyértelművé tette, hogy az október végén kezdődő rövidített munkahét oka az, hogy a kínálat mielőbb al-

kalmazkodjék az igencsak megcsappant kereslethez. Arról is szó van, hogy a szokásos év végi gyárleállás idén tovább tart majd a megszokottnál. A statisztikák tanúsága szerint „normális” években világszerte mintegy 400 Rolls-Royce és 1500 Bentley talál vevőre. Az előző kocsik átlagára 240, az utóbbi pedig 190 ezer font.

Noha a cégvezetés nem közölt pontos adatokat a termelés-visszafogás mértékéről, a szakértők szerint az utolsó negyedévben a tervezettnél kétszázalékkal kevesebb kocsit gyártanak. Az év utolsó három hónapjában az értékesítés várhatóan legkevesebb 10 százalékkal marad el az eredeti célkitűzéstől. Érdeemes megjegyezni, hogy a Volkswagen idén nem várt el jelentősebb összegű profit-hozzájárulást saját

eredményéhez a brit leányvállalatótól. Ennek az az oka, hogy a Rolls-Royce and Bentley Motor Cars cég 2001-ben igen nagy összeget fordít termékfejlesztésre.

Egyébként a Ford luxusautókat gyártó „melléküzemága”, a Jaguar-leányvállalat is a termelés visszafogása mellett döntött. Két Jaguar-üzem hosszabbítja meg a szokásos őszi leállást annak érdekében, hogy elkerüljék az eladatlan készletek további bővülését. A Ford és a Jaguar cégvezetése nem zárja ki további drasztikus, a termelést és a fülös kapacitást csökkentő intézkedések meghozatalát abban az esetben, ha az USA-ban – amely a Jaguarok első számú piaca – belátható időn belül nem közelíti meg a luxusmodell kereslete a szeptember előtti időszakét. GGY

2001. szept. 13.

## Szövetségben a Harley és a Porsche

A stuttgarti Porsche és az amerikai motorkerékpár-gyártó „legenda”, a Harley-Davidson alkalmi szövetséget kötött motorok új generációjának a kifejlesztésére. A Porsche a megállapodás értelmében a Harley rendelkezésére bocsátja gyártó- és kutatási tapasztalatait annak érdekében, hogy azokat az amerikai cég hasznosíthassa az úgynevezett Revolution motor fejlesztése során.

Hírek szerint a Revolution motorokat a Harley a legújabb motorkerékpár-családjába építi be. Érdeemes megjegyezni, hogy a Harley több mint egy évtizede nem jelent meg új gépcsaláddal a piacon. Az új V-Rod motorkerékpárok fejlesztését megelőzte egy olyan ötéves időszak, amikor a Harley már szoros kapcsolatban állt a Porschéval éppen a motorfejlesztés területén. A Financial Times szerint a német cég bevételeinek 17 százaléka abból származik, hogy kutatási és fejlesztési, valamint próbagyártási tevékenységet folytat más vállalatok megbízásából.

A Harley és a Porsche együttműködése tehát többéves múltra tekint vissza, amelynek során az amerikai gyártó a Porschétől többek között a zajszint alakításával és a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos technológiákat vett át.

A Harley-Davidson bejelentése szerint új motorkerékpár-családját először hajtják majd víz-hűtéses motorok. Várhatóan ez is hozzájárul majd ahhoz, hogy a cég növelhesse piaci jelenlétét az Egyesült Államokon kívül. A Harley Észak-Amerikában a nagy motorkerékpárok piacának 46,3 százalékát uralja, ugyanebben a szegmensben európai részesedése viszont csak 7,4 százalékos.

A termékkoffenzíva és a modellbővítés jegyében a Harley új üzemet épít 145 millió dollárért a pennsylvaniai Yorkban. A V-Rod motorkerékpárokat – amelyek a tervek szerint az év utolsó negyedében kerülnek piacra – Kansas Cityben gyártják. GGY

# Autós sikersztori Afrikában <sup>2001.</sup> <sub>sept. 13.</sub>

Kevés autóértékesítéssel foglalkozó vállalat mondhatja el magáról, hogy egy év alatt megduplázza az eladott kocsik számát, nyeresége pedig 50 százalékkal növekedett. E kiváló eredményeket elérő cég, az ACLN mindössze tíz dolgozót foglalkoztat, részvényeit a nyár elején vezették be a New York-i tőzsdére, s a papírok azóta is sikeresek és kelendők a befektetők körében. Az 1978-ban tízezer dollár alaptőkével alapított cég piaci értéke jelenleg eléri az 500 millió dollárt.

A ciprusi bejegyzésű ACLN – amelynek vezérigazgatója Antwerpenben, pénzügyi vezetője pedig Los Angelesben tevékenykedik – kiváló eredményeit az afrikai autópiacon, ráadásul a használt kocsik piacán érte és éri el. A cég tavalyi bevétele 168 millió, nettó nyeresége pedig 43 millió dollár volt. Idén nyáron már havi 20 ezer

autót értékesített, egy évvel korábban ez a mennyiség nem haladta meg a havi hatezret.

Afrikában igen kevés autót gyártanak, a nagy importőrök – például a DaimlerChrysler és a Volkswagen – pedig a kisszámú gazdag vevőre összpontosítanak. A kontinens egyre jelentősebb piacot kínál az olcsó autók számára. Jelenleg az ACLN tartja a kezében Észak- és Nyugat-Afrika használtautó-piacának 65 százalékát. A cég nemrégiben kezdte meg értékesíteni azokat a használt dél-koreai kocsikat, amelyek Európában már nem találtak vevőre.

Az ACLN Afrikában 14 ezer kereskedővel áll kapcsolatban. A használt kocsik Németországból, Belgiumból, Hollandiából és az Egyesült Államokból érkeznek 14 afrikai kikötőbe. Az ACLN a használt kocsik beszerzésénél ki-

használja az egyes országok árszintjének különbségét, valamint a valutaárfolyamok ingadozását. Afrikában pedig többek között figyelemmel van az egyes országok vámszínvonalára, a politikai helyzet alakulására. Tavaly a tunéziai és a benini kereskedők voltak Afrikában az ACLN legnagyobb vásárlói, idén a sort a nigériaiak vezetik. Ez utóbbinak az az oka, hogy az országban két nagyobb kőolajmezőt fedeztek fel.

Az ACLN nemrégiben 6,5 millió dollárért vásárolt egy használt óceánjárót, s ennek nyomán száz dollárnál is kevesebb az egy kocsira jutó szállítási költség. Ezek után nem lenne meglepő – vélik a cég elemzői –, ha a sikercég a jövőben használt hajókkal való kereskedésbe fogna... GGY

A heti rovatot szerkeszti:  
Tar András

# Olympia tervnek nevezik az Opel Bokros-csomagját

2001. március 6.  
Megszorító intézkedések a GM Europe-nál

**A General Motors bejelentette, hogy európai érdekeltségénél, az Opelnál beindítja az úgynevezett Olympia tervet, amelynek célja az európai gyártókapacitások 15 százalékkal való csökkentése, valamint a beszállítói kapcsolatok újjászervezése.**

Gonda György

A Carl-Peter Forster elnök-vezérigazgató – aki a tavalyi év végén még a BMW termelési főnöke volt – által sorsfordítónak nevezett Olympia terv valószínűleg nem jár gyárbezárásokkal Európában. (A GM Európában 19 autógyárral, motor- és sebességváltómű-gyártó üzemmel rendelkezik.) A cégvezetés és a munkavállalók képviselői megállapodtak abban, hogy az elkerülhetetlen létszámleépítésre szociálisan elfogadható módszereket keresnek, például a kedvezményes korai nyugdíjazási lehetőségek felajánlását.

A 15 százalékos kapacitáscsökkentésre 2003 végéig kerül sor, s ez mintegy évi 300-350 ezerrel kevesebb autó gyártását jelenti. Az Opel jelenleg 2,4-2,5 millió gépkocsit gyárt évente. A termelés csökkentése valószínűleg hatással lesz az Opel motor- és sebességváltómű-igényére is.

A nagy ívű s a várakozások szerint kétmilliárd eurós (1,8 milliárd dollár) költségcsökkentéssel járó Olympia projekt – amelynek kidolgozásában tanácsadási cégek is részt vettek – célja egyrészt az Adam Opel AG valamennyi alaptevékenységének áttekintése, másrészt pedig az, hogy a GM Europe 2003-ra ismét megfelelően nyereséges legyen. Az igen körültekintő átszervezést elsősorban az tette indokolttá, hogy a GM Europe a tavalyi évet 463 millió dollár (508 millió euró) veszteséggel zárta, s az idei esztendő első hat hónapjában a deficit már elérte a 240 millió dollárt.

A kitűzött célok eléréséhez az Opelnak a következő két évben kétmilliárd eurót meghaladó bevételnövekedést és jelentős költségcsökkenést kell elérnie. Telje-

sen új alapokra helyezik az üzleti kapcsolatokat a beszállítókkal, és átszervezik Németországban az Opel értékesítési hálózatát, amelynek keretében számottevően csökkentik majd a jelenlegi 2700 díler számát. A tervek szerint a beszállítói kapcsolatok és az értékesítési szervezet németországi átszervezéséből leszűrt legjobb gyakorlatot sorra bevezetik majd más európai piacokon is.

Miközben az Opel az értékesítési és adminisztrációs költségek 10 százalékos csökkentésére készül, több mint 10 milliárd eurót fordít a General Motorsszal együttesen új modellek, termékek kifejlesztésére. Ebből a költségkeretből jut majd a kész kocsik „forgási sebességének” növelésére, a márkastratégia és a hirdetési tevékenység átalakítására, felfrissítésére is.

Az ugyancsak jelentős európai érdekeltségű hálózattal rendelkező Ford szakembereinek véleménye szerint a GM Europe ugyanazt teszi, amit a Ford kényszerül megtenni az óceán innenső oldalán. A különbség „csak” annyi, hogy a Ford 18 hónappal korábban jelentette be és fogott hozzá átalakítási tervének megvalósításához Európában. A reorganizáció keretében a Ford több ezerrel csökkentette dolgozóinak számát, s 20 százalékkal mérsékli termelőkapacitását. Számottevően ésszerűsíti logisztikai, értékesítési költségeit, s különféle intézkedéseket hozott annak érdekében, hogy a legyártott autók a lehető leggyorsabban a kereskedőkhöz kerüljenek. Csökkentik a raktárkészleteket és az alkatrészek, részegységek egy részét online árveréseken szerzik be.

Mindent összevetve: a Ford vezetőinek egy része úgy véli, hogy a GM Europe Olympia terve a Ford-reorganizáció „hiteles” másolata. Ez a megállapítás a Ford részéről nem kritikát jelent, hanem azt, hogy mindkét cég kénytelen hasonlóan reagálni európai gyártási és piaci tevékenységének a számítottnál kedvezőtlenebb alakulására.

# Rover szupersportkocsi a láthatáron

2001. szept. 6.

**A brit MG Rover – amelyet tavaly adott el a BMW – bejelentette, hogy olyan szuperkocsi gyártásának az előkészületein fáradozik, amely versenytársa lehet a Porschénak és a Ferrarinak. A tervek szorosan összefüggenek azzal a törekvéssel, hogy a cég szeretne több mint két évtizedes távollét után visszatérni az észak-amerikai piacra.**

*Gonda György*

Az MG X80 elnevezésű szuperkocsi megalkotásának és gyártásának gondolata akkor merült fel, amikor a cég váratlanul bekebelezte az amerikai-olasz Qvale Automotive cégcsoport modenai sportkocsi üzletágát.

Nick Stephenson, a Rover alelnöke nemrégiben egy brit gazdasági lapban felfedte, hogy a 400 lóerős X80-ast a Qvale Man-

gusta modelljének karosszériájára építik, a kocsitestet pedig Peter Stevens, a Rover tervezési igazgatója – a McLaren Formula-1 kocsijainak tervezője – „álmodta” rajzpapírra.

A Qvale korábban a brit autók legnagyobb amerikai importőre volt, s jelenleg is számottevő nagy- és kiskereskedelmi hálózattal rendelkezik az USA-ban. Saját fejlesztésű kocsija, a Mangusta mind biztonsági, mind környezetvédelmi szempontból a legszigorúbb amerikai előírásoknak is megfelel. Hírek szerint az X80-as bevezetése az amerikai piacra nem fog semmiféle nehézséggel járni, ami a biztonsági és a környezetvédelmi követelményeket illeti.

A szuperkocsi piackutatása jelenleg folyik Észak-Amerikában, de az adatok értékelése több hónapig is eltarthat. Kiszivárgott hí-

rek szerint a szuperkocsi ára az USA-ban nem haladja majd meg a 70 ezer dollárt.

Az MG Rover tavaly vásárolta meg a korábbi vezérigazgató, John Towers által vezetett Phoenix konzorcium 10 fontért a BMW-től. A cég továbbra is veszteséges, idei vesztesége várhatóan a fele lesz a tavalyinak, vagyis 300 millió font. A cégvezetés szerint az MG Rover jövő évi gazdálkodásának mérlege nem mutat majd veszteséget.

Az autógyár idén a különféle Rover-modellekből az év hátralévő részében a tervek szerint 50 ezer darabot értékesít, jövőre pedig 205 ezret. Az idei értékesítési terv azért alacsony, mert a cég csak nemrégiben kezdte el újra korábbi modelljeinek gyártását.

**A heti rovatot szerkeszti:  
Tar András**

# A DC és a Hyundai közösen gyárt erőforrást

2001. szept. 6.

Az elmúlt év második felében a DaimlerChrysler (DC) csaknem 400 millió dollárért 10 százalékos tulajdoni hányadot szerzett a dél-koreai Hyundai Motorban. A két cég közötti együttműködés első lépéséről nemrégiben érkezett hír. A német-amerikai, valamint a dél-koreai autóiipari vállalat 50-50 százalékos tulajdonosi részesedés-

sel közös vállalatot alapított, amely az ázsiai országban szerel majd össze Mercedes dízelmotorokat haszonjárművek számára, kezdetben viszonylag kis mennyiségben.

Ezzel kapcsolatban a szakértők arra hívják fel a figyelmet, hogy a DC vezetése nemrégiben döntött a korábban a Mitsubishi Motors-

szal létrehozott partneri kapcsolat kiterjesztéséről a tehergépkocsik területére. Mindez azt jelentheti, hogy a DC a jövőben az eddiginél nagyobb figyelmet kíván fordítani erre a szegmensre, elsősorban a tehergépkocsikra és a speciális haszonjárművek gyártásának bővítésére. Szöulban arra számítanak, hogy a DC-vel kialakuló szoro-

sabb együttműködés nyomán belátható időn belül számottevően növekszik majd a Hyundai chunjui motorgyárának termelése. A dízelmotorok gyártásának felfutása Dél-Koreában oda vezethet, hogy a Hyundai – a cégvezetés reményei szerint – bővítheti kereskedelmi járműveinek választékát és termelését. GGY

# A vállalat válsága az ország autópiacát is érinti

## Megmentheti a Daewoot a GM

**Autóipari szakértők véleménye szerint hamarosan tető alá kerülhet az az ügylet, amelynek keretében a General Motors (GM) megvásárolná a csődbe jutott Daewoo Motort. A feltételes mód használata erősen indokolt, egyrészt az időpont miatt, másrészt pedig azért, mert az sem kizárt, hogy az intenzív tárgyalások eredmény nélkül végződnek.**

Hírek szerint a GM-nél már külön szakembercsoport dolgozik a Daewoo talpraállítási tervén, a részleteket azonban addig nem hozzák nyilvánosságra, amíg a tárgyalások tartanak. Amennyiben megghiúsul az üzlet, a kilábalási terv és az átmeneti időszakra vonatkozó intézkedési tervek a detroiti íróasztalfiókban maradnak.

A Daewoo adósságai megközelítik a 17 milliárd dollárt. A tárgyalásokról kiszivárgott hírek szerint a GM 2 milliárd dollár körüli összegért hajlandó megvásárolni a Daewoo Motort, amelynek hitelezői számára kisebbségi tulajdoni hányad-csomagokat ajánl. A szak szervezetek igen kemény tárgyalópartnernek bizonyulnak, mert további elbocsátásoktól és egyéb költségcsökkentő intézkedésektől tartanak. Egy esztendő alatt a Daewoo hatezer dolgozót bocsátott el, s a korszerűsítést, fejlesztést szolgáló beruházások gyakorlatilag leálltak. A külföldi leánycégeket pedig a Daewoo menedzsmentje felszólította, hogy saját

maguk számára dolgozzanak ki önmegmentési terveket.

Amennyiben a Daewoo a GM tulajdonába kerül, az amerikai vállalatbirodalom vezető pozícióra tehet szert Dél-Koreában, amely Ázsia második legnagyobb autópiaca. Emellett eltérő mértékű tulajdoni hányadot szerezne a Daewoo autógyárakban a világ 11 országában, összesen mintegy évi egymillió darabos gyártókapacitással. Az sem mellékes körülmény a GM számára, hogy a Daewoo 54 országban rendelkezik értékesítési hálózattal.

Ha a GM-tárgyalások kudarcba fulladnak, elenyésző a Daewoo esélye a túlélésre. Jó esetben monopólium-szövetséget köthet a Hyundaival, de nem kizárt az államosítás sem. Ezek a „megoldások” egyrészt nem enyhítik a hitelezők kárát, másrészt nem biztosítják a Daewoo számára a tőkét azokhoz a halaszthatatlan beruházásokhoz, amelyek a termelést gazdaságossá tehetnék.

Szakértők véleménye szerint amennyiben nem sikerül a Daewoo külföldi céggel megmenteni, veszélybe kerülhet a szülői kormány terve, hogy belátható időn belül megnyissa a hazai piacot az importkocsik előtt. A drasztikus piacvédelem miatt tavaly az országban mindössze 12 ezer külföldi autót értékesítettek, miközben 1,43 millió odahaza gyártott autót talált gazdára. GGY

2001. Aug. 23.

# DaimlerChrysler: a vártnál jobb üzleti eredmények

2001. 09. 16.

Minden várakozást felülmúlt a DaimlerChrysler (DC) második negyedévi nettó nyereségének alakulása: a profit elérte a 731 millió eurót (636 millió dollár), ami elsősorban a Mercedesek iránti erős piaci keresletnek, valamint a költségcsökkentési intézkedések jótékony hatásának köszönhető.

Az idei év első három hónapját a DC még jelentős veszteséggel zárta, a második negyedre viszont már 390 millió eurós nyereséget vártak. A kiváló második negyedévi teljesítménynek az sem csökkenti az értékét, hogy egy évvel korábban a DC profitja még 1,75 milliárd euró volt. Jürgen Schrempp elnök szerint a cég eredményei azért is figyelemre méltók, mert mind az USA-ban, mind Németországban gyengélkedik az új autók piaca.

A német-amerikai óriásvállalat amerikai ága az első negyedévet 1,41 milliárd, a másodikat 148 millió dollár veszteséggel zárta. A Chryslernél jó ütemben halad a drasztikus költségcsökkentési program végrehajtása, amelynek keretében idén összesen 27 ezer munkahely szűnik meg.

A DC amerikai teherautó-üzletágának nyeresége a második negyedben 69 százalékkal, 127 millió euróra esett vissza. Ennek legfőbb oka, hogy az USA-ban pang a nehéz-teherautók piaca, másrészt pedig a „zászlóshajónak” számító Freightlinernél sokasodnak a problémák.

A Chrysler és az amerikai teherautó-részleg gondjai ellenére Schrempp elnök derűlátó: szerinte a DC el fogja érni az egész évre tervezett 1,2-1,7 milliárd eurós profitot. Ebben meghatározó szerepe van a Mercedes járműveinek, amelyek iránt folyamatosan bővül a kereslet. A Mercedesnél a nyereség a második negyedben 10 százalékkal növekedett, s elérte 830 millió eurót.

A kedvező hírek bejelentése után a DC részvényeinek árfolyama a frankfurti tőzsdén 2 százalékkal növekedett, s meghaladta az 57 eurót. Tőzsdei elemzők véleménye szerint az árfolyam-növekedés már egyértelműen utal arra, hogy az első negyedévi rossz teljesítmény után a DC már az „újjáéledés” jeleit mutatja. GGY

2001. aug. 16.

## General Motors: nyereségcsökkenés és fogyókúra

A világ első számú autógyártójának, a General Motorsnak az adózott eredménye a második negyedévben 74 százalékkal csökkent 477 millió dollárra. A július végén közzétett, viszonylag kedvezőtlen statisztikákat és a jövedelmezőség csökkenését Detroitban a cégvezetés azzal magyarázza, hogy az Amerikai Egyesült Államokban gyenge az új autók iránti kereslet, s az óriáscég külföldi érdekeltségeinek többsége veszteséges. A General Motors külföldi cégei a második negyedévben összesen 111 millió dolláros veszteséget halmoztak fel.

*Gonda György*

A General Motors (GM) a második negyedben 46,1 milliárd dolláros árbevételt ért el, 2,6 milliárddal alacsonyabbat, mint egy évvel korábban. Az egy évvel korábbi időszakhoz viszonyítva a GM észak-amerikai termelése 13, USA-beli értékesítése pedig 12 százalékkal csökkent.

A második negyedévet a GM Európában 154 millió dolláros veszteséggel zárta az egy évvel korábbi 166 milliós nyereséggel szemben. Az első félévben a GM európai eredménye 240 millió dollár veszteség volt, 2000 első felét viszont a cég még 387 millió dolláros nettó profittal zárta.

Az igen kedvezőtlen európai teljesítmény a General Motorst további költségcsökkentési akciókra kényszeríti, ugyanis a korábbi megszorító intézkedések nem hozták meg a várt eredményjavulást – jelentette ki nemrégiben John Devine, a GM pénzügyi főnöke. Európában a GM piaci részesedése viszonylag stabilnak mondható: 9,5 százalék körül mozog. Jelentős piaci pozíciókat vesztett viszont az óriásvállalat Nagy Britanniában és Németországban elsősorban amiatt, mert kedvezőtlen volt az értékesítés összetétele.

Elkerülhetetlen a további költségcsökkentés az európai leányvállalatánál, az Opelnél, s ez várhatóan elbocsátásokat is jelent. Detroit szerint további átszervezésre van szükség az Opelnél. Ugyancsak jelentős fogyókúrára várható a GM latin-amerikai és ázsiai érdekeltségeinél.

A GM elemzői szerint idén az amerikai autópiacon 16,8 millió új kocsit talál majd gazdára (ez több mint tizenöt százalékos visszaesés tavalyhoz képest), Európában pedig 19-19,5 millió új autót adnak el a gyártók, 4-6 százalékkal kevesebbet mint tavaly.

A kedvezőtlen első félévi eredmények ellenére Jack Smith, a GM elnöke bizakodó: szerinte, s így a cégvezetés szerint, egyelőre nincsen ok arra, hogy az idei teljes évre vonatkozó, egy részvényre jutó 4,25 dolláros nyereség-előrejelzésen módosítsanak.

2001. júl. 26.

# Kényszerpihenő a Volkswagennél

Harmincezer járművel kevesebb készül Wolfsburgban

A németországi autókéréslet érezhető csökkenése kedvezőtlenül érinti Európa első számú autógyártóját, a Volkswagent is. Ennek egyik egyértelmű jele, hogy augusztusban három hétig szünetel a termelés a cég legnagyobb gyárában, a wolfsburgiban. A VW többi németországi üzemében a termelés folyamatos, ezekben egyelőre nem terveznek kényszer-szünetet. Érdeemes megjegyezni, hogy a Volkswagen utoljára három évvel ezelőtt kényszerült a termelés átmeneti leállítására odahaza, ugyancsak konjunkturális okok miatt.

Gonda György

A németországi autógyártók szövetsége a nyár derekán kénytelen volt módosítani idei, a hazai gépkocsi-értékesítésre vonatkozó előrejelzését. Korábban a szövetség azzal számolt, hogy Németországban idén 3,5 millió új autó talál gazdára, a felülvizsgált előrejelzés már csak 3,3 millió egységet említ.

Autóipari elemzők véleménye, valamint a statisztikák szerint 2000 harmadik negyedéve óta a VW több autót gyártott, mint amennyit értékesíteni tudott. A wolfsburgi gyár háromhetes leállása azt eredményezi, hogy 30 ezer

VW nem kerül legyártásra, s ezzel a mennyiséggel legalább nem növekszenek a készletek.

Tíznapos gyárbezárásra került sor az infláció, a zsugorodó kereslet és a helyi energiaválság miatt a VW legnagyobb braziliai gyárában is. A gyártásleállítás csaknem tízezer darabos termelésűcsökkenést jelentett. Brazíliában egyébként minden nagyobb autógyártó kénytelen volt az idei év eddig eltelt részében ideiglenes gyárleállásokat elrendelni.

A VW-csoport tavaly 76 milliárd dollár árbevétel mellett 1,8 milliárd dollár nyereséget ért el, s ez utóbbi összeg kétszerese az egy esztendővel korábbinak. Az

idei évre szóló tervek további eredményjavulást irányoztak elő. A szakértők véleménye szerint jó jelnek tekinthető, hogy a mind kedvezőtlenebb piaci irányzatok ellenére a VW vezetése nem módosította eddig a 2001-re szóló gyártási, értékesítési és gazdálkodási terveket.

Öröm az ürömben: a VW-csoporthoz tartozó Audi nemrégiben arról adott számot, hogy eddigi legjobb első félévi eredményét érte el. A cég árbevétele az idei év első hat hónapjában 14 százalékkal bővült, s elérte a 22,3 milliárd márkát. Összesen 369 ezer gépkocsit szállított az Audi az első félévben, 6 százalékkal többet mint egy évvel korábban.

A szűkülő német autóipacban az Audi csaknem 130 ezer autót értékesített, s ezzel piaci részaránya 6,8-ról 7,2 százalékra növekedett. Az ingolstadti székhelyű vállalat közleménye szerint kocsijai iránt kiemelkedően nagy volt az érdeklődés Kínában.

# Felavatták a Jaguar-gyárat

A Ford újra megnyitotta korábban bezárt üzemét

Gonda György

Nagy-Britanniában a Ford újra megnyitotta korábban bezárt hollywoodi gyárat, ahol ezentúl az amerikai autógyártó óriáscég az új Jaguar X-Type elnevezésű modelljét fogja gyártani. Ismeretes, hogy a brit autógyártó egyik hajdan volt nemzeti büszkesége, a Jaguar ma a Ford tulajdonában van.

A Ford, valamint a Jaguar vezetői az utóbbi hetekben – hasonlóan a Nagy-Britanniában megtelepedett japán autógyártókhoz – többször hangsúlyozták, kívánatos volna, hogy a szigetország megfelelő időben, de belátható időn belül csatlakozzon az euróövezethez. A font jelenleg igencsak túlértékelt az euróövezet valutáihoz képest, s ez rontja a Nagy-Britanniában gyártott gépkocsik versenyképességét külföldön. Nyílt titok, hogy a szigetországban előállított autók nagyobbik hányada külföldi értékesítésre készül.

Számítások szerint 15 százalékkal javulhatna a Nagy-Britanniában készített kocsik versenyképessége külföldön egy jól időzített eurózóna-csatlakozással. Pénzügyi és autógyártó szakértők egybehangzó véleménye szerint London túlzott taktikázása és kivárása számottevően veszélyeztetheti a hazai gépkocsiipar nyereségességének alakulását.

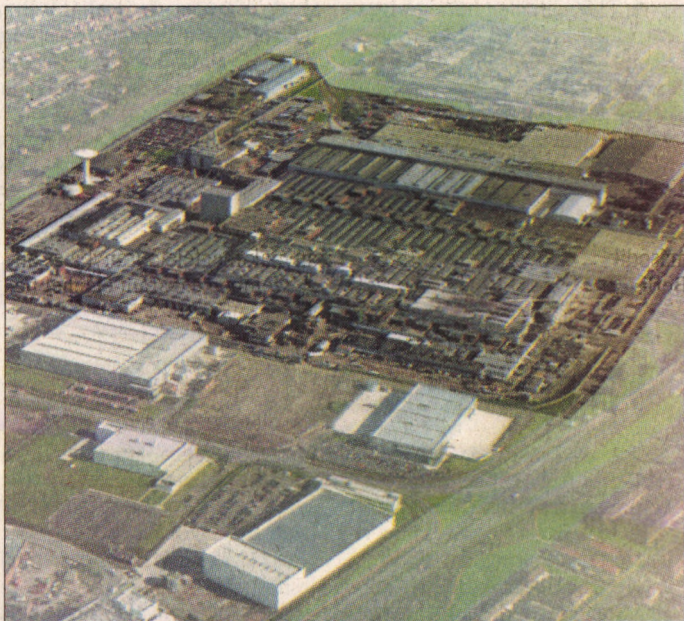
A Ford 300 millió fontot (426 millió dollár) fordított a hollywoodi gyár korszerűsítésére, ahol a tervek szerint évi 100 ezer Jaguar gyártanak majd. A Jaguar új sportkocsiját, az úgynevezett F

típust ugyancsak a szigetországban készítik majd, a tervek szerint legkorábban 2004-ben. Ipari szakértők véleménye szerint a sportkocsit a Premier Automotive Group – ez a Ford luxusautó üzletága – Castle Bromwich-i üzemében fogják majd gyártani.

A piackutatások tanúsága szerint számottevő fizetőképes kereslet mutatkozik az X és az F típusok, valamint az XJ családi autó örökébe lépő új modell iránt. A kedvező kereslet nyomán várható, hogy a Jaguar 3-5 éven belül megkétszerezi termelését, amely eléri majd az évi 2000 egységet. Szakértők véleménye szerint a cég jelenleg 3 százalékos profitráta mellett működik, s jó esély van arra, hogy ez néhány éven belül megközelíti a 10 százalékot.

Ami a Ford többi brit üzemét illeti: a jövő év elején várhatóan bezárja legnagyobb szigetországbeli gyárat, a Londonhoz közeli Dagenhamben. Ugyanakkor Merseyside-i üzemét – ahol az első Jaguar X típusokat gyártották – bővíteni szándékozik éppen a várhatóan kedvező Jaguar-konjunktúra miatt.

A tervek szerint Merseysideban a jelenlegi háromezres dolgozói létszámot hamarosan 500 fővel fogják növelni. Wolfgang Reitzle, a Ford Automotive Group elnöke szerint a Jaguárok gyártásával foglalkozó Ford-gyárak a brit ipar történetének egyik legnagyobb fordulatát hozzák majd. Az elnök a Financial Times számára nem részletezte, milyen történelmi fordulatra számít.



Fotó: Európa Mobil

Halewoodban, Angliában készül a Jaguar X-Type sorozata

# A Honda európai stratégiája

2001.  
júl. 26

A Honda nagyszabású európai terjeszkedési terveiben fontos szerepet játszik a dízelmotoros kocsik értékesítésének bővítése. A japán cég az angliai Swindonban gyártja Európa számára a Civic modelleket. Az üzemben nemrégiben avatták fel a második gyártósort, amelynek eredményeként az éves kapacitás 100 ezer egységgel bővült. Tavaly a Honda Európában 191 ezer autót értékesített, s az eladásokat a cég 2-3 éven belül 80 százalékkal (!) szeretné bővíteni. A swindoni gyár kapacitáskihasználtsága tavaly 50 százalékos volt, idén várhatóan eléri a 80, 2003-ban pedig a 100 százalékot.

Ismeretes, hogy a Honda tavaly meglehetősen kedvezőtlen pénzügyi évet zárt Európában, vesztesége megközelítette a 450 millió dollárt. A Honda Motor Europe elnöke, Minoru Harada véleménye szerint az értékesítésben bekövetkezett tavalyi 23 százalékos visszaesésben az is szerepet játszott, hogy a Honda dízelmotoros autókínálata meglehetősen szerény Európában. Ezt enyhítendő még idén mintegy 20 ezer dízelmotort vásárolnak az Isuzutól.

A tervek szerint a következő esztendőben a Swindonban készülő Civic kocsik 15-20 százaléka lesz dízelüzemű. Harada elnök szerint a piac várja és szívesen fogadja a dízeles Hondákat, s várhatóan ez az „újítás” is hozzájárul a Honda európai jelenlétének nyereségessé válásához. GGY

A heti rovatot szerkeszti:  
Tar András

# Terjeszkedik a GM Kínában

A General Motors július második felében együttműködési megállapodást írt alá Kína harmadik legnagyobb autógyárával, a sanghaji SAIC-kal, valamint az ország hetedik legjelentősebb járműipari cégével, a Wulinggal. A megállapodás a GM szerint az első lépését jelenti egy háromoldalú stratégiai szövetség kialakulásának, amely kezdetben teherautókat fog gyártani.

A SAIC-Wuling-GM közös vállalkozás létrehozása számottevően erősíti majd az amerikai autógyár pozícióit Kínában. Szakértők véleménye szerint a SAIC jelenti a „nagy fogást”, a sanghaji gyár ugyanis Peking egyik leginkább „futtatott” és favorizált cége.

A SAIC a 62 millió dollár nettó eszközértékű közös vállalatban 75,9 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik. Egyelőre nem tudni, hogy a GM mely teherautó modelljét fogja gyártani a közös cég. Szakértők szerint nagyon valószínű, hogy a Corsa Combón alapuló úgynevezett farmer autót, ugyanis az agrárgazdaságok körében erre a típusra van nagy kereslet. A tervek szerint a közös vállalatba a General Motors a korszerű technológiát és a technikát „adja be”, a SAIC a politikai kapcsolatait és a marketing hálózatát, a Wuling pedig a gyártóüzemet és a munkaerőt.

GGY

A heti rovatot szerkeszti:  
Tar András

2001. 09. 2.

2001. aug. 3.

# Az eladási sikerek nyomán támadásba lendül a Citroën

## Hárommilliárd eurós beruházási program

**Claude Satinet, a Citroën vezérigazgatója bejelentette, hogy cége a következő négy évben új modellekkel indít offenzívát a piacon. A tervek szerint Franciaország harmadik legnagyobb autómárkája, a Citroën négy esztendő alatt 30 százalékkal növeli eladott gépkocsijainak darabszámát, amely eléri majd az évi 1,5 millió egységet. Fontos feltétele az eladások fokozásának, hogy a Citroën a jövőben jobban kihasználja a Peugeot értékesítési hálózatát.**

*Gonda György*

A Citroën – amely része a PSA Peugeot Citroën vállalatcsoportnak – a következő esztendőben évi 3 milliárd eurós beruházási programot kíván megvalósítani, amelynek eredményeként legkevesebb négy új modellel bővíti majd a kínálatot.

A Citroënt korábban sok bíráló érte amiatt, hogy kocsijai nem ritkán igencsak hasonlítanak a Peugeot-modellekre, s a gyártásban túl sok Peugeot-alkatrészt használ fel. A vezérigazgató szerint a jövőben a Citroënnel márkásabb lesz az arculata, s a kocsik jól megkülönböztethetők lesznek a Peugeot-któl. Az áttörést talán éppen a régóta várt új nagykocsi, a C6-os (Lignane?) hozza meg, ami az előzetes tervek szerint valóban különbözik minden konszerntártstól. Abban viszont nem lesz változás, hogy a Peugeot és a Citroën egy ipari szervezetet alkot, ahogy azt az 1998-ban elfogadott vállalati stratégia tartalmazza. Az egy ipari szervezethez viszont két, egymástól jól elkülönülő márkának kell párosulnia.

Tavaly a Citroën 1,14 millió járművet értékesített, 13,4 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. Részese

európai személykocsik és könnyű teherautók piacán 2000-ben elérte a 6,2 százalékot. A cég nyereséggel zárta a tavalyi évet, szakértők véleménye szerint azonban csak kismértékben járult hozzá a vállalatcsoport profitjához.

A Picasso és a C5 közép kategóriájú modell piacra dobása üzletileg és az imázsépítés szempontjából sikeres volt, s jövőre várható a C3 kiskocsi megjelenése. A C3 a korosodó Saxo modellt lesz hivatott felváltani. Az új kiskocsitól azt is remélik, hogy méltó utóda lesz a legendás 2CV modellnek. Várhatóan 2003-ban kerül majd a piacra a Citroën legújabb nagykocsija, a kategóriájában „zászlóshajónak” szánt C6.

Satinet vezérigazgató szerint az új modellek számos Peugeot-alapkomponenst tartalmaznak majd, ennek ellenére a Citroën önálló márkajellege erősödni fog. Hiszen több versenytárs is rendelkezik azonos cégcsoporton belül jól megkülönböztethető márkákkal: elég itt csak a Volkswagen-csoporthoz tartozó Seatra, Audira, Skodára vagy a Fiat tulajdonában lévő Alfa Romeo-ra és Lanciára utalni. (Érdeemes azonban megjegyezni, hogy ezen utóbbi márkák inkább kiegészítik egymást, míg a PSA-hoz tartozó Peugeot- és Citroën-modellek inkább egymás versenytársai.)

A PSA-csoport idén 6,5 százalékkal tervezi növelni gépkocsiertékesítését, ami összesen 3 millió jármű eladását jelenti. A cégcsoport profitrátája a várakozások szerint idén a tavalyi 4,2-ről 4,8 százalékra növekszik. Ebben a növekedésben az is szerepet játszik, hogy a Peugeot és a Citroën mind hatékonyabban használja ki a vállalatcsoport gyártókapacitásait és értékesítési hálózatának rendszerét.

2001. júl. 19.

## Hegymenetben a Goodyear

Miután a Ford biztonsági problémák miatt kénytelen volt az Egyesült Államokban és Európában mintegy 13 millió Firestone gumiabroncsot felülvizsgálatra, illetve cserére „visszahívni”, a világ második legnagyobb autóiipari cégének sürgősen alternatív beszállítókkal kellett kapcsolatba lépnie. Tulajdonképpen a Firestone-fiasónak köszönheti a versenytárs Goodyear a váratlan üzleti fellendülést, amelyre éppen egy meglehetősen szigorú és kényszerű zsugorodási program közepeztette kerül sor.

A Goodyear az USA-ban hét gumiabroncsgyárral rendelkezik. A kedvezőtlenre fordult üzletmenet miatt – amely természetesen szorosan összefügg az amerikai autópiacon gyengélkedésével is – a cég még áprilisban bejelentette, hogy dolgozóinak számát átmenetileg 7800 fővel csökkenti, s ezzel párhuzamosan mérsékli a termelést is. Érdeemes megjegyezni, hogy a Goodyear már az első negyedévben 2800 dolgozóját bocsátotta el.

A Ford nemrégiben megállapodást írt alá több gumiabroncsgyártóval az azonnali és folyamatos szállításról, s ezek a vállalatok gyakorlatilag a Firestone helyébe lépnek a Ford beszerzési listáján. A Goodyear, a francia Michelin és a német Continental amerikai leánycégei mindenekelőtt a lecserélésre kerülő gumik „pótlását” szállítják e rövid időn belül, vagyis az ideiglenes végéig.

A Goodyear hírek szerint a lecserélésre kerülő 13 millió gumi-

abroncsnak több mint a felére szerződött a Forddal. (Ismeretes, hogy a Ford tavaly 6,5 millió gumiabroncsot volt kénytelen egyes modelljein lecserélni.) A nem kis értékű üzlet pezsgést hozott a Goodyear számára, amelynek hirtelen igencsak kedvezőre fordult a konjunktúrája.

A tervek szerint a cég amerikai és kanadai gyáraiban leállítják a termelés visszafogását, és visszaveszik az elbocsátott dolgozók nagyobbik hányadát. Várhatóan tízszeresére emelik azon abroncs-típusok termelését, amelyek a Ford visszahívási listáján szerepelnek.

A Ford a tervek és a vevőknek tett ígéret szerint az ideiglenes végéig cseréli le a Firestone Wilderness AT elnevezésű gumiabroncscsalád egyes típusait, amelyeket elsősorban a nagy keresletnek örvendő Explorer modellek „viselnek”. Logikus tehát, hogy a Forddal szerződő gumiabroncsgyártóknak is folyamatosan, az év végéig bezárólag kell leszállítaniuk a cseregumikat, s emellett ki kell elégíteniük a folyó gyártás abroncsigényét is.

A Goodyear a kedvezőre fordult üzleti széljárás, valamint a termelés bővítése ellenére sem mond le arról az átszervezési programról, amely egy év alatt várhatóan 260 millió dolláros költségcsökkenést eredményez. A cégvezetés nem változtatja meg azt a korábbi döntését sem, amely szerint bezárják az egyik mexikói üzemet, ahol több mint másfél ezer dolgozót foglalkoztatnak. GGY



Sokak szerint a Firestone abroncs leszerelésének köszönheti a Goodyear jelenlegi üzleti fellendülését. A fotón az ominózus Explorer gumi látható a Ford gyári tesztje után

Fotó: Európa Mobil

## Tanácsadók a Mitsubishinél

A Mitsubishi Motors a közelmúltban bejelentette, hogy külső tanácsadókat vesz igénybe egyrészt a folyamatban lévő reorganizációs program, másrészt egyes leányvállalatok leválasztási előkészületeinek áttekintésére és véleményezésére. Ismeretes, hogy a japán autógyártó óriáscégben a DaimlerChrysler 37 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik.

A Mitsubishi az elmúlt hónapokban több leánycégét feljavította és előkészítette az értékesítésre. Ugyancsak értékesítésre kerülnek a következő 12 hónapban egyes Mitsubishi-ingatlanok is.

Ezek az előkészületek és a tervezett értékesítések részét képezik annak a nagy ívű átalakítási programnak, amelynek célja a dolgozók számának csökkentése, a költségek csökkentése, egyes üzemek bezárása annak érdekében, hogy a folyó pénzügyi év végére a cég újra nyereséges, legrosszabb esetben pedig nullszaldós legyen.

A Mitsubishi – amely nemrégiben történetének legrosszabb üzleti eredményeiről adott számot – felkért néhány befektetési és kereskedelmi bankot, keressenek vevőket egyes részlegeire. Az értékesítésből várt bevételek, valamint a reorganizáció eredményei a számítások szerint több milliárd jent hoznak majd a cég számára, amely ezt az összeget a mind nagyobb kamathányadot tartalmazó adósságai egy részének törlesztésére kívánja fordítani.

A Mitsubishi a dél-koreai Hyundai-val együtt a Daimler-Chrysler ázsiai „keze”. A japán autógyártó cég és a DaimlerChrysler

kapcsolata gyakorlatilag azóta problémás, amikor a német-amerikai autógyártó világcég megvetette a lábát Japánban. A legnagyobb és leginkább költséges problémát az jelentette, hogy vásárlói minőségi panaszok miatt 2,5 millió Mitsubishi-kocsit kellett visszahívni a világon felülvizsgálatra, s ennek nyomán visszaesett az értékesítés is.

Ezek után kezdődött meg a reorganizációs program erőteljesebb végrehajtása – amelyet együttesen ellenőriz a Mitsubishi japán elnöke és német termelési igazgatója – amelynek bejelentése már kedvező hatással volt a cég részvényei árfolyamának alakulására.

A Mitsubishi korábbi menedzsmentje idején a beszállítói hálózat túlságosan szétterjedt és nem kellően hatékony volt. Ráadásul néhány beszállítóval olyan kapcsolat alakult ki, amelynek elkerülhetetlen megszakítása sok nehézséget okozott és okoz. Folyamatosan felülvizsgálatra kerülnek a beszállítói szerződések. S a Mitsubishi valószínűleg értékcsökkent néhány olyan saját tulajdonú vállalatot, amely részegységeket, alkatrészeket gyárt, s ma már nyereségesen működik. Ez is részét és forrását képezi a reorganizációnak, illetve a pénzügyi megerősödésnek.

Hasonlóan a világ vezető autógyártóihoz, a Mitsubishi is nagyobb mértékben kíván a jövőben támaszkodni a globális beszállítókra. Ezeknél a megacégeknél az autógyárak együttesen kedvezőbb árakat képesek elérni rendelőseiknél.

GGY

2001. júli. 5.

# Gondok a brit autóiparban

Ellentmondásos jóslatok az angliai gyártásról

**Az angol autógyártás óriási múlt-ra tekint vissza, jelenleg mégis erős bizonytalanság jellemzi a szigetországban található gyárak jövőjét. A külföldi befektetők egy része kivonult (a BMW például egyetlen fontért vált meg a Rovertől), vagy jelentősen leépítette tevékenységét, aki viszont maradt, az kénytelen lesz az Európai Unió felállásával megváltozó gazdasági helyzetéhez igazodni.**

*Gonda György*

Nagy vitákat váltott ki a brit autóiparban az AT Kearney tanácsadási cég legújabb tanulmánya, amely szerint a szigetországban nincsen jövője a nagy szériájú autógyártásnak. A tömegtermelés folytatásának fő akadályá a tanácsadási világcég véleménye szerint az, hogy igen magas a fontban jelentkező költségek aránya az autóiparban.

A brit autóipar – amelyet az elmúlt 12 hónapban a termelés visszafogása, valamint egyes üzemek ideiglenes és végleges bezárása jellemezett – a következő tíz évben az AT Kearney szerint kénytelen lesz számottevően csökkenteni a nagy szériás kocsik termelését. Ez egyrészt kedvezőtlenül érintheti majd az ágazat beszállítóit, másrészt újabb gyárbezárásokhoz vezethet a szigetország autóiparában.

A tanulmány szerint London kivárása az euró bevezetését illetően azt eredményezheti, hogy a kontinentális Európában növekszik majd a nagy szériájú autógyártás, valamint a beszállítói ágazat termelése. Áprilisban például a szigetország autógyártása 10,3 százalékkal maradt el az egy évvel korábbtól.

Az idei esztendő első négy hónapjában 19 százalékkal kevesebb autót – összesen 498 ezer egységet – gyártottak Nagy-Britanniában, mint 2000 első négy hónapjában. Ugyanebben az időszakban a brit gépkocsixport több mint 26 százalékkal esett vissza. (Ismeretes, hogy a brit autógyártás kétharmada évek óta exportra kerül.)

A General Motors és a Ford számára is rendszeresen tanulmányokat készítő tanácsadó megállapítja: azok a cégek, amelyek nem vonulnak ki az iparágból, elsősorban történelmi és nem gazdasági okok miatt maradnak. Ők csak akkor tudnak majd nyereséget felmutatni, ha az alkatrészek és részegységek „természetelle-

nesen” nagy hányadát az eurózónából szerzik majd be.

Érdeemes megjegyezni, hogy a szigetország három legnagyobb autóipari cége, a Toyota, a Nissan és a Honda már bejelentette, hogy tervei szerint számottevően növeli azoknak a beszállítóknak a súlyát, amelyek a nyugat-európai közös valutát elfogadó EU-országokban termelnek. (Nagy-Britannia egyike annak a három európai uniós országnak, amely egyelőre kivár, s nem csatlakozott az euróövezetbe.)

A tanulmány – amellyel természetesen az iparág egy jelentős része nem ért egyet – szerint a brit autóipar jövője az úgynevezett prémium- és a sportkocsik gyártásának jelentős bővítésétől, valamint a termeléssel kapcsolatos műszaki tanácsadási tevékenység kiterjesztésétől függ nagymértékben. Az előrejelzés szerint 2004-re megkétszereződik, s eléri a félmillió egységet a prémiumkocsik gyártása. Egyrészt a Ford-tulajdonban lévő Land Rover és a Jaguar növeli majd nagymértékben a gyártást, másrészt piacra kerül a BMW vadonatúj Mini modellje, 2004-ig a tömegtermelés még csak kismértékben esik vissza: a jelenlegi évi 1,38-ról csak 1,36 millió egységre.

Trevor Bonner, az európai autóipari beszállítók szakmai szövetségének elnöke szerint amennyiben a brit autógyárak csökkentik beszerzéseiket a hazai beszállítóktól, akkor ez utóbbiak egy része kénytelen lesz befejezni működését.

A brit Nissan-gyár vezérigazgatója viszont nem ért egyet az AT Kearney megállapításaival: John Cushnaghan szerint a Nissan angliai gyára továbbra is versenyképes marad, amennyiben csökkenti a működési költségeket, növeli a termelékenységet, s a gyártást évi félmillió egységre bővíti.

Garel Rhys, a cardiffi egyetem autóipari szakértője úgy látja, hogy új irányzat van kialakulóban az európai autógyártásban. Nevezetesen az, hogy miközben a gyártás helyi piacokon történik, az autógyárak a részegységeket és az alkatrészeket szinte minden európai országból szerzik be. Az egyetemi szakértő szerint a brit nagy szériás gépkocsigyártásnak nagy esélye van a talpon maradásra annak ellenére, hogy az ágazatot is sújtják az árfolyamproblémák, többek között az erős font és a gyenge euró.

01. június 8.

## Nyereséges évben bízik a Honda

Fotó: Európa Mobil

Japán második legnagyobb autógyártója, a Honda az áprilisban kezdődött pénzügyi évre már jelentősebb nyereséggel számol. Érdekesség, hogy tavaly profitcsökkenést voltak kénytelenek elkönyvelni, amelyben jelentős szerepet játszott egyrészt a cég igen magas deficitje Európában, másrészt pedig a világszerte tapasztalható autopiactól való árhaború.

Az előrejelzések szerint a Honda a 2001–2002-es pénzügyi évben 315 milliárd jen (2,5 milliárd dollár) nyereséget ér majd el, csaknem 36 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. Az értékesítés a várakozások szerint 10 százalékkal, 7150 milliárd jentre bővül. A cégvezetés szerint az eredmények várt látványos javulását jelentősen segíti majd a jen gyengülése, valamint a Honda új modelljei iránti nagy érdeklődés és kereslet mind az USA-ban, mind pedig Európában.

Az elmúlt pénzügyi évben Európában – elsősorban Nagy-Britanniában – a Honda értékesítése 23,3 százalékkal csökkent, ami az eladott kocsik számát illeti. (Érdemes megjegyezni, hogy a Honda számára a brit piac kiemelten fontos: a szigetországban gyártja „európai” autóinak mintegy felét, s ott talál gazdára kocsijainak egyharmada.)

A font folyamatos erősödése az euróval szemben ugyancsak kedvezőtlenül hatott a cég európai nyereségének alakulására, mivel emiatt csökkent a Honda brit üzemeiben gyártott kocsijainak versenyképessége az európai piacokon.

Mindemellett az európai piacon nagy reményeket fűznek a japánok az új Civic család bevezetéséhez. A teljesen új padlólemezre épített modelles család különböző modelljei teljesen eltérő vásárlóköröket céloznak.

A Honda Japánban meglehetősen jó évet zárt az értékesítés területén, külföldön viszont továbbra is gondot okoznak a valutárfolyamok alakulásával kapcsolatos mozgások. Az amerikai piacon tavaly a Honda bevételeinek 70 százaléka két modell, az Accord és a Civic értékesítéséből származott. Szakértők szerint nem kizárt, hogy e két modell értékesítése még idén visszaesik, ugyanis a Nissan és a Toyota számos új modellt vezet be még az idén az amerikai piacra. Ez is arra sarkallja a Hondát, hogy újabb modellekkel jelenjen meg az Egyesült Államokban és Kanadában.

Mindent összevetve: a Honda menedzsmentje derűlátó a folyó pénzügyi év várható eredményeit illetően. Optimizmusát a cégvezetés a folyamatosan gyengülő jen kedvező gazdasági hatásaira és az európai értékesítés várható fellendülésére alapozza. GGY

# Erőteljesen növekszik a Hyundai exportja

01. június 8

Dél-Korea első számú gépkocsigyártója bejelentette, hogy az első negyedévben 28 százalékkal növekedett a nyeresége, ami elsősorban a jelentősen fokozott exportnak köszönhető. A Hyundai – amelyet tavaly választottak le az azonos nevű cégcsoportról – az év első három hónapjában 276 milliárd von (212 millió dollár) adózás utáni profitot ért el, s ez a legjobb negyedévi eredmény a cég 1967-es alapítása óta.

Számítások szerint a koreai nemzeti valuta gyengülése is je-

lentősen hozzájárult ahhoz, hogy az első negyedben a Hyundai kivitelből származó bevétele 41 százalékkal bővült. A cég külföldi eladásainak értéke elérte a 2420 milliárd vont az egy évvel korábbi 1711 milliárddal szemben. Odahaza a Hyundai értékesítése csak 2,7 százalékkal növekedett az idei esztendő első három hónapjában.

Ismeretes, hogy a Daimler-Chrysler tavaly 10 százalékos tulajdoni részt szerzett a Hyundai-ban. Emellett előrehaladott tár-

gyalások folynak egy 50-50 százalékos tulajdoni hányadú vegyes vállalat megalapításáról, amely a tervek szerint kereskedelmi járműveket fog majd gyártani.

A Hyundai bevételeinek első negyedévi számottevő növekedésében fontos szerepet játszott, hogy a külpiacokon – elsősorban az Egyesült Államokban – növekedett a cég nagyobb profittartalmú kocsijainak (Santa Fe, Grandeur XG) kereslete és piaci részesedése. A cég évente 450 ezer autót exportál az USA-ba, s a

Hyundai vezetősége továbbra is vizsgálja annak lehetőségét, hogy belátható időn belül évi 300 ezres kapacitású autógyárat épít az Egyesült Államokban. A nemzeti valuta gyengélkedése viszont egyelőre az exportnak kedvez, tehát a von tartósabb megerősödésig az újabb külföldi gyárak létesítése kevésbé tűnik előnyösnek.

A legújabb adatok szerint a Hyundai áprilisban több mint 140 ezer gépkocsit értékesített, csaknem 34 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. GGY

# A pesszimista USA-ban derülátó a Toyota

Gonda György

Miközben a három legnagyobb detroiti autóiipari óriáscég szinte havonta módosítja lefelé idei gyártási terveit, az Egyesült Államokban működő legnagyobb nem amerikai autógyár, a Toyota 2001-ben is a gyártás és az értékesítés bővülésével számol.

A tavaszi várakozások szerint idén az USA-ban 15 millió gépjárművet gyártanak, 10 százalékkal kevesebbet, mint egy évvel korábban. Az első negyedévben például a General Motors termelése 21 százalékkal volt alacsonyabb, mint 2000 első három hónapjában, tehát nem zárható ki, hogy az iparág a következő hónapokban még tovább csökkent a termelési előrejelzésre vonatkozó adatait.

Tavaly a Toyota amerikai leánycége, a Toyota Motors Sales USA 1,62 millió járművet értékesített, s a kocsik döntő többségét a cég amerikai gyáraiban állították elő. A szakma nem kis meglepetésére az „amerikai” Toyota nemrégiben bejelentette, hogy értékesítését idén várhatóan 30 ezer gépkocsival bővíti, ami 2 százalékos növekedésnek felel meg.

Az elmúlt években a Toyota igen erőteljesen növelte és bővítette termelőkapacitásait az Egyesült Államokban, s ebben a stratégiában nem várható változás a következő 3-5 esztendőben

sem. Az iparág szereplői és elemzői már nyíltan beszélnek arról, hogy öt év múlva a General Motors és a Ford után a Toyota lesz a harmadik a sorban, s maga mögé fogja utasítani a Chryslert, amely igencsak tartósnak ígérkező gondokkal küszködik.

A Toyota amerikai leányvállalatának vezetői természetesen azt hangoztatják, hogy nem töreksenek a harmadik hely elérésére. A vezetők hangsúlyozzák, hogy a Toyota már 25 éve foglalja el a negyedik, az amerikai autóipacón, s belátható időn belül ebben a pozícióban nem is várható változás. Tény azonban, hogy egy esztendő alatt a Toyota részesedése az amerikai autóipacón 8,7-ről 9,3 százalékra növekedett. (Érdeemes megjegyezni, hogy a japán kocsik részesedése az USA autóipacán megközelíti a 27 százalékot!) Ugyanebben az időszakban a Chrysler piaci részaránya 1 százalékkal mérséklődött, s az idei év elején 15,7 százalék volt.

Szakértők egybehangzó véleménye szerint a Toyota a kedvezőtlen amerikai autóiipari konjunktúra idején is azért tud sikeres maradni, mert egyrészt alig érdekelt a most igencsak rossz üzletmenettel küszködő flottaértékesítési üzleti ágazatban, másrészt pedig folyamatosan megújítja és bővíti termékpalettáját.

2001. V. 10.

## Nagyobb falat a Mitsubishiből

A DaimlerChrysler áprilisban a Volvótól 3,3 százalék Mitsubishi tulajdoni hányadot vásárolt, s ezzel a német-amerikai óriáscég 37,3 százalékra növelte részesedését a japán autógyárban. A tulajdoni hányad bővítése jó alkalmat teremt a DC számára, hogy szorosabbra vonja stratégiai szövetségét a Mitsubishivel, amelynek átalakítási programjában ugyancsak fontos szerepet játszik a DaimlerChrysler.

A stratégiai szövetség a jövőben kiterjed a kereskedelmi járművekre is. Ennek egyik példája, hogy a Mitsubishi a DC rendelkezésére bocsátja ázsiai kereskedelmi hálózatát teherautók és autóbuszok értékesítésére.

A szorosabb együttműködés számos más területet is felölel. Ezek közül érdemes kiemelni, hogy a japán autógyár felülvizsgálja beszerzési gyakorlatát, s várhatóan számos alkatrészt, részegységet, gépet és anyagot a kedvezőbb árak elérése érdekében együtt rendel és vásárol majd meg a DaimlerChryslerrel. Arról is szó van, hogy a két vállalat megosztja egymással a jövőben egyes kifejlesztendő személykocsik és haszonjárművek alapját, vagyis a felépítmények majd sok esetben közös platformokra kerülnek.

Ismeretes, hogy a dél-koreai Hyundai Motorsban a DC és a Mitsubishi összesen 11,1 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkeznek. Ezt a szoros kapcsolatot abból a szempontból is szeretnék kamatoztatni, hogy a Hyundai is vállaljon részt a DC és a Mitsubishi alkatrész-megosztási gyakorlatában.

A DC szeretné szorosabbra fűzni kapcsolatait a dél-koreai járműipari céggel, annak ellenére hogy egyes jelentések szerint nem vezettek eredményre a két cég tárgyalásai: előrehaladott megbeszélések folytak a DC és a Hyundai között egy kisautómodell közös fejlesztéséről, valamint teherautók esetleges közös gyártásáról.

GGY

2001. apr. 12.

# Létszámcsökkentés a Valeo cégcsoportnál

## Tartósan gyengélkedik az amerikai járműgyártás

**A világ egyik legnagyobb autóalkatrész- és részegységgyártó vállalatcsoportja, a francia Valeo bejelentette, hogy észak-amerikai üzemeiben további ezer dolgozóval csökkenti a létszámot.**

Az újabb elbocsátásokat a cégvezetés azzal magyarázza, hogy egyrészt az amerikai autópiacon eddig jellemző erőteljes növekedést egy ideig hullámvölgy váltja fel, másrészt pedig lefelé kellett módosítani a cég idei első félévre vonatkozó profit-előrejelzését. Érdeemes megjegyezni, hogy már az elmúlt évben sem ment rózsásan a mamutcégnek, hiszen tavalyi nettó nyereségük 35 százalékkal maradt el az egy évvel korábbtól, és nem haladta meg a 368 millió eurót (346 millió dollár). A cégvezetés még nem jelentette be, mely amerikai üzemeit érintik leginkább az elbocsátások. Szakértők véleménye szerint valószínű, hogy a legnagyobb leépítésekre a New York állambeli rochesteri gyárban kerül majd rövidesen sor, ahol a foglalkoztatottak száma meghaladja a háromezretet, s ahol a legkönnyebb a kényszerű faragást végrehajtani.

Az előrejelzések szerint az idei esztendőben az Egyesült Államokban mintegy 15 millió gépkocsit gyártanak, 16 százalékkal kevesebbet, mint 2000-ben. Ez a visszaesés a Valeo számára azt jelenti, hogy már az első negyedévben 20-25 százalékkal kellett mérsékelnie termelését Észak-Amerikában. Miután a General Motors, a Ford és a Chrysler is termelése visszafogását tervezte erre az évre az új gépkocsik iránti fizetőképes kereslet erőteljesebb csökkenése miatt, nem kis számú beszállítóik, együttműködő partnereik, természetesen a Valeót is beleértve, sem cselekedhetnek másként.

Tavaly a Valeo értékesítése a világon 18 százalékkal bővült, s bevételei elérték a 91,2 milliárd eurót. Ebből az összegből az észak-amerikai földrész részese-dése 29 százalék volt. A térségben a Valeo 22 üzemmel rendelkezik, ahol a dolgozók számát a kényszerű takarékoság és a várható piaci irányzatok miatt már tavaly 12200-ról 10750-re csökkentette.

Az amerikai autópiacon és a beszállítók elemzőinek egybehangzó véleménye szerint a következő években még drasztikusabb költségcsökkentő intézkedésekre lesz szükség mind az alkatrészgyártó, mind pedig az autótermelő ágazatban.

André Navarri, a Valeo vezérigazgatója szerint cége várhatóan európai gyáraiban is kénytelen lesz elbocsátani dolgozóinak egy részét. Valószínűleg az elbocsátások is fontos szerepet játszanak abban, hogy a vezérigazgató idén cége számára két számjegyű értékesítés növekedést jelez előre a világpiacon.

A nyereségesség növelése érdekében a Valeo azt is tervezi, hogy saját beszállítóinak számát a következő két esztendőben mintegy 50 százalékkal, kétezerre csökkenti. Emellett a termelés egy részét a tervek szerint már az idei év végére áthelyezi a Valeo olyan országokba – többek között Lengyelországba és Mexikóba –, ahol viszonylag alacsonyak a termelési, ezen belül is elsősorban a bérköltségek. Számítások szerint a Valeo dolgozóinak 30 százaléka az idei év végén már az úgynevezett alacsony bérű országokból kerül majd ki az ottani termelés meghonosítása, illetve kiterjesztése következtében, vagyis a Valeo is követi a mamutcégek körében egyre inkább dívó megoldási sémát. GGY

2001. apr. 19.

## Ford-Navistar-együtműködés

Az Egyesült Államok második legnagyobb autóiipari cége, a Ford vegyes vállalatot alapít az ugyan-csak amerikai Navistarral, amely elsősorban teherautóiról és nagy teljesítményű motorjairól ismert a szakmában. A közös cég – amelyben mindkét együtműködő partner 50-50 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik – a tervek szerint közepes méretű és teljesítményű teherautókat gyárt majd.

Az ügylet nyomán a chicagói székhelyű Navistar még közelebbi kapcsolatba kerül a Forddal, ráadásul egy olyan időszakban, amikor a szakmában arról beszélnek, hogy a Navistar előbb-utóbb megszűnhet önálló vállalként működni, vagyis felvásárlási célpont lehet. A kooperációs teherautókat a Navistar mexikói, escobedói gyárában állítják majd elő. A Ford és a Navistar kapcsolata egyébként

viszonylag hosszú múltra tekinthet vissza, a Navistar ugyanis a Ford egyik legfontosabb és legnagyobb dízelmotor beszállítója a kisteherautó kategóriában.

A Ford a vegyes vállalat révén életet akar lehelni maradék kereskedelmi jármű üzletágába. Véleménye szerint ebben a kategóriában „van pénz”, ugyanakkor a Ford értékesítése ma már meglehetősen szerény ezen a területen. A cég 1997-ben szállt ki a nehézteherautó gyártásból, akkor adta el az erre szakosodott Freightliner üzletágát. Ugyanakkor kötelezettséget vállalt arra, hogy ebbe a kategóriába nem tér vissza 2008 előtt.

A statisztikák tanúsága szerint a teherautó-piac az egész világon konszolidálódik, s a Ford-Navistar-együtműködés mindkét cég számára számottevő versenypozíció-javulással jár majd. GGY

# Mélyrepülésben az USA alkatrészipara

Gonda György

A világ vezető amerikai autóalkatrész- és részegységgyártó óriáscégei – amelyek több tucat országban rendelkeznek nagy értékű termelést folytató leányvállalatokkal – az elmúlt hónapokban komoly nehézségekről adnak sora számot. A kifejezetten rossz üzletmenet az autógyártás háttér- ipara elsősorban azzal magyarázta, hogy Észak-Amerikában (a várakozásoknak megfelelően) lelassult a gépkocsipar növekedési üteme. Idén jó esetben 16,5–17 millió új járművet értékesítenek az USA-ban és Kanadában, s a háttér- ipar gyártókapacitása ezt a mennyiséget számottevően meghaladja.

Márciusban az ArvinMeritor adott ki részvényesei számára úgynevezett profitfigyelmeztést, ami általában a kedvezőtlen

üzletmenet következménye. A cég a gépkocsigyártás háttér- iparának egyik élvonalbeli vállalata.

A közelmúltban pedig a világ első számú autóiipari beszállítója, a Delphi Automotive jelentett be drámai átszervezési, karcsúsítási programot, amely a cég külföldi érdekeltségeire is kiterjed. A tervek szerint 11500 dolgozót bocsátanak el, ennek egyharmadát az Egyesült Államokon kívül. (Ez a vállalat dolgozóinak 5 százalékával egyenlő.) Kilenc gyártóüzemet zárnak be rövid időn belül, négyet Európában, hármat az USA-ban, kettőt pedig Brazíliában. A munkaerő-csökkentés összesen 40 gyárat érint.

Az első negyedévben a Delphi bevétele mintegy 150 millió dollárral maradt el a tervezettől, s nem haladta meg a 6,4 milliárd dollárt. Az idei esztendő első három hónapjában a Delphi bevételei 18

százalékkal maradtak el az egy évvel korábbtól, s a cég a negyedévet mintegy 25 millió dollár veszteséggel zárta. A cégvezetés véleménye szerint az első negyedév problémáit a szervizek gyenge alkatrészforgalma, valamint az autógyárak gyártási terveinek nem kelő kiszámíthatósága okozta.

Ugyancsak nehézségekről és rossz üzletmenetről adott számot a Federal Mogul autóiipari háttér- óriáscég, amely az első negyedévben 1,42 milliárd dollár bevételt ért el, több mint 200 millió dollárral kevesebbet, mint egy esztendővel korábban. A vállalat jelentősen eladósodott, mai menedzsment szerint annak is köszönhető, hogy az autógyárak már hosszabb ideje kevesebb gépet és berendezést vásárolnak, s az autóalkatrész-nagykereskedelemmel foglalkozó vállalatok is folyamatosan mérséklék rendeléseiket.

## Korszerűsítik a Daciát?

A Renault nemrégiben bejelentette, hogy a 73 százalékos erejéig tulajdonában lévő Dacia autógyárban jelentős összegű fejlesztést fontolgat. A pitesti autógyárban a francia tulajdonos 2004-ig várhatóan 350–450 millió eurós beruházást hajt végre annak érdekében, hogy az alkalmas legyen a ma még csak tervekben szereplő X90 kódnevű gépkocsi gyártására.

A középkategóriás, elsőkerék-meghajtású modell egyterű és szedán változatban készül majd a tervek szerint. A gyártás várhatóan 2004-ben indul meg, s az X90 lesz az első fejlesztés 1995 óta, amikor az Automobile Dacia Pitesti cég új modellt mutatott be. Számításközpontúak szerint a kocsi ára forgalmi adóval együtt 5 ezer euró körül alakul majd.

A gépkocsit elsősorban a kisebb fizetőképes kereslettel rendelkező, „szegényebb” piacokra szánják, vagyis főleg Bulgáriába, Törökországba, Észak-Afrikába, Dél-Amerika egyes országaiba, s nem utolsósorban Oroszország-

ba. A Renault úgy tervezi, hogy az X90 a Lada versenytársa lesz az orosz piacon. Ennek fényében értelmezhető az a bejelentés, hogy a Renault és a Moszkvics együttműködésében az új modell oroszországi gyártása 2005-ben indulhatna meg. A Renault eddig mintegy 90 millió eurót fordított arra, hogy a pitesti gyár kapacitását néhány esztendőn belül évi 500 ezer gépkocsira növelje. Érdemes megjegyezni, hogy a Dacia részesedése a román autópiacon megközelíti a 60 százalékot. A Renault vezetése számára egyértelmű, hogy a tervezett X90-es modellnek olyan cégek márkáival kell megküzdenie, mint a Volkswagen, a Fiat, a Daewoo, amelyek már jelentős tapasztalattal rendelkeznek az olcsó kocsik gyártásában.

Autóipari szakértők véleménye szerint a Renault oroszországi tervei arra utalnak, hogy konkurens külföldi autóipari befektetők szintén visszatérőben vannak Oroszországba. GGY

# Lankad a FIAT autógyár lendülete

Elsősorban az európai autópiac uralkodó lanyha fizetőképes kereslet miatt 16 millió euró (14 millió dollár) működési veszteséggel zárta az első negyedét a FIAT. Egy esztendővel korábban a torinói cég 20 millió eurós profitot mutatott ki az első negyed végén.

Jól alakul viszont az együttműködés a General Motorsszal, amelynek nyomán a FIAT az el-

**A heti rovatot szerkeszti:  
Tar András**

ső negyedben 40 millió euróval tudta csökkenteni költségeit, az egész évre pedig a szinergiából fakadó költségmegtakarítás várhatóan eléri majd a 220 millió eurót. Ismeretes, hogy a General Motors tavaly óta 20 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik a FIAT-ban, ez utóbbi pedig a GM részvényeinek csaknem 6 százalékát tudhatja a magáénak.

Az idei év első négy hónapjában Európában az új autók értékesítése több mint 5 százalékkal csökkent. Ráadásul a FIAT ezek-

ben a hónapokban „vezeti ki” a piacról a Bravo és a Brava modelleket, amelyeket ősszel a Stilo modelleszaláddal szándékozik helyettesíteni. Autóipari elemzői vélemények szerint a Stilo marketingje és értékesítése csak a jövő év első hónapjaira vesz majd nagyobb lendületet. A várt értékesítési fellendülésig a FIAT valószínűleg átmenetileg több üzemét bezárja annak érdekében, hogy csökkenjen a termelés. Május közepén például a torinói központi gyár állt le egy teljes hétre. GGY

2001. május 24.

2001.  
máj. 24

# Rekord méretű profit a Toyotánál

Az elmúlt napokban hozta nyilvánosságra a Toyota Motor Corp. a márciussal zárt pénzügyi év eredményeit, amelyek szerint az ázsiai szigetország első számú autóiipari cége rekordnyereségre tett szert. A cég történetében regisztrált legnagyobb profit elérésében fontos szerepe volt a külföldi értékesítés számottevő bővülésének, valamint a működési és termelési költségek jelentős csökkentésének.

A Toyota az elmúlt pénzügyi évben 13,4 trillió jen forgalmat bonyolított le, 4,2 százalékkal többet, mint egy esztendővel korábban. Működési nyeresége 12,1 százalékkal nőtt, s elérte a 870 milliárd jent, amely mintegy 7

milliárd dollárral egyenlő. Ezzel az eredménnyel – amiben kiemelkedő helyet foglal el az amerikai piac – a Toyota túlszárnyalta sajátját, az 1997–98-as pénzügyi évben felállított 818 milliárd jenes nyereségrekordját.

A Toyota adózás előtti nyeresége egy év alatt 22 százalékkal növekedett, s ez annál is inkább figyelemre méltó, mert a cég legnagyobb vetélytársa, a Honda ugyanebben az időszakban 8 százalékos csökkenést könyvelhetett el. Autóiipari szakértők a két japán óriáscég eredményeinek elemzésekor rámutatnak, hogy mind a Toyota, mind pedig a Honda hatalmas nyereséget ért el

az Egyesült Államokban, az előző azonban kevesebbet veszített Európában.

Az európai gyártás veszteségeinek mérséklése érdekében a Toyota vezetése úgy döntött, hogy ősztől nem vásárol majd dízelmotorot a Corollákhoz a Peugeot–Citroën csoporttól. Kezdetben Japánból szállít majd dízelmotorokat a franciák „kiváltására”, a későbbiekben pedig saját walesi gyárában fogja előállítani ezeket. (Érdemes megjegyezni, hogy a walesi deeside-i Toyotagyár kapacitása jelenleg 185 ezer autó, s a tervek szerint a termelőkapacitás 2003-ra 400 ezer egységre bővül. Az elmúlt pénzügyi

évben a Toyota brit üzemében 170 ezer kocsi készült.)

A jen tartósnak ígérkező gyengülése miatt (is) a japán autógyártók külföldi eladásaiak számottevő növekedésére számítanak a folyó pénzügyi évben. A Toyota az elmúlt évben 5,52 millió személy- és teherautót adott el világszerte, a 2001–2002-es pénzügyi évben az értékesítés a tervek szerint eléri az 5,6 millió egységet. A cég előrejelzése szerint Európában az idén is 690 ezer Toyota talál majd gazdára. Japánban várhatóan idén újabb egy százalékkal nő majd a Toyota piaci részaránya, amely az elmúlt pénzügyi évben 43,1 százalék volt. GGY

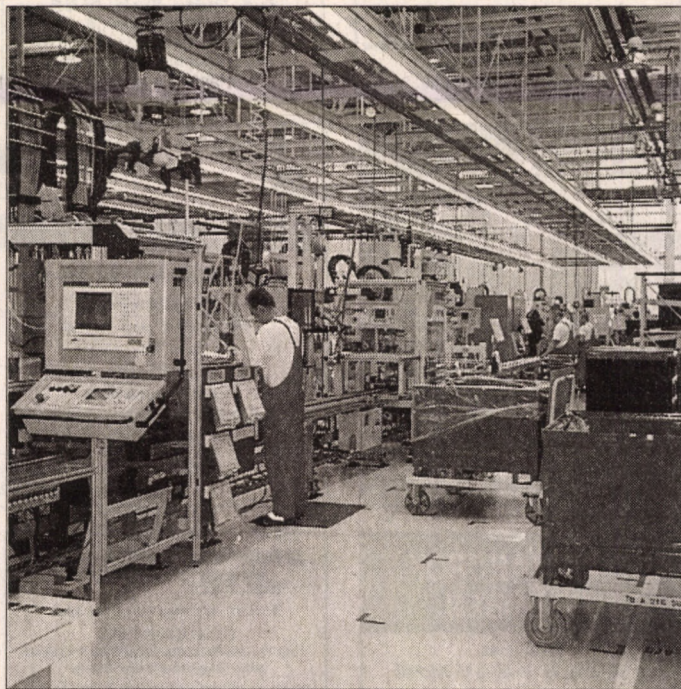
# Termelés-csökkenés az európai autógyárakban

01. május 31.

Gonda György

Az idei év első négy hónapjában az előző év azonos időszakához képest 5,25 százalékkal kevesebb gépkocsit értékesítettek Európában, térségünket is beleértve. A kedvezőtlen statisztikák nyomán mind több európai autógyár csökkent termelését, illetve rövidíti a munkaidőt az üzemekben. A szakmában ma már egyértelmű, hogy az amerikai autóipart sújtó termelés hullámvölgy elérte Európát is. A visszaesést egyértelműen a fizetőképes kereslet csökkenése váltotta ki az óceán mindkét partján.

A FIAT május második felében hétezer dolgozóját bocsátotta el, s átmenetileg bezárta a torinói Miafiori üzemet. Torinóban a FIAT 1996 óta nem állított le egyetlen üzemet sem, a mostani hét munkanapos kényszerszünet nyomán 8000 autóval csökkent a cég termelése. Hat héten át zárva tart és nem termel a FIAT egyik üzeme Róma mellett a gépek és berendezések korszerűsítése miatt. A torinói cég szerint az idei év első négy hónapjában kocsijai iránt csaknem 11 százalékkal csökkent a kereslet. Különösen



Fotó: Európa Mobil

nagy visszaesés volt tapasztalható a FIAT-kocsik keresletében Hollandiában és Németországban.

A General Motors európai leányvállalatai felülvizsgálták idei gyártási terveiket, s a piac gyengülése miatt összesen 50 ezer

egységgel csökkentik termelésüket 2001-ben. A GM és a Ford nemcsak az Egyesült Államokban fogja vissza termelését, hanem nagy-britanniai üzemekben is, a lutoni és a dagenhami gyárakban például szüneteltetni fogják a gép-

kocsik összeszerelését. Autóipari szakértők szerint a fizetőképes kereslethez képest Európa jelenleg 20 százalékos autógyártási túlkapacitással rendelkezik, s ez a magas arány meglehetősen sok gondot okoz az ágazat cégeinek. A Volkswagen például igen erőteljesen figyeli, vizsgálja a piac minden rezdülését, s az egyik cégvezető szerint „azonnal csökkentjük a termelést, amennyiben a piac gyengülését érezzük”.

A német autóipar igencsak gyengélkedik, de a VW a hazai gyengébb üzletmenetet egyelőre kompenzálja növekvő exportjával Franciaországba és Nagy-Britanniába. Érdemes megjegyezni, hogy a VW jelenleg egy 1,75 milliárd dolláros költségcsökkentő programot hajt végre, amelynek keretében már leállították a túlórázást.

Az európai autógyártók szakmai szövetségének adatai szerint áprilisban Nyugat-Európában tovább csökkent az új kocsik értékesítése, a negyedik hónapban a visszaesés 0,8 százalék volt. A szövetség adatai szerint márciusban Közép- és Kelet-Európában az új autó értékesítése 32 százalékkal(!) esett vissza.

2001. június 28.

S PIACOK

# Borúlátás Nyugat-Európában

Az Autopolis kutatóintézet legújabb ágazati tanulmánya szerint kontinensünk nyugati felén továbbra is zsugorodó keresletre számíthatnak az autókereskedők. A következő három esztendőben az előrejelzés szerint akár összesen 1,7 millió egységgel is csökkenhet az új autók értékesítése.

Az Autopolis számításai szerint idén Nyugat-Európában várhatóan 13,9 millió új autó talál gazdára, 5,5 százalékkal kevesebb, mint egy évvel korábban. Jövőre az autóértékesítés valószínűleg 4,1 százalékkal csökken, s 13,3 millió egységgel eléri majd az eladási mélypontot. Az elemzők szerint a fizetőképes kereslet folyamatos visszaesését legkevésbé a Volkswagen-csoport, a PSA és a Renault érzi majd meg, ezen cégek piaci pozíciói viszonylag kedvezőek maradnak.

Ugyanakkor a kisebb gyártók – s köztük tartozik többek között a BMW is – igen kemény harcot kell vívniuk piaci részesedésük megtartásáért. Valószínűsíthető, hogy az új kocsik értékesítésének visszaesése miatt azok a gyártók, amelyek számottevőbb felesleges kapacitással rendelkeznek, s jövedelmezőségük is az alacsonyabb kategóriába tartozik, kénytelenek lesznek dolgozók egy részét elbocsátani.

A kutatóintézet szerint a General Motors, a Fiat és a Ford nem kerülheti el működési költségeinek további csökkentését. Itt érdemes megjegyezni, hogy a brüsszeli bizottság vizsgálatot indít a valenciai Ford-gyár korszerűsítéséhez nyújtott 16 millió eurós spanyol állami támogatással kapcsolatban. Spanyolország tudomány- és technológiaügyi minisztere visszautasította azt a

vádat, amely szerint a nyújtott állami támogatás ellentétes volna az Európai Unió versenyszabályaival. A vizsgálat kimenetelére azért is került a szakma figyelmének homlokterébe, mert a General Motors is hasonló cipőben járt.

A GM ugyanis a közelmúltban bejelentette, hogy a következő négy évben összesen 480 millió eurót szándékozik beruházni zalogozai gyárába. A beruházás a tervezett új modellek gyártásának előkészületeire irányul, s az óriáscég investícióját Madrid várhatóan mintegy 50 millió eurós támogatásban részesíti majd. (A mindenkori spanyol kormányának azért fontos a hazai autóipar támogatása, mert Spanyolország az Egyesült Államok, Japán és Németország után a negyedik legnagyobb autóipari hatalom a világon.) GGY

Fotó: Europa Press

# Tajvani gyártó segíti a DC-t Kínában

Tajvan legnagyobb gépkocsi-gyártója, a China Motor bejelentette, hogy szorosabb, több területre kiterjedő együttműködésről folytat tárgyalásokat a DaimlerChryslerrel (DC). Az együttműködés keretében szó van arról is, hogy a két cég olyan közös vállalatot alapítana, amely kereskedelmi járműveket gyártana a Kínai Népköztársaságban. A China Motor már hosszabb ideje nem csinált titkot abból, hogy szeretné jelenlétét fokozni Kínában. A tajvani autóipari vállalat számos szóba jöhető gépkocsi-gyártóval folytatott megbeszéléseket a széles körű kooperációról, mielőtt a német-amerikai óriáscég mellett tette le a garast. (Érdemes megjegyezni, hogy a China Motor Indiában készül összeszerelő üzem létesíteni.)

A két autógyártót ma a Mitsubishi „köti össze”: a Daimler-Chrysler 37 százalékos tulajdoni

hányaddal rendelkezik a japán cégben, ez utóbbi viszont 15 százalékos tulajdonosa a China Motor-nak. A tajvani autógyár első számú műszaki partnere egyébként a szintén japán Mitsubishi cég.

Ismeretes, hogy mind Nyugat-Európában, mind pedig az USA-ban tartós hullámvölgy jellemzi az új autók értékesítését, s ebben a piaci helyzetben igencsak felértékelődnek az ázsiai piacok. A világ vezető autógyártói ugyanis a kedvezőtlen nyugat-európai és amerikai autópiaci konjunktúra okozta veszteségek egy részére Ázsiában keresnek „vigaszt”.

A China Motor – amely a Yulon-vállalatcsoport tagja – kisteherautókat és személykocsikat értékesít Kínában, s az országban 50 százalékos tulajdonosa egy vegyes vállalatnak. A Pekinggel (vagyis a kínai állammal) együtt alapított South East Motor közös cég tavaly 18 ezer gép-

2001. június 28.  
kocsit értékesített a Kínai Népköztársaságban 260 százalékkal többet, mint 1999-ben. A tervek szerint idén a vegyes vállalat 40 ezer gépkocsit értékesít majd, s részvényeit esetleg bevezetik a sanghaji tőzsdére.

A tajvani autógyártó számára a Kínai Népköztársaság meghatározóan fontos piac, hiszen odahaza a gazdasági növekedés lassulása miatt stagnál a gépkocsik értékesítése. A Daimler Chrysler számára a China Motorral való együttműködés azért is volna előnyös, mert a DC hozzájutna a tajvani cég kínai vezetési és piaci tapasztalataihoz. A China Motor számára pedig az együttműködés legnagyobb haszna az volna, hogy szert tehetne a legkorszerűbb autóipari technológiákra. (A tőzsdei adatok tanúsága szerint a China Motor részvényeinek árfolyama az utóbbi időben folyamatosan csökken). GGY

# Megkezdte a Yaris gyártását a Toyota Franciaországban

2001. VII. 12.

Lionel Jospin miniszterelnök avatta fel nemrégiben a Toyota új franciaországi gyárát az ország északi részén fekvő Valenciennesben. A 4 milliárd francia frank értékű beruházás azért is különösen fontos a franciák számára, mert az új Toyota-gyárért Nagy-Britannia is versenytben állt. A japán óriáscég döntésében csak gazdasági szempontok játszottak szerepet. (Érdeemes megjegyezni, hogy a Toyota már rendelkezik egy gyárral a szigetországban, a Derbyshire-i üzem volt a japán autópári cég első európai hídfő-állása.)

Valenciennes és környéke Európa egyik súlyos gazdasági gondokkal küszködő ipari régiója, ahol igencsak magas a munkanélküliség. A térségben az elmúlt években számos bánya és acélipari üzem kényszerbezárására került sor.

A Toyota az új gyárba eddig 1600 dolgozót vett fel (a végső létszámot 2200 főre tervezik), akiknek több mint 70 százaléka

volt rövidebb-hosszabb ideje állástalan. A Toyota Motor Manufacturing France cég alelnöke szerint eddig 30 ezren jelentkeztek felvételre, s a roham egyelőre nem csillapul. Mindez igencsak érthető annak fényében, hogy a régióban a munkanélküliségi ráta 17 százalékos, vagyis kétszerese a francia átlagnak.

Az új üzemben a Toyota a Yaris család modelljeit gyártja, amely egyben versenytársa a Renault Clionak is. A Toyota vezetése azért is szavazott Valenciennes mellett (amely közelebb van Brüsszelhez, mint Párizshoz), mert az a nyugat-európai autópiacon „szívében” fekszik. Igencsak fontos szempont volt az is, hogy Franciaországban a jövő év elején bevezetik az eurót, Nagy-Britannia viszont egyelőre kivár az euró-övezethez való csatlakozással.

A Toyota nagy hangsúlyt helyezett és helyez a munkások oktatására, betanítására. Az új gyár dolgozóinak átlagéletkora 27 év, ami azt is jelenti, hogy viszonylag

alacsony a kezdő fizetésük. Az egyelőre alacsony bérköltség fokozza a Yarisok versenyképességét és a cég nyereségességét. (Hírek szerint a Toyota-gyárban a kezdő fizetés nem éri el a havi 10 ezer frankot.)

A japán autógyár „letelepedése” a jelek szerint szerencsét, megélenkülő konjunktúrát hoz a régióknak. Több alkatrész- és részegységgyártó kezdett, illetve kezd termelni Valenciennes környékén, s a tervek szerint a következő esztendőben pedig a DaimlerChrysler egy nagy logisztikai központ építését fejezi be a körzetben.

Autópári és pénzügyi szakemberek véleménye szerint a franciák körében szűnőben van a japán autópár iránt még egy évtizeddel ezelőtt erősen tapasztalható ellenszenv, hiszen a Toyota beruházása is munkaalkalmakat, további beruházásokat, többlet adóbevételt, új technikát és technológiát jelent a régió és az ország számára. GGY

# Árral szemben is jól halad a BMW

2001. júl. 26.

Miközben a világ autóiparát sújtó enyhe recesszió miatt a gyártók többsége idén kisebb-nagyobb mértékben csökkenteni kényszerül termelését, a BMW első félévi értékesítési statisztikái az eladások bővüléséről tanúskodnak.

A Bayerische Motoren Werke 2001 első felében összesen 460 ezer új autót értékesített, 9 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. S miközben a német autópiacon 3,7 százalékkal volt kisebb, mint 12 hónappal korábban, a BMW odahaza mégis 1 százalékkal növelte eladásait, s több mint 130 ezer gépkocsit adott el.

Nyugat-Európában 5 százalékkal több BMW talált gazdára, mint egy évvel korábban, csaknem 152 ezer autó. A legnagyobb eredményjavulásra az Egyesült Államokban került sor. Az óceán túlsó partján 2001 első felében az értékesítés növekedése minden korábbit felülmúlt. Összesen 107 ezer BMW-t adtak el, s ez a szám 21 százalékkal haladja meg az egy évvel korábbi adatokat. A BMW kiváló első félévi teljesítménye nem okozott meglepetést az iparág szakértőinek, ugyanis a gazdasági konjunktúra lassulásakor a luxuscikkek iránti fizetőképes kereslet szinte nem változik, a tömegcikkek piaca viszont igen érzékeny a visszaesésre.

A német cég a második félévben arra számít, hogy árbevételei tovább növekednek. A nyereség mégsem fogja meghaladni az idei első félév szintjét, mert az új Mini és a felfrissített 7-es széria piacra kerülésével kapcsolatos kiadások megdobják a költségeket. A BMW azonban még így is azon kevés autóipari cégek közé tartozik, amelyeknek egyelőre nincs okuk panaszra és a termelés visszafogására.

GGY

2001.  
3.29.

# Bővülő Ford-együttműködések

**David Thursfield, a Ford európai részlegének vezérigazgatója bejelentette, hogy cége egy esztendőn át tartó tárgyalások után vegyesvállalatot hoz létre sebességváltók gyártására a német Getraggal. Ez utóbbi cég a világ egyik vezető sebességváltó-gyártója, s természetesen beszállítója számos autógyárnak.**

*Gonda György*

A Ford döntése egyébként része annak az új európai üzletpolitikai, üzletvezetési és termelés-szervezési irányzatnak, amelynek keretében a Ford Europe szorosabbra kívánja fűzni együttműködését beszállítóival, alvállalkozóival. A tervek szerint a következő években a Ford több vegyescéget, termelési és együttműködési stratégiai szövetséget fog alapítani Európában. (Ez a jövőképp egyébként nem csak a Fordot jellemzi, a világ vezető autógyártói sorra lépnek stratégiai

szövetségre részegység- és alkatrész-beszállítóikkal a legváltozatosabb együttműködési formák, kooperációk keretében. A Fiat például szorosabbra fűzi és változatosabbá teszi együttműködését „házon belül” saját alkatrészüzletágával, a Magneti Marellivel.)

Szó van arról is, hogy számos, eddig a Ford által végzett tevékenységet kiszerveznek, vagyis vegyesvállalati, beszállítói, illetve alvállalkozói formában végeznek és végeztetnek el „házon kívül”. A Ford mindenképpen szeretné megerősíteni, javítani piaci helyzetét és imázsát földrészünkön. A tervek szerint új termékoffenzívára és márkaerősítő lépésekre is sor kerül már idén. A Fordnak szüksége is van a „beleerősítésre”, a tavalyi esztendőt Európában ugyanis 28,7 milliárd dolláros forgalom mellett 1,3 milliárdos veszteséggel zárta. Visszatérve a komplex, kézi sebességváltó berendezéseket előállító vegyesvállalatra: az évi 1,6

millió sebességváltót gyártó cég alapításában a Ford és a Getrag összesen 550 millió euróval (512 millió dollár) vett részt. A Ford jelenleg Bordeaux-ban, Kölnben és az angliai Halewoodban gyárt sebességváltókat. Ezekben az üzemekből mintegy 3700 dolgozót helyeznek át a Getrag Ford Transmissions elnevezésű új cégbe.

A Ford kötelezettséget vállalt az együttműködés keretében arra is, hogy legkevesebb tíz esztendőn át nem lép ki a közös vállalatból. A közös cég a tervek szerint mintegy 810 millió dollár bevételre tesz szert működésének első évében. Természetesen a Fordon kívül más autógyárak és sebességváltó-gyártók is vásárolhatnak a közös vállalat termékeiből. Thursfield vezérigazgató szerint az új vegyesvállalat – más intézkedésekkel együtt – várhatóan jelentős mértékben hozzájárul majd a Ford Europe fix költségeinek csökkentéséhez.

# Újra nyereséges a Fiat Auto

A tavalyi esztendő jelentős fordulatot hozott a világ hetedik legnagyobb autógyára, a Fiat Auto eredményeinek alakulásában. A Fiat autóiipari üzletága mintegy felét adja a hatalmas olasz ipari csoport éves árbevételének. 1998-ban a Fiat Auto vesztesége 108, egy évvel később 121 millió euró volt, a cég viszont a tavalyi évet már 44 millió euró üzemi nyereséggel zárta. S az előrejelzések tanúsága szerint az autóiipari óriásvállalat idén is nyereséges lesz. (Érdemes megjegyezni, hogy a Fiat-konzern, amely Olaszország első számú ipari csoportja, a tavalyi évet 57,5 milliárd eurós forgalom mellett 664 millió euró nyereséggel zárta, vagyis profitja egy év alatt 88 százalékkal bővült.)

Roberto Testore, a Fiat Auto vezérigazgatója nemrégiben úgy nyilatkozott, hogy a General Motorsszal kialakított sokirányú együttműködés idén legkevesebb 200 millió euró megtakarítást eredményez a torinói autógyár

számára. A Fiat – amely az Alfa Romeo és a Lancia márkákat is gyártja – az elmúlt évben 2,35 millió gépkocsit értékesített, mintegy egy százalékkal többet, mint egy esztendővel korábban. A cég vezetői a genfi autószalonon – ahol bemutatásra került a Bravo és Brava modellt leváltó Stilo – azt is bejelentették, hogy a csoporthoz tartozó három márka értékesítését 2004-re 3 millió egységre akarják emelni. Az idei tervek 2,7 millió autó eladását tűzik ki célként.

Ismeretes, hogy a Fiat már több éve nagy szerepet biztosít fejlesztési és üzletpolitikájában a folyamatos modellváltásnak. (Persze nem lehet panasz a „régii” modellekre sem: az Alfa Romeo 147 az év autója lett, s igencsak népszerű a Punto is, amelyből eddig egymillió darab talált a világon vevőre.) A Stilo mellett idén még négy új modellel jelenik meg a tervek szerint az igencsak innovatív Fiat a piacon. GGY

2001. 03. 22.

# Ismét remekelt a VW-csoport

Nem végleges adatok szerint a tavalyi évben a VW árbevétele 167,3 milliárd márka volt, húszmilliárdal több, mint egy évvel korábban. Ennél azonban többet mond a nyereség alakulása: 2000-ben a cégcsoport adózás előtti profitja 8,1 milliárd márka volt, ami 66 százalékos növekedésnek felel meg. Ami az adózott nyereséget illeti, ennek összege meghaladta a 4 milliárd márkát, ami csaknem 150 százalékkal volt több, mint 1999-ben.

Az igencsak impozáns javulást az autóiipari és autópiaci elemzők elsősorban annak tudják be, hogy tavaly számottevően emelkedett a cég kocsijai iránt a fizetőképes kereslet Észak-Amerikában. De a látványos eredményekben szerepet játszott még többek között a VW számára kedvező árfolyamalakulás, a korábbinál előnyösebb adózási feltételek, valamint a modulrendszerű gyártástechnológia elterjedése.

A VW a világon tavaly 5,06 millió járművet értékesített, csaknem 4 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. Az eladások bővülése egyben azt is jelenti, hogy Európa első számú autógyártója világpiaci részesedését egy év alatt 0,2 százalékkal tudta bővíteni, s a piaci részarány az idei esztendő elején 12,2 százalék volt.

Miután a VW előzetes adatai a tavalyi évről a vártnál jóval kedvezőbbek (s lényeges változás a végleges adatokban sem várható), a bejelentés nyomán mintegy 3,5 százalékkal erősödött a cég részvényárfolyama. Az elemzők egybehangzóan azt állítják, hogy idén a tavalyihoz hasonló mértékű növekedésre, javulásra nem lehet számítani egyrészt a kedvezőtlenebb piaci feltételek, másrészt az esedékes modellváltások többletköltségei miatt. GGY

# Indiában is gyárt majd autót a Skoda

2001. 02. 22.

*Gonda György*

Folytatódik Európa harmadik legrégebbi autógyárának, az 1895-ben alapított Mlada Boleslav-i székhelyű Skodának a legújabb kori sikersztorija. A teljes egészében a Volkswagen tulajdonába került Skoda Auto cég a londoni Economist szerint a cseh gazdaság motorja. A cég és beszállítói dolgozóinak száma eléri a 150 ezret, vagyis az ország munkaképes korú lakosságának 4 százalékát. A Skoda Auto éves bevétele meghaladja a 3 milliárd dollárt, s tavaly a cseh exportbevételek 14 százaléka a cég kiviteléből származott.

A VW 1991-ben 650 millió dollárért szerezte meg az államtól a Skoda részvényeinek 70 százalékát, a „maradék” 30 százalékért pedig 1999-ben 320 millió dollárt fizetett a cseh kincstárnak. Igen csak figyelemreméltó, hogy eddig 2 milliárd dollárt fordított a cégvezetés a vállalat átalakítására, korszerűsítésére, s ez az összeg nem a VW kasszájából származott, hanem a beruházást a Skoda maga „termelte ki”.

A londoni gazdasági hetilap értékelése szerint a Skoda a legsikeresebb a volt szocialista vállalatok közül térségünkben. 1991 óta termelését megháromszorozta, s 1997 óta – átvette a vezető helyet a Fiat lengyel leánycégétől – a Skoda Közép- és Kelet-Európa első számú autógyártója. 1995

és 2000 között megkétszerezte bevételeit, amely tavaly elérte a 3,2 milliárd dollárt. Előzetes adatok szerint a Skoda a tavalyi üzleti évet 75 millió dollár nyereséggel zárta.

A nagy ívű növekedés motorja elsősorban az export ütemes bővülése: 1991-ben a gyár termelésének 30 százalékát értékesítette külföldön, jelenleg a gyártott kocsik mintegy 80 százaléka került exportra. A Skoda autógyárral rendelkezik Lengyelországban és Boszniában, és a nem túl távoli jövőben megkezdni termelését az indiai Skoda-üzem is.

A Skoda Autó sztármodellje a Fabia, amely a Feliciát váltotta fel. (Ez utóbbi modellből összesen 1,4 millió darab hagyta el a szerelősorokat.) A Fabia kiemelkedő sikert arat a piacon, a német Autobild és az angol What Car? szaklapok szerint ez a modell volt tavaly az év autója. A tervek szerint a Skoda évi 300 ezer Fabiát gyárt, de szakértők szerint igen valószínű, hogy a gyártási tervet felfelé módosítják a nagy kereslet miatt.

Nem lassít a beruházási és a terjeszkedési tempón a cégvezetés sem. A tervek szerint már idén megkezdni a termelést a Skoda új motor- és sebességváltó gyára Mlada Boleslavban, amelyet újabban szláv Detroitnak is becéznek. Az új üzem 562 millió dolláros beruházással válsul meg.

2001. 02. 22

# Nő a Smartok népszerűsége

A DaimlerChrysler a közelmúltban bejelentette, hogy az elmúlt évben a márkakereskedők több mint 100 ezer kétüléses Smart miniautót értékesítettek. A piackutatások a kereslet növekedését jelzik az ideai esztendőre, ezért a termelést várhatóan 10 százalékkal bővítik, ami egyúttal 200 új munkahely teremtését is jelenti.

Andreas Renschler, a Smartgyár első számú vezetője a keresletbővülés nyomán arról adott számot, hogy a Smart tavalyi hat típusváltozatát még az első félévben tizenháromra növelik. A Smart keresletéről érkező hírek kétségtelenül kedvezőek, szakemberek azonban emlékeztetnek arra, hogy

2004 előtt nem kerül egyensúlyba a városi törpeautó fejlesztésére és gyártására fordított meglehetősen számottevő összeg a bevételekkel. (Emlékeztetőül: a tavalyi év elején a cég kilátásba helyezte, hogy amennyiben a Smart-modell kereslete nem éri el az évi százezer egységet, beszünteti a gyártást.)

Másik érdekes hír a Financial Timesből, hogy a DaimlerChrysler hamarosan átadja egy hamburgi megrendelőnek az első üzemanyagcellás járművét, egy módosított Sprinter márkájú áruszállítót. A hír szerint az áruszállító tiszta hidrogént tankol majd, s hatótávolsága a töltőállomás 80 kilométeres körzete lesz. GGY



2001.  
márc. 1.

## Kisautó-áradat „fenyegeti” a kínai piacot

Talán csak a véletlen műve, de az sem kizárt, hogy a világ vezető autógyárainak marketing-részlegei dolgoznak és gondolkodnak hasonlóan, de tény, hogy idén igencsak meglódul a kisautók gyártása Kínában, amely az ipar számára szinte beláthatatlan méretű perspektivikus piacot jelent.

Legutóbb a General Motors jelentette be, hogy kisautók gyártásába kezd hamarosan az ázsiai országban. A kínai-amerikai vegyesvállalat, a Shanghai GM által gyártott Sail modell várhatóan a tavaszi hónapokban kerül majd piacra. A tervek szerint az alaptípus ára 100 ezer jüan, mintegy 12 ezer dollár lesz. A Shanghai GM jövőre már 30 ezer gépkocsi értékesítésével számol. Az új kiskocsi az Opel megújult Corsa modelljén alapul.

A Kínában piacvezető Shanghai Volkswagen a Polo modellre alapozott autó gyártását kezdi meg a tervek szerint az idei esztendő végén. Itt érdemes elmondani, hogy a német anyacég a hírek szerint rövid időn belül kifejleszti a VW Bora kínai piacra szánt változatát is.

Ugyancsak a kínai autógyártás és -piac élénkülésére utaló hír, hogy a Ford családi kisautó gyártásába kezd valószínűleg még az idei esztendőben a nyugat-kínai Szecsuan tartományban.

GGy

# Kockázat nélküli Mazda-terjeszkedés

A tervek szerint Mazda júniusban kezdi meg a kisbuszok gyártását Kínában. Mark Fields, a japán cég – amelyben a Ford 34 százalékos tulajdoni hányaddal rendelkezik – elnöke bejelentette: vállalata megállapodott a hainani First Auto Works gyárral Premacy kisbuszok gyártásáról. A tervek szerint a hazai piac számára Kínában 2004-ben már 20 ezer Premacy minivan kategóriájú gépkocsi készül.

A Mazda nem alapít vegyesvállalatot kínai partnerével, hanem befektetést hajt végre a hainani cégben, amely a Japánból érkező

*2001. november*  
alkatrészeket és részegységeket szereli majd össze.

Autóipari elemzők szerint a kínai üzletben igen csekély a Mazda kockázata, ráadásul a külföldön történő összeszerelés nyomán az ázsiai szigetországban némi gyártókapacitás is felszabadul az anyacégnél. A 20 ezer kocsi a Mazda világtermelésének mindössze 2 százalékát képviseli, tehát gyakorlatilag alig van hatással a cég közép- és hosszú távú üzleti kilátásaira.

Egyelőre nincsen szó a két vállalat közötti szerződés kibővítéséről, valamint egy közös tulajdonú cég esetleges létrehozásáról.

A Mazda néhány szakembere viszont több éven át fog dolgozni a kínai partnercégnél a műszaki tanácsadás valamint a minőségbiztosítás és -ellenőrzés területén.

A Mazda egyébként a tavalyi évben egyik haszonélvezője volt annak a várva várt fordulatnak, amely a japán autópiacon bekövetkezett. Arról van szó, hogy az előző négy esztendő csökkenő autóértékesítése után 2000-ben emelkedett végre az új autók eladása. Japánban tavaly a Mazda mintegy 313 ezer új gépkocsit értékesített, néhány százalékkal többet, mint egy esztendővel korábban. GGY