

99.12.23.

# A Daewoo gyára vezet a termelékenységi toplistát

Kilenc japán cég előtt vezet a dél-koreai vállalat

A londoni Motor Business International című kiadvány minden évben termelékenységi toplistát tesz közzé az Economist Intelligence Unit tanulmánya alapján a világ autógyárainról. 1999-ben az előző évi teljesítmény alapján az első helyre a Daewoo dél-koreai Changwonban lévő üzeme került, ahol egy munkásra évi 165 autó előállítására jutott. A következő kilenc helyet a toplistán japán autóiipari üzemek foglalják el, míg a tizenegyedik helyen a Nissan angliai, sunderlandi gyára található.

A changwoni gyárban 1997-ben még egy munkásra 99 autó előállítására jutott. (Abban az esztendőben a termelékenységi toplistát a Mitsubishi Mizushimaiban lévő gyára vezette, ahol egy munkásra 163 autó gyártása jutott.) A legújabb kiváló eredményben szakértők szerint fontos szerepet játszott,

hogy a Daewoo Cahngwonban kisautókat és viszonylag egyszerű kocsikat – Tico, Damas, Labo – gyárt, miközben a többi, nagyobb és bonyolultabb kocsikat előállító dél-koreai Daewoo-üzem nem tudja magát függetleníteni az ország gazdasági problémáitól.

Visszatérve a toplistára: a sunderlandi Nissan-üzemet a Volkswagen spanyolországi, navarrai gyára követi, a tizenharmadik helyen pedig a General Motors eisenachi Opel-üzeme végzett. Érdeemes megjegyezni, hogy a sunderlandi üzemben 105 kocsi jutott egy munkásra, s az ott gyártott kocsik jóval komplexebbek, mint a listavezetőé.

A legtermelékenyebb észak-amerikai autógyár a marysville-i Honda-üzem volt, ahol egy munkásra egy év alatt 88 gyártott autó jutott. A felmérésbe bevont 54 autógyár közül az utolsó he-

lyen a General Motors egyik amerikai üzeme végzett, ahol a jelzőszám évi 51 kocsi volt.

Tudvalevő, hogy meglehetősen nehéz termelékenységi összehasonlítást végezni az egymástól sok szempontból igencsak különböző üzemek között, ezért a felmérés csak azokat a műveleteket vette számba, amelyek az autógyártáshoz nélkülözhetetlenek. Számos észak-amerikai és európai autógyárban az elmúlt évben jelentősen emelkedett a termelékenység, s ez nem kis mértékben a kereslet dinamikus növekedésére vezethető vissza. Az ázsiai térség gyárainak további termelékenység-növekedésére viszont olyankor került sor, amikor a térségben az autóiipari termékek fizetőképessége kereslete továbbra is gyengélkedett.

# Norvégiában készül majd a Ford villanyautója

99.12.23.



FOTÓ: EURÓPA MOBIL - ARCHIV

Jacques Nasser, a világ második legnagyobb autógyára, a Ford vezérigazgatója bejelentette, hogy a cég kétüléses elektromos autóját, a Think elnevezésű modellt Norvégiában gyártják majd. A kocsit kezdetben a skandináv országokban, majd a nagyobb nyugat-európai piacokon forgalmazzák. Várhatóan az Egyesült Államokban piacra kerülő Thinkek is a norvégiai üzemből kerülnek majd ki.

A Think modell a szakértők szerint újabb tanúsága annak, hogy a Ford komolyan veszi az alternatív erőforrásokat és megoldásokat az autópárhazban. A vállalatbirodalom jelenleg az első számú gyártója a gázüzemű kocsiknak, s a DaimlerChryslerrel is együttműködik egy úgynevezett üzemanyagcellatechnológia kifejlesztésében.

1999 elején a Ford 51 százalékos tulajdonosa lett a norvég Pivco Industriesnek, amely kifejlesztette a Thinket. A Pivco – amelynek neve a jövőben Think Nordic lesz – a Ford anyagi közreműködésével építi meg új üzemét Oslo környékén. Kezdetben a gyár kapacitása évi 5000 kocsi lesz. Hírek szerint a Think projekttel a Fordnak több célja is van, nevezetesen az új, műanyag karosszéria-alkatrészek, valamint a városi autózásra készült kocsik és a kis szériás gyártás tesztelése.

A Ford tulajdonában lévő Hertz autókölcsönző bejelentette, hogy az északi országokban ő fogja forgalmazni a Thinkeket, az első flotta vásárló pedig a tervek szerint a norvég állami távközlési vállalat, a Telenor lesz. Per Lilleng, a Pivco vezérigazga-

tója szerint a Telenor igen komoly vevő, hiszen 5500 gépkocsiját minden negyedik évben lecseréli.

Egy áramfeltöltéssel a Think 85 kilométert tud megtenni, végsebessége pedig 90 kilométer óránként. A Pivco szerint a nikkel-kadmium telepeket otthon, a „falból” is fel lehet tölteni. A piackutatások jelenleg azt mutatják, hogy a Think iránt a nem közületi vásárlók körében egyelőre nem várható nagy kereslet a kocsik alacsony „hatósugara” és végsebessége miatt. Ahhoz viszont nem fér kétség, hogy a Thinkre és „rokonaira” hosszabb távon igényes és üzletileg nagy jövő vár az egyre zsúfoltabb és légszennyezett városi közlekedésben.

# Opel-mini Lengyelországból

Az Opel új gyára Gliwicében a jövő esztendőben kezdi el előállítani a General Motors és a Suzuki közös fejlesztésű kiskocsiját, amelynek másik gyártási színhelye Esztergom lesz. Ismeretes, hogy tavaly októberben a GM és a Suzuki stratégiai szövetséget kötött, amelynek keretében az amerikai cég 3,3-ról 10 százalékra növelte tulajdoni hányadát a japán autógyárban.

A szövetség egyik célja egyes típusok világméretű együttes előállítására, de hasonlóan fontos célkitűzés a korszerű technológiák cseréje is. A GM azért is lát fantáziát a Suzukiban, mert mind az anyacégnél, mind pedig az Opelnél hiányzik a palettáról az úgynevezett sub-B városi kocsikategória, amely „egy számmal” kisebb a Corsánál. Az Opelnél

elvetelt a Maxx-konceptió, amelynek célja ezen új betöltése lett volna. A Twingo, a KA és a Japánból, valamint Dél-Koreából importált kisautók európai piaci sikere arra készítette a General Motorst, hogy tovább mélyítse a 17 éves múltra visszatekintő rész tulajdonosi és együttműködési kapcsolatait a Suzukival, amelynek 660 és 1000 köbcentiméteres Alto típusa jó kiindulópontot jelent a két vállalat közös elképzeléséhez.

Visszatérve a gliwicei Opel-üzemre: a tavaly októberben felavatott, évi 150 ezer járművet előállító gyár a GM számára első számú hídfőállást jelent Közép- és Kelet-Európa irányába. A gyár fő terméke az Astra Classic, amely jelenleg az értékesítési toplistát vezeti Lengyelországból. Gliwicében

ebből a típusból tavaly három-ezretet gyártottak, idén 42, jövőre pedig 70 ezer Classic hagyja majd el a gyárat.

A gliwicei üzem úgynevezett önellátó, teljes körű gyár, amely az Opel eisenachi termelési modelljét követi, vagyis teljesen integrált, és az autógyártás minden folyamata kapun belül történik. A zöldmezős beruházás mindössze 22 hónap alatt készült el. Gliwice egyébként 220 ezer lakosú iparváros Felső-Sziléziában, amely közlekedési szempontból stratégiai jelentőséggel bír.

Az új gyár kulcsszerepet tölt be a General Motors globalizációs terveiben, amelynek keretében jelenleg Kínában, Thaiföldön és Brazíliában is épülnek új üzemek. A GM-Opel 350 millió dolláros beru-

házással hozta létre a gliwicei üzemet, kétezer munkahelyet teremtve. Jack Smith, a GM elnöke a gyáratalkálalkalmából elmondta, hogy cége a térségben hosszú távon is érdekelt, hiszen Csehországban, Szlovákiában, Magyarországon, Ausztriában és Németországban megvalósult, illetve megvalósulóban van a gyártók és a beszállítók hálózatának kiépítése.

Az Opel Polska tehát fontos szereplője lett az európai autógyártásnak. A GM-Opel számára természetesen az sem közböbös, hogy a mintegy 40 millió lakosú ország Európa egyik legnagyobb és legígéretesebb autópiaca, ahol az utóbbi esztendőkből évi félmillió autó talált gazdára.

A Skoda Octavia Combi 4x4 utastéri és egyéb műszaki kiegészítői (extrái) szerint két variációban készülnek, ezek jelzése a GLX és az SLX. Az SLX gazdagabb extrákban, de nincs akadálya a GLX-et sem kiegészíteni a megrendelések szerint. Az ABS és EDS mindkettőben szériatartozék. Az SLX főbb kiegészítői a könnyűfém keréktárcsák, két légszák, elektromos ablakemelő, komfortos ülésbeállítás, nyolc hangszórós rádió, CD-előkészítés, olvasólámpák a hátsó utastérben, klíma. Tizenegy színben fényezik, amelyből hét metálfény. Természetesen további rendelések is lehetnek, mint például az első ülések fűtése, elektromos vezérlésű klíma, bőrülések négy színben...

Hazánkba ez év második felére várja a Porsche Hungária az új modelleket. Irányáráról előljáróban csak annyit, hogy várhatóan 300-380 ezerrel kerülnek majd többre az alapárúknál.



zat teszi majd ki. A hazai importőr elsősorban a kedvező ár-érték arányra, illetve a korábbi modellnél szélesebb kínálatra, gazdagabb felszereltségre és hosszabb garanciára alapozza az optimista terveket.

a Mazda személyautók világából kölcsönözték, s a komfortosabb utazás érdekében jelentősen javítottak a fülke hangszigetelésén. Az új B-sorozat felszereltsége igen gazdag, már az alapváltozatokban széria a két első légszák,

és fellépőket, valamint sárvédő szélesítést és 16 collos könnyűfém felnikre szerelt 245/70-es abroncsokat. A vadászcsomagban platótálca, gallytörő rács, csörlő és vadcsúszda található. Ezeknek a felszerelési csomagoknak

# Kínában is terjeszkedik a Ford

A Ford 54,5 millió dolláros befektetéssel 20-ról 30 százalékra növelte tulajdoni hányadát a kínai Jiangling Motors cégben. A kínai vállalat 170 millió darab új részvényt bocsátott ki, s ebből a Ford 120 milliót vásárolt meg részarányának növelésére. (A „maradék” 50 millió részvényt intézményi és magánbefektetők vásárolták fel.) A statisztikák tanúsága szerint a 30 százalékos tulajdoni hányad a Ford számára mindösszesen 94,5 millió dol-

lár befektetését jelentette. A mostani plusz 10 százalékos tulajdonrészért a Ford kétszer annyit fizetett, mint az elsőnek megvásárolt 20 százalékért. Az ügylet nyomán a Ford két újabb tagot delegálhat az igazgatóságba, ahol a cég már öt képviselővel rendelkezik.

A Jiangling ugyancsak öt, a Shanghai Automotive Industrial Corp. pedig egy helyet birtokol az igazgatótanácsban. A tulajdoni hányad növelését a Ford stratégiai

beruházásnak tekinti, amelytől elsősorban azt reméli, hogy erősödnek pozíciói a hatalmas piaci potenciállal rendelkező országban. A Jiangling gyártja a Transit személy- és teherszállító modelljét, ez az egyetlen Ford-típus, amelyet Kínában állítanak elő. A gyár nemrégiben rukkolt ki a Transit „hosszított”, 15 személyes változatával, amelynek – felszereltségtől függően – 28-30 ezer dollár az ára Kínában. A Jiangling a közel-

múltban bejelentette, hogy a nem távoli jövőben újabb Transit-változatokkal jelenik meg a piacon.

A Ford Motor China stratégiája az ázsiai országban a termelőkapacitások rugalmas alakítása a mindenkori keresleti helyzetnek megfelelően. A Ford tehát egyelőre nem hajt végre „előre” nagy összegű beruházásokat, hogy aztán várja a kereslet felfejlődését.

---

• Gonda György

se ugyanis jogszabálynak fog-  
va kötelező, ezért eleve adó  
jellege van. Tárgyi biztosítási

adónem beve-  
zetésével egyéb szférákba  
(tőzsde, ingatlan), esetleg

sítható, az eljárás és a matrica  
kibocsátása is költséggel jár-  
na, azonban a szempontok

azonban már lettek, és ep-  
pen a közelmúltban emelték  
az átíratási illetékekkel együtt.



**HONDA**

*Az Ember, a gép előtt*



**Gondoljon  
egy nagyot  
az 1.6-os**

# Dél-Afrika színre lép

99. 9. 15.

## Alkatrészek után autóiipari késztermékek is

Félidejénél tart az a fejlesztési program, amelynek célja, hogy a következő évezred első éveiben Dél-Afrika számottevő autógyártó kapacitással és gépkocsixporttal rendelkezzen. A kormány ebbe az irányba mutató első lépése néhány évvel ezelőtt az volt, hogy jelentősen csökkentette az importautókra kivetett vámot, s ezzel igazi versenyhelyzetet teremtett az „ellustult” hazai autóiipar számára. Az intézkedés nyomán a világpiacon szinte egy időben Dél-Afrikában is megjelennek a legújabb modellek, s ezzel a vásárlóknak lehetőségük van élni a széles körű választékkal.

A hazai autógyárak az állam teremtette kihívásra kénytelenek voltak a termelési növelésével, a minőség javításával és a modellválaszték szélesítésével válaszolni. Szakértők véleménye szerint ugyanakkor a nemzetközivé vált verseny nyomán – a nem is oly távoli jövőben – az ország hét autógyártója közül legalább három kénytelen lesz feladni eddigi tevékenységét. A dél-afrikai autóiipar jelenleg az ország ötödik legnagyobb munkáltatója, mégpedig egy olyan környezetben, ahol a

munkaképes lakosság mintegy 30 százaléka állástalan. A kormány éppen az autóiipar kínálta munkalehetőség miatt is elkötelezett híve az ágazat fejlesztésének. A tervek szerint öt év múlva számottevően megnő majd a Dél-Afrikában gyártott autók száma, a gyártott alkatrészek mennyisége, s a kedvező árfekvés nyomán a termelés nagy része exportálható lesz.

Már most számos jele van annak, hogy a dél-afrikai alkatrész- és részegységgyártók minőségüket tekintve versenyképesek a külpiacokon. Az alkatrészek és részegységek exportja 1997-ben 875 millió dollár volt, 235 millióval több, mint három évvel korábban. Az országban vegyes vállalattal rendelkező Ford Motors nemrégiben beindította a kész gépkocsimotorok exportját az Egyesült Államokba. Ugyancsak kedvező jel, hogy a BMW a jobbkormányos 3-mas szériakocsik termelését Dél-Afrikában évi 25 ezer darabra kívánja növelni. A Volkswagen Dél-Afrikában idén 8 ezer új Golfot gyárt a brit piac számára, s a következő két esztendőben további 120 ezer kocsit összeszere-

lését tervez – elsősorban exportpiacokra. (A Volkswagen egyébként más típusokból évi 60 ezer autót gyárt Dél-Afrikában, s ezzel komoly piacot biztosít helyi beszállítói számára.)

Jól mutatja a részegységgyártás fejlettségét, hogy az idei év közepére már Dél-Afrika elégti ki a világ katalitikus konverter igényének 10 százalékát. Ugyancsak a beszállítóiipart dicséri, hogy a Németországban gyártott BMW-k 80 százalékát az afrikai ország látja el bőrülésekkel.

A legutóbbi statisztikák szerint Dél-Afrikában 1997-ben mintegy 360 ezer személyautót és haszonjárművet (ez utóbbi kategóriában döntően kisteherautókat) gyártottak, s csaknem 400 ezer új kocsit talált vevőre. Hírek szerint az országban a Volvo és a Renault is szeretné bővíteni gyártókapacitását. Az afrikai kontinensen évi 600 ezer új személygépkocsi iránt mutatkozik fizetőképes kereslet, ez a mennyiség fele-fele arányban oszlik meg Egyiptom és Dél-Afrika között.

A két ország közötti hatalmas földrajzi régióban csak évi 100 ezer kocsit értékesít-

hető, s az előrejelzések szerint ez a mennyiség belátható időn belül nem is bővül számottevően.

Miután a jobbkormányos piacok többségét a gyártók elsősorban Thaiföldről és Japánból elégti ki (a német autógyárak viszont nem tudnak a keresletnek megfelelő mennyiségű jobbkormányos kocsit gyártani), a dél-afrikai autóiipar számára a következő években új kapuk nyílnak meg. Nevezetesen jó minőségű és nagy mennyiségű alkatrészek gyártása és exportja az európai és az észak-amerikai gyártók számára. Ugyancsak új lehetőség lehet a nemcsak jobbkormányos kocsik exportjának felfuttatása.

Szakértők véleménye szerint az alkatrészexport dinamikus bővülése, a külföldi működőtőke beáramlásának megkönnyítése, együtt az ország világszínvonalú pénzügyi és banki infrastruktúrájával, a vállalkozások számának folyamatos, nagy arányú növekedését idézi elő. Az országba települt autógyártók számára mindez azért fontos, mert a nagyobb kereslet nyomán gazdaságosabbá tehetik saját és beszállítóik termelését.

telen kissé sarkos megoldás, de hát istenem, ennyi telik tőlünk. Pontosabban ennyi telik a kormánytól és a főváros vezetőitől. Mert természetesen lenne azért más lehetőség is, mint szépen lebénítani a forgalmat. Mindössze egy-két híd kellene hozzá és éppen ezen nem tudnak az illetékesek megegyezni. Pénzhiánya sem panaszkozhatnak, mert a hatalom

A közlekedési tárca tehát a tizeves fejlesztési tervből természetesen (?) juszit is kihagyta ezt a tételt. Lenne még egy harmadik ötlet, az Északi összekötő híd mellett, de annak sincs sok esélye. Teljes a bizonytalanság, pedig a Margit-híd annyira rozoga állapotban leledzik, hogy legkésőbb öt év múlva feltétlenül neki kell fogni a felújításnak. Nem nehéz el-

zetközi pénzekből ajánlott támogatásokból kihúzott budapesti nagyberuházások és még sorolhatnánk. Nem kizárt, büntiben van ez a kétmillió ember, mert a főpolgármester-választáskor nem jól voksolt. A baj csak az, hogy a főváros útjait naponta több tíz-, ha nem százezer vidéki honfitársunk használja. Használná.

V. Sz. Gy.

## TAVASZI BEFEKTETÉSI AJÁNLATUNK...



...egy olyan finanszírozási konstrukció, amelynek segítségével Ön már

# Növekedés után visszaesés Európában?

**1998-ban nagymértékben – több mint 7 százalékkal – növekedett az új gépkocsik értékesítése Európában. Az előrejelzések szerint idén azonban ez az kedvező irányzat megfordul, sőt a brit Economist Intelligence Unit (EIU) prognózisa szerint a tavalyihoz képest 10 százalékkal kevesebb új kocsi talál majd vevőre 2001-ben. A visszaesés szoros kapcsolatban áll a világgazdaságban várható növekedésslassulással, így a nagy autógyárak vezetői is kénytelenek elismerni, hogy kemény évekre számíthatnak – bár véleményük szerint az EIU előrejelzése túlzottan borúlátó.**

Rolf Zimmermann, a Ford Europe gyártásért felelős alelnöke szerint jövőre árháború várható az európai autópiacokon a kialakuló túltermelési helyzet miatt. Ebben az időszakban csak azok a cégek tudnak majd talpon maradni, amelyek képesek termelési költségeiket csökkenteni, másrészt pedig a termelékenységet növelni.

Az alelnök szerint a Ford európai kilátásai vegyesek az új és régi modelljeinek árnya miatt. A Fiesta például a vártnál hamarabb „öregedett meg”, s a csökkenő kereslet arra kényszerítette a céget, hogy a modellt előállító brit gyárban csökkentse a munkaidőt, sőt ideiglenesen még be is zárták az üzemet. A kölni Fiesta-gyár is kénytelen csökkenteni termelését, s visszafogták a Mondeók gyártását a cég belgiumi üzemében is. A Ford számára viszont igencsak kedvező, hogy Németországban a saarlouisi gyár növelte munkásainak számát. Ebben az üzemben gyártják az Escortot „leváltó”, egyelőre felfutó keresletnek örvendő Focusokat.

A Volvo számára a lehető legjobbkor jött a Ford által történt bekebelezés, hiszen ugyancsak idő előtt kezdett öregedni a S70/V70 család. A könyvekben keletkezett pénzügyi hiány kiegyensúlyozását viszont még nem tudta átvállalni az új zászlóshajó modell, az S80-as, amelynek bevezetési költségei igencsak magasra rúgtak. Gondokkal küszködik a Rover is, amely néhány olyan modellel is rendelkezik, amelyek iránt kicsi fizetőképes kereslet mutatkozik. A Rovert emellett kedvezőtlenül érinti az erős font, s gondot okoz a cég nem igazán versenyképes termelékenysége is.

Az EIU előrejelzése szerint az ágazatot sújtó recesszió legnagyobb vesztesei azok a modellek lesznek, amelyek a középkategória felső részéhez tartoznak, nevezetesen a Mondeo, a Vectra és a Passat. A prognózis azt állítja, hogy 2001-ig e kocsik értékesítése 13 százalékkal esik vissza.

A kiskocsikat sem hagyja majd érintetlenül a fizetőképes kereslet visszaesése az európai gépkocsi piacon. Ebben a kategóriában az EIU szerint 2001-ig az értékesítés 9 százalékkal csökken. A Fiesta eladási statisztikái már visszaesésről tanúskodnak, s hasonló irányzat várható a Corsa és a szinte vadonatúj Peugeot 206 esetében is.

Kiváló konjunktúrával számolhat viszont a Mercedes-Benz, amely az elmúlt öt évben újra megtalálta önma-

gát, s az ágazatban az innováció egyik éllovasa volt. Hagyományosan magas árai ellenére a Mercedes évi 25 százalékkal tudta növelni eladásait Európában. A CLK kupé, az SLK roadster, az USA-ban gyártott M-class 4x4 és az A-osztály hiánypótló modelleknek számítanak a piacon. A Mercedes ezen modelljeinek példája is azt igazolja, hogy a gyártók számára nagy lehetőségeket kínálnak a jövőben az úgynevezett résmodellek, vagyis azok a típusok, amelyek nem a tömegtermelés és a tömegigényteltség képviselői.

Zimmermann alelnök szerint a jövőben még inkább olyan autókat kell kifejleszteni és gyártani, amelyeket az emberek valóban meg akarnak vásárolni. Ennek érdekében „fel kell készülni a gyors reagálásra és nagy figyelmet kell fordítani az irányzatok alakulására” – vélekedett.

Néhány cég már hozzáigazította elképzeléseit ezekhez az elvárásokhoz. A következő hónapokban várhatóan több új résmodell jelenik meg a piacon, például hagyományos kocsiknak „kinéző” 4x4-esek. Hírek szerint a BMW, a Volkswagen, a Porsche és az Audi is több új résmodellrel rukkolt elő a közeljövőben. Az autóipar számára ma már egyértelmű, hogy a gyilkos versenyben csak azok lehetnek ellenállóak s csak azok a cégek számíthatnak túlélésre, amelyek képesek innovatív autókkal megjelenni, s viszonylag alacsony költségekkel képesek magas minőséget előállítani.

18. 7. 99. PP

Piacról piacra

# Bőséges kínálat Ladából

Ennyi Ladát egyetlen karámban ritkán láthatott a vevő, mint amennyi március végén volt a főváros két használtautó-piacán. Ez megint valami rossz előjel lehet a leendő vevőnek, ez megint valami hadjáráshoz hasonlít, mint azt már tapasztalhattuk volt egy másik, régebbi márkatárs esetében. Ilyenkor vannak tulajdonosok, akik, ha még lehet, kiglancolják régi fényezésű kocsijukat, vagy a javítások nyomát legalább ecsettel bekenik, a „jobbak” megveszik a drága sprét és úgy fújják le a sérülések helyét, hogy a szívárvány minden színét magán hordja hónapokon át.

A tömeges megjelenésnek két okára következtettünk: az egyik a hamarosan bevezetésre kerülő törzskönyv, a másik az egyre szigorodó műszaki vizsga. A kettő szoros kapcsolatban állhat egymással, hiszen, ha valaki az autóját – beszélhetünk Ladákról is – majd csak a második félévben akarja értékesíteni, akkor annak már előre be kell szerezni a törzskönyv kiállításához szükséges dokumentumokat, mert másképpen nem tudja majd eladni kocsiját. Ezen papírok beszerzése nem kis kiadással jár. Húszezerből ha megússza a Lada-tulajdonos. A sok érdeklődő között akadtak olyanok is, akik a magas fogyasztást tették szóvá, különösen az 1,5-ös, 1,6-os Ladák esetében. Ki bírja pénzzel a tízliteres, vagy azon felüli étvágyat?

A kirajzott Ladák között találtunk nem kevés tinédzser-, sőt felnőttkorút, de néhány fiatalabb típust is. Azt tudjuk, hogy újakat már alig találni az üzletekben, a VAZ szinte minden típusának gyártásá-

val leálltak. Egyetlennek járműnek van új ára, mégpedig a 21093-as 1500-as Ladának, ami újonnan 1 millió 690 ezerbe kerül. Ilyen típusból viszont nem akadt a piacon. Viszont minden más évfárból és típusból elképesztő a kínálat. Ami az irányárakat illeti 150 ezertől kezdve egészen 690 ezerig válogathatunk. Láttunk néhány ijesztően rossz állapotban lévő, de közülük egyetlen sem akadt százezer alatti áron. Meg kell jegyeznünk, hogy az összbe bizony 70 ezerért is lehetett hasonlókat vásárolni.

A középhad legjobbjai között sem lehetett arról meggyőződni, hogy milyen műszaki állapotban van például a futómű, mert hiába rángatta meg a kormányt az érdeklődő, abból legfeljebb a gömbfejek állapotáról tudott meg valamit. Ha a motor csendesen járt, arra következtettek a vevőjelöltek, hogy sűrűbb benne az olaj vagy kissé ráállították a szelepeket, de arra nem, hogy a motor javítva volt a közelmúltban. Tisztelet a kivételeknek – mert ilyeneket is láttunk –, voltak vételre alkalmas darabok is, értékeiknek megfelelő irányárakon. A húszesztendős Lada 1,2 S gazdája ennyi év után is jó karban tartotta kocsiját. A karosszérián egyenes vonalak, elöl, hátul gondozott krómos lökhárítók, a koci belsejében tisztaság és rend, az üléseken friss ülészsztat. Irányára mindössze 135 ezer volt. A tíz évvel későbbi kiadású 1,3-as a maga idejében egy keresett autó volt, ma már nehéz eladni, különösen akkor, ha tulajdonosai kissé elhanyagolták. Ápoltatlan festése alól kivillantak a roz-

Össz

Típus

Lada 1,3  
VAZ 210  
Samara  
P.Fiat 1,4  
Lada Niv  
Lada 1,5  
Lada 1,5  
Lada 1,2  
Lada 1,2  
Samara  
Lada 1,2  
Lada 1,5  
Lada 1,2  
Lada 210  
Lada 1,3  
Lada 210  
Lada 1,3  
Lada 1,2  
Lada 1,5  
Lada 210  
Lada Niv  
Lada 1,5  
VAZ 210  
VAZ 210  
VAZ 210

dafoltok, rosszériás szépen m Irányára 3 mindenki lyan idős S annak meg vetkező m es Samarár

## Az Audi Le Mans-ba k

Az Audi szép sikereket ért el a versenysportban, elsősorban a rali- és a túraautó-bajnokságokon. Ezt a kört idén tovább bővítik, ugyanis 1999-ben a német cég fennállása óta első ízben áll rajthoz a Le Mans-i 24 órás versenyen. A maratoni távra épített speciális gép megalkotására komoly figyelmet fordítottak a németek. Az R8-ra keresztelt versenyautó fejlesztését már 1997-ben megkezdték. A zárt, GT-jellegű



# Hullámvölgyben a japán autóipar

99. márc  
19.

A tavalyi esztendő összességét statisztikák tanúsága szerint 1998-ban az öt legnagyobb japán autóipari vállalatbirodalom termelése és hazai értékesítése számottevően visszaesett. A szakmai szövetség előzetes adatai azt mutatják, hogy a japán autóipar számára 1986 óta a tavalyi volt a legrosszabb üzleti év: 1998-ban 5,88 millió gépkocsit értékesítettek, ami az előző évhez képest 840 ezer darabos (12,5 százalékos) csökkenést jelent. A hullámvölgy nem kímélte az egyébként nyereséges és pénzügyi szempontból betoneros Toyotát és Hondát sem, ugyanis értékben bővülő exportjuk sem tudta ellensúlyozni a hazai kereslet jelentős mértékű visszaesését.

Az értékesítés két számjegyű csökkenésének irányzatában a Mazda jelentette az egyetlen kivételt. A cég eladási mutatói tavaly „csak” 6 százalékkal estek vissza. A Mazda amerikai menedzsmentje elégedett azzal a ténnyel, hogy a cég az ázsiai szigetországban tavaly 5-ről 5,4 százalékra növelte piaci részesedését. Ebben fontos szerepet játszott a vonzó modellkínálat, többek között az igen népszerű Demio típus is. A vezető japán autógyárak közül a Mazda volt a legsikeresebb exportőr, tavaly 2,7 százalékkal növelte kivitelét. A Nissan 2 százalékkal növelte exportját, a Toyota és a Honda viszont az előző évinél kevesebb kocsit szállított külföldre. Az export csökkenését az utóbbi két cég azzal magyarázza, hogy sikerült növelniük a termelést külföldi gyáraikban. (Érdeemes megjegyezni, hogy tavaly mindkét vállalat jelentősen növelte termelőkapacitásait Észak-Amerikában.)

A Mitsubishi számára igencsak kedvezőtlen volt a tavalyi esztendő: exportja 5,2 százalékkal, külföldi termelése pedig 27,2 százalékkal csökkent. A visszaesés elsősorban azzal magyarázható, hogy a Mitsubishi számára kiemelkedően fontos az ázsiai piac, amelyet tavaly

több hullámban is sújtott gazdasági és pénzügyi válság.

A legnagyobb keresletcsökkenést a Toyotának kellett elszenvednie. A visszaesés 14,7 százalékos volt, ami csaknem 300 ezer gépkocsit jelent. Tavaly csak 1,7 millió darab autót adtak el. Ennek következtében a cég hazai piaci részesedése az 1997. évi 29,8-ról 29,1 százalékra csökkent.

Az öt vezető japán autóipari cég szerint az idei év már kedvezőbb lesz számukra. Értékesítésük a hazai piacon – az előrejelzések szerint – 1999-ben átlagosan 6,5 százalékkal bővül, ugyanakkor az export várhatóan 3,4 százalékkal marad el a tavalyitól. Az export csökkenését a szakma azzal magyarázza, hogy szerte a világon lelassul a fizetőképes kereslet növekedése az új kocsik iránt. Mindent összevetve az öt vezető japán autógyártó idén összesen 4,5 millió kocsit értékesít majd odahaza, összesített exportjuk pedig várhatóan mintegy 3,65 millió autó lesz.

A sors idén a Toyota vezet 1,8 millió kocsit hazai értékesítésével és 1,46 millió autót exportjával, ami odahaza 5,2 százalékos növekedésnek, illetve kivitelben 2,2 százalékos csökkenésnek felel meg az előző évhez viszonyítva. Az „ötök” sorát a Mazda zárja, amely Japánban 350 ezer kocsit eladására számít, exportja pedig el fogja érni az 570 ezer darabot. Amennyiben a Mazdának sikerül teljesíteni a kitűzött célokat, úgy 1999-ben a hazai értékesítés 9,8, az export pedig 2,6 százalékkal fog növekedni.

A japán autóiparban a külföldi gyártók részesedése az elmúlt két esztendő során 4,7-ről 4,3 százalékra csökkent. A vezető német cégek – DaimlerChrysler, Volkswagen/Audi, BMW/Rover – piaci részesedése csak elhanyagolható mértékben, mindössze 0,1 százalékkal esett vissza az elmúlt két évben, s jelenleg 2,6 százalékot tudhatnak magukénak.

vaáltoztatási költség...  
megtakarítani azzal is, ha a különböző kategóriájú autókba ugyanazt a műszerfal-egységet, azonos kapcsolókat, kapaszkodókat... stb. építenek, hiszen a beszállítóktól megrendelt jelentősen nagyobb darabszám effektív olcsóbbá teszi az egyes darabok előállításának költségét. A VW-konzern ráadásul most már öt márkát birtokol, ame-

lyek típusainak száma összességében meghaladja a húszat. Így aztán különösen nagy kiadásoktól mentette meg cégét az új rendszer sikerével.

Hasonló elv bevezetésén fáradoznak a Nissannál is. A japánok jelenleg 25 féle

pa  
ka  
tű.  
sz.  
m  
tő  
íg  
cs



## Honda-terj

**A japán gépkocsigyártók közül a Honda az első, amely Kínában országos kereskedői hálózatot hozott létre az országban gyártott autói forgalmazására. A tervek szerint idén márciusban az Accord szalonváltozatának forgalmazására a japán cég 20–30 márkakereskedést nyit, s ez a szám 2002-re eléri a százat.**

A dealerhálózat kialakítása a Honda számára jelentős előnyt biztosít a kínai piacon a többi japán autógyárral szemben. Japán első számú autógyártója, a Toyota tavaly 27 ezer kocsit exportált Kínába, mintegy 10 százalékkal kevesebbet, mint egy évvel korábban. A Mitsubishi Motors szá-

mára mind több nehézséget jelent a Kínában folytatott autó-összeszerelés a helyben gyártott alkatrészek és részegységek magas költsége miatt. (Érdeemes megjegyezni, hogy miközben a Nissan és a Mitsubishi külföldi gyártókapacitásai egy részét visszafogja, illetve bezárja, a Honda és

MAGYAR HÍRLAP

## Megérkez

Lassan egy éve kapható Magyarországon a Golf negyedik generációja. Értékesítése sikeresnek mondható, annak elle-

a kedvezőbb vámtarifák miatt jelentősen olcsóbb, mint az 1,6 literes: a háromajtós kocsik ára alatta marad a hárommillió lélektani határnak, míg az öt-

# Bogárhátúak Európából is?

Minimum kétszázezren vásárolnának azonnal Beetle-t a világon

99. 1. 28.

Ferdinand Piech, a Volkswagen elnöke bejelentette: cége idén májusban dönt arról, hogy az új bogárhátú gyártását Európában is megkezdjék-e. Jelenleg csak Mexikóban gyártják az örök VW-t, amely iránt világszerte nagy az érdeklődés, ráadásul elég hosszú a várakozási idő a ma még szűk gyártási kapacitás miatt.

A legutóbbi piackutatások tanúsága szerint a világon legkevesebb kétszázezren vá-

sárolnának azonnal új bogárhátút. Az eredeti sorozatgyártása egyébként 1945-ben kezdődött meg, s ebből a modellből azóta több mint 21 millió darabot állítottak elő. Az „igazi” bogarat már csak a mexikói Pueblában gyártják, s a kocsik szinte kizárólag a fejlődő országokban kerülnek értékesítésre.

Az új bogárhátúból eddig 40 ezer talált vevőre az Egyesült Államokban és Kanadában, s a nagy kereslet miatt a

VW vezetése tavaly ősszel úgy döntött, hogy a pueblai üzem – ahol Golfokat és Jetákat is gyártanak – éves termelési kapacitását 121-ről 162 ezerre növelik. Azóta újabb döntés született: a pueblai gyár kapacitását felporgetik a maximumra, vagyis évi 216 ezer kocsira.

A VW adatai szerint az észak-amerikai piac önmaga fel tudná szívni idén a mexikói üzem teljes bogárhátútermelését, Európában pedig

1999-ben legkevesebb 80 ezer Beetle-re van fizetőképes kereslet, ebből 45 ezer autó Németországra jut. Ebben a helyzetben – valamint a következő évek várható keresletét ismerve – érthető, hogy a VW fontolgatja az európai gyártás beindítását.

Az esetleges európai gyártás színhelyét egyelőre csak találgatni lehet, a szakértők szerint a VW németországi, csehországi és spanyolországi gyárai csaknem teljes capaci-

tással dolgoznak, ezekben az üzemekben valószínűleg csak számottevő kapacitásbővítéssel és beruházással oldható meg a bogárhátúak gyártása. Nem kizárt az sem, hogy a VW valahol Európában zöldmezős kapacitást létesít a bogarak előállítására. Egyébként a cég piaci pozícióit mutatja, hogy a VW tavaly hódította el a harmadik helyet a Toyotától.

3	6 690 000
5	6 935 000
3	7 325 000
5	7 900 000
5	14 900 000

olyan övösszeállítás, amely egy derék-, és egy válltörzshevederből állt. Tulajdonképpen már ez is három ponton rögzített övnek tekinthető, hátrá-

adja a középső, alsó rögzítést. Ezáltal a hevederágak mindig a megfelelő helyen fekszenek fel, és jelentősen csökken az ütközés közbeni kicsúszás ve-

va tenné. A kényelmi pontok figyelembevételével született meg az automata reteszelésű, normál helyzetben szabadon futó, rugós visszahúzóval ellátott csévélószerveze-

együtt fejlődött szinten a biztonság növelését elősegítő eszközzé.

ATOYOT

• Deák János

## UTAZÁSI IRODA KERES

kiutaztatási,

piaci tapasztalatokkal,

német-, angolnyelv-

ismerettel

eladási szakembert.

Tel.: (06-30) 941-4919;  
201-2791

n a p l ó

# A Renault ringbe szállt a Daciáért

Nemzetközi terjeszkedési gyakorlatának és szándékának újabb állomásaként a Renault komoly ajánlattal indult azon a pályázaton, amelyet a Dacia-gyár 51 százalékos tulajdoni hányadának megszerzésére hirdettek meg a privatizáció keretében Romániában. Hírek szerint a Renault – amely 1968-ban jelentős segítséget nyújtott a Daciák gyártásának megindításához – ajánlata a cégcsoport fejlődését szolgáló jelentős mennyiségű készpénz és műszaki know-how „keveréke”.

A jelenleg még állami tulajdonban lévő Dacia Kelet-Európa egyik legnagyobb autógyára, amely tavaly rekordmennyiségű, 106 ezer gépkocsit állított elő, 6 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. Constantin Stroe vezérigazgató szerint az export összeomlása, valamint a gyenge hazai fizetőképes kereslet ellenére a vállalat nyereséges maradt. 1997-ben a cég nyeresége elérte a 7 millió dollárt, tavaly ez az összeg mintegy 5,5 millióra csökkent. A vezérigazgató figyelemre méltónak tartotta ezt az eredmény egy olyan autógyár számára, amely a dolgozók számát tekintve túlnépesedett, működése nem hatékony, ráadásul termelésének középpontjában egy 20 éves, lassan veteránnak számító modell áll.

A Dacia legnépszerűbb típusa az 1310-es, a hajdani Renault 12. Tavaly a termelés 95 százalékát Romániában értékesítették, ahol a kocsi ára mintegy 3300 dollár. Tulajdonképpen az alacsony árnak köszönhető, hogy a hazai értékesítés viszonylag kedvezően alakult. Az újabb elenyésző export, az igencsak korosodó modellkínálat azonban arról győzte meg a cégvezetést, hogy a vállalat jövője, fennmaradása csak egy másik autógyárral való szoros kapcsolat keretében képzelhető el.

Romániában a Dacia piaci részesedése tavaly 87 százalékos volt. Jelentős dilemmát okoz a vállalat vezetésének az a tény, hogy a kis volumenű nyereség távolról sem elegendő új modellek kifejlesztésére, valamint az előregedett gyártósorok lecserélésére. Stroe vezérigazgató – érthető módon – abban látja a kiutat, hogy a Dacia a jövőben egy tekintélyes autógyár többségi tulajdonába kerüljön.

Nagy problémát jelent a Dacia számára a dolgozók túlzottan magas létszáma. A cégnél jelenleg 28 ezren dolgoznak. Ez háromszorosa annak a Renault-gyári kollektívának, amely Törökországban hasonló mennyiségű kocsit gyárt évente. A Dacia cég potenciális vevői számára az egyik legnagyobb gondot az jelenti, hogy alternatív foglalkoztatási lehetőségeket találnak a feleslegessé váló munkaerő számára. Hasonlóan nehéz kérdés a hatóságokkal való egyetértés kialakítása az elkerülhetetlen reorganizáció finanszírozásában.

A Dacia vezetése és a szakszervezetek egyetértene abban, hogy elkerülhetetlenek a leépítések. (Némi játék a számokkal: 1989-ben a Dacia dolgozóinak száma 7 százalékkal haladta meg a mait, miközben a jelenleginél 21 ezerrel kevesebb kocsit gyártottak. Ebből a szem-

szögből tehát növekedett a hatékonyság és a termelékenység. Az elmúlt kilenc évben a termelés napi 288-ról 453 kocsira bővült, s a hatnapos munkahetet felváltotta az ötnapos.) Nem kizárt, hogy a felesleges munkaerő egy részét a Pitesti központú Dacia ugyancsak fejlesztésre váró alkatrészgyártási üzlet-ága vesz majd át.

Szakértők véleménye szerint a Dacia-privatizáció első számú esélyese a Renault. Egyrészt mellette szól a Daciával meglévő több évtizedes kapcsolata, másrésztől a francia cég érdeke egy alacsonyabb árfekvésű modell kifejlesztése. A vevő számára a Dacia jelentős gyártási bázis lehet, s nem hanyagolható el a szakképzett munkaerő, valamint a nagy hazai piac sem.

A román autóipar havi bruttó 160 dolláros átlagkeresete jóval alacsonyabb, mint a cseh és a lengyel iparági átlagkereset. A Dacia 30 éve van jelen az autóbizniszben, ami azt is jelenti, hogy jelentős az autóalkatrészek kereslete, valamint nagy az igény az új termékek iránt.

A Renault vezetése többször is kifejezte érdeklődését a Dacia iránt, de a cég vezetői rámutatnak arra is, hogy a vállalat átszervezéséhez jelentős mennyiségű pénzre és időre van szükség. Mindazonáltal nagy kihívást jelentene mind a cég, mind pedig a Renault számára egy olyan új modell kifejlesztése és gyártása, amelynek árfekvése elfogadható lenne a térség vásárlóereje számára.

Piacról piacra

# Beszéd téma az alkatr

Mikor a tulajdonos már sokadszor viszi autóját a piacra és mégoly hosszas alku után, egyetlen helyen sem sikerült a kívánt irányáron eladnia, más módszerhez folyamodik. Ha az érdeklődők, köztük a potenciális vevők azt kifogásolták például, hogy az autó kipufogórendszere elhasználódott, vagy nagyon lent fog a kuplung, repedt a szélvédő, folyik a vízpumpánál a drága fagyálló, „vakok” a fényszórók vagy észrevehetően hintázik a kocsi eleje, akkor az autó tulajdonosa vagy megcsináltatja a hibákat, kicserélteti kopott alkatrészeket, vagy megvásárolja a cserére szoruló darabokat és a csomagtartóba betárazza rögtön a vevő elé tárja.

Ez a legújabb választott módszer, ami a legtöbb esetben leveszi a lábáról a vevőt. Az alkatrészek láttán persze újabb alkuba kezd, mert ugye ezeket még fel kell szereltetni, a szervizekben végzett munka utáni „honorárium” sem alacsony összeg. Mindenesetre ez a jelenség egy újabb figyelmeztető a vásárlók számára, mert ugye, ha a csomagtartóban lévő hátsó kipufogódob már megvan s azért már nem kell

pénzt kiadni, de még mindig kérdés, hogy elég csak a hátsó dobot cserélni vagy a középső is lyukas, esetleg a katalizátor is kiolvadt rég. Amikor egy cserealkatrészt látunk, még nem kell azt hinnünk, hogy a kocsi műszaki állapotában más kivetnivaló még véletlenül sem akadhat.

A használt autók esetében nagyon nehéz megállapítani, hogy a közeli jövőben milyen alkatrészek cseréje esendékes. Ezek szükségessége sok mindentől függhet. Sokat futott a kocsi telen, csak városban közlekedett, nem ápták volt kezdettől fogva és így tovább. Nézzünk meg egy esetet tanulságképpen.

Az 1989-es kétliteres Honda Accord, ha már lefutotta a kétszázezret, bizony „fekete” fényszórókkal pislog vevőjére. Milyenek ennél a típusnál az alkatrészárak? Egy első lengéscsillapító ára 15 137 forint. A fényszóróbetét – lehet, hogy komplett kell – majdnem húszezer. A hátsó kipufogódob – utángyártott – 21 431 forint (minden közölt ár 1997-es katalógusból való).

Kedvencnek számít a Ford Fiesta, még a cseplámpás előtti változat is,

pedig már nem a kilométerórában. Ha vizsga előtt a bizony számítani részek cseréjére. I csa, az 15 ezer, ke lapfító, darabja 16 hogy a hátsó kipu 7371 forintot kóst katrész és máris ö

Az Opelek mintha olcsóbbal felsoroltaknál. Mondták erre az '80-as évek Ope javítani, mint az ráit. Egy kétlite amely egy igazil lóerős motorjáva közül; ha javításra ágy 5800 forint. dob 9300 forint darabja 9350 for forrás cseréje a v ba kerül. Hát ké alkatrészeket ille autót vegyünk.

# Saab vs.

## A GKI makrogazdasági prognózisa

# Lassuló növekedés és romló egyensúly

**1999-ben lassul a magyar gazdaság növekedése és az egyensúly tovább romlik. Az export 10 százalékkal, az import 12 százalékkal bővül, így 3,5 milliárd dollár körüli kereskedelmi deficit és 2,8 milliárd dollár fizetési mérleghiány várható. A belföldi kereslet emelkedése várhatóan meghaladja a GDP bővülését – áll a GKI tegnapi prognózisában.**

Tavaly a gazdaság gyorsan, 5 százalék körüli mértékben nőtt, bár az utolsó negyedévben a gazdaság több fontos területén jelentősen mérséklődött a növekedés üteme. Idén a növekedés várhatóan lelassul, az egyensúly tovább romlik és – változatlan kormányzati magatartás esetén – az államháztartási, a külkereskedelmi és a fizetési mérleg hiánya egyaránt nyugtalanító méreteket öltene. A GKI prognózisa ezzel szemben azon alapul, hogy az év során megfelelő kormányintézkedések történnek.

Idén – részben a hazai kereslet növekedése, de főleg a nyugat-európai kereslet lassúbb bővülése miatt – az export volumene csupán 10 százalékkal, az importé 12 százalékkal nő, ami 3,5 milliárd dollár kereskedelmi deficitet és 2,8 milliárd dollár fizetési mérleghiányt eredményez. A korábbi évektől eltérően a külföldi tőkebeáramlás a hiányt nem fedezi teljesen, az ország nettó adósságállománya emelkedni fog, ezért nemzetközi pénzügyi megítélése kedvezőtlenebbé válhat – áll a prognózisban.

Tovább romlik a belső egyensúly is. A nettó keresetek 13-14 százalékkal emelkedhetnek, ami a 9 százalék melletti infláció esetén 4 százalék feletti reálkereset-növekedést és 4-5 százalék fogyasztásbővülést ered-

ményezhet. A beruházások a tavalyinál lassabban, 8 százalék körül növekednek, míg a belföldi kereslet emelkedése várhatóan meghaladja a GDP bővülését.

A tavalyi dinamikus fejlődés után mérsékeltébb lesz az ipar, építőipar és távközlés növekedése. A mezőgazdaságnak komoly károkat okoznak az ár- és belvizek. A lassúbb termelésnövekedés a termelékenység fokozásával, szerény mértékű létszámbővítéssel elérhető, így a munkanélküliség idén alig vagy egyáltalán nem csökken – véli a GKI.

D. L.

### GKI-PROGNÓZIS

	1998 tény	1999 előrej.
1. A GDP éves volumenindexe (%)	105–105,5	103–104
2. Az ipari termelés indexe (összehasonlító áron, %)	112,6	107
3. Nemzetgazdasági beruházások indexe (összehasonlító áron, %)	110,2	108
4. Az építési-szerelési tevékenység indexe (összehasonlító áron, %)	113,1	107
5. A kivitel változásának indexe (folyó áron, dollárban, %)	120,4	110
6. A behozatal változásának indexe (folyó áron, dollárban, %)	121,1	112
7. A külkereskedelmi mérleg hiánya (milliárd dollár)	2,7	3,5
8. A folyó fizetési mérleg hiánya (milliárd dollár)	2,3	2,8
9. Külföldi működőtőke beáramlása (milliárd dollár)	1,4	1,5
10. A dollár hivatalos középárfolyama az időszak végén (forint)	230,9b	240
11. Az államháztartás hiánya (priv. bevételek nélkül, milliárd forint)	473,8c	560
12. A háztartások nettó megtakarításainak (pénzvagyonának) növekménye (milliárd forint)	889,4	950
13. A nettó átlagkereset indexe	118,4	113–114
14. Fogyasztói árindex	114,3	109
15. A regisztrált munkanélküliek száma az időszak végén (ezer fő)	404	390

A tényadatok forása: KSH, GM, MNB

A százalékos adatok az előző év azonos időszakához viszonyítják a táblázatban szereplő folyamatokat

a Becslés

b 1999. március 1-jei árfolyam

c Nem tartalmazza az év végi rendkívüli kiadásokat. Ezekkel együtt a hiány 693,5 milliárd forint volt

**Forráshiányos tolnai önkormányzatok**

# Vagyonértékesítés és hitelfelvétel szükséges

**Idén a tolnai kisvárosok döntő többsége – sőt a megyeszékhely Szekszárd is – csak hitelfelvétellel és vagyonértékesítéssel tudja egyensúlyba hozni költségvetését, annak ellenére, hogy a legtöbb településen adót emeltek és a működési költségeket is lefaragták. Nem véletlen, hogy még mindig van olyan önkormányzat, amelyik nem rendelkezik elfogadott ez évi költségvetéssel.**

A szekszárdi önkormányzat idén mintegy 220 millió forint hitel felvételével számol. A működőképesség megőrzése érdekében rendkívül szigorú költséggazdálkodásra, a közüzemi díjak és a szolgáltatási tarifák emelésére is szükség volt. Ettől függetlenül nem kizárt, hogy a biztonságos gazdálkodás érdekében a költségvetést módosítani kell.

A bátaszéki önkormányzat 1999-ben 40 millió forint hitelfelvételre kényszerül, jóllehet a víz- és csatornadíjakat 25 százalékkal emelte a testület. Bátaszéken ezenkívül az ivóvízért köbméterenként 113 forintot kell fizetni. A közgyűlés döntésének értelmében a város valamennyi intézményét átvilágítják, s pályázni kényszerülnek az önhibájukon kívül hátrányos helyzetbe került települések számára megítélhető központi forrásokra is. A bonyhádi képviselőtestület csupán a nem pedagógus közalkalmazottak és a köztisztviselők bérét emelte március 1-jétől tíz százalékkal, az összes többi intézménynek saját forrásból kell kigazdálkodnia a béremelést, ami létszámleépítést feltételez. A szigorú takarékosságra jellemző, hogy a drog-megelőzési programra is csak az egyéb szociális kiadások terhére jut mintegy 500 ezer forint. Bár

végleges döntés nem született, várhatóan csökkentik a képviselők tiszteletdíját is.

Dombóvárnak jelenleg azért nincs elfogadott idei költségvetése, mert a tervezett 193 millió forint hiányt legalább 10-15 millió forinttal szeretnék csökkenteni. A működőképesség megőrzése érdekében felülvizsgálják a helyi televízió szolgáltatási szerződését, várhatóan tovább csökkentik a polgármesteri hivatal idén 50 millióra tervezett dologi kiadásait, s elhalasztják a szociális bérlakások rekonstrukcióját is. Ettől függetlenül a dombóvári önkormányzat idén jelentős mértékű – várhatóan a hiány teljes összegét kitevő – hitelfelvételre kényszerül, hiszen mobilizálható ingatlan vagyona már nincs.

Tolnán az idei költségvetést várhatóan csak 80 millió forint hitelfelvétellel, illetve vagyonértékesítéssel lehet csak egyensúlyban tartani. Szaporítja a gondokat, hogy az elmúlt évben már 70 millió forint adósságot halmozott föl a város. A pedagógusok kötelező béremelése mellett a közalkalmazottak és a köztisztviselők egységesen 13 százalékos béremelésre számíthatnak, ám az intézményeknél átlagosan mintegy 3 százalékos létszámleépítést kell végrehajtani 1999-ben.

K. Zs.

## Elektronikus üzletvitel

Elektronikus kapcsolatok, tranzakciók, információáramlás, gondosan megtervezett, workflow-rendszerekkel irányított munkafolyamatok,

# FIAT-Renault-szövetség alakul

A FIAT és a Renault bejelentette, hogy egyesítik öntödei kapacitásait és tevékenységüket, s ennek eredményeként létrejön a világ legnagyobb autóalkatrészgyártó stratégiai szövetsége, évi 3300 milliárd lírás (2 milliárd dollár) forgalommal. A megállapodás értelmében a FIAT Teksid nevű acél- és fémipari leányvállalata magába olvasztja a Renault öntödei üzletágát.

A tranzakció pénzügyi részletei egyelőre nem ismertek, a két anyacég viszont bejelentette, hogy a Renault a Teksidben alaptőkeemelését hajtja végre, s ennek nyomán tulajdoni részaránya 33,5 százalék lesz. Iparági szakértők egybehangzó véleménye szerint a nemrégiben bejelentett stratégiai szövetség újabb bizonyítéka annak, hogy a két autóipari óriás szorosabb kapcsolatok kialakítására törekszik.

Ismeretes, hogy 1998-ban a két vállalat elhatározta: autóbüszgyártásukat belátható időn belül közös cégbe tereleik. Az ágazati szakértők arra is rámutatnak, hogy a megállapodás része a FIAT új stratégiájának, amelyben fontos

szerepet kapott az autógyártással kapcsolatos tevékenységek megerősítése, bővítése felvásárlások, egyesülések és stratégiai szövetségek révén.

A még 44 százalékban állami tulajdonban lévő Renault négy öntödét viszi be a Teksidbe. A három franciaországi és egy portugáliai öntöde az AT Systemes Renault-leányvállalat irányítása alatt áll. A hírek szerint a Teksid része lesz a Renault alumíniumöntödéje, valamint fémipari kutató- és fejlesztőosztály is. A Renault fémipari üzletága 3600 dolgozót foglalkoztat, s 3 milliárd frankos értékesítés mellett a működési nyereség mintegy 131 millió frank volt. A cégvezetés véleménye szerint a Teksiden keresztül a Renault új piacokra törhet be, ésszerűsítheti beszerzéseit és ügyfeleinek kedvezőbb feltételeket kínálhat.

A Teksid a világon összesen 22 leányvállalattal rendelkezik, 12 ezer főt foglalkoztat, 2305 milliárd lírás értékesítés mellett 104 milliárd líra profitot ért el. A tervek szerint az „új” Teksid még az idei év első felében megkezdi működését, amelyhez azon-

ban szükséges még az Európai Unió Brüsszeli Bizottságának jóváhagyása is. Ugyan csak a tervek szerint a kibővült cég értékesítése öt év alatt 3300-ról 4800 milliárd lírára növekszik, miközben mintegy 1100 milliárd lírás beruházást hajtanak végre.

A szakmában már régóta rebesgetik, hogy a FIAT a világ vezető autógyártói körében stratégiai szövetséget, illetve vagy fúziós partnert keres. A torinói óriáscég vezetése azonban nemrégiben ismételten megerősítette, hogy a vállalat semmiféle egyesülési tárgyalást nem folytat az autógyártási alaptevékenységet illetően. Ugyanakkor arra is rámutattak, hogy a FIAT autógyártáshoz kötődő leánycégei érdekeltek a stratégiai szövetségek létrehozásában, valamint a felvásárlásokban és összeolvadásokban. A cég egyik alkatrészgyártó leányvállalata, a Magneti Marelli például a közelmúltban létesített stratégiai szövetséget a chicagói Midas csoporttal, amely az autójavítási és szervizágazatban érdekelt.

**JMG Magazin Kiadó Kft, a leading Hungarian pu  
pany and part of the international Marquard Me  
looking to fill an important and unique position  
rienced professional in the financial management**

## **The position**

The controller will report jointly to the local general manager, the group finance manager and CFO as a key member of the management team.

## **Responsibilities:**

- coordination of information flow between the finance division and the management.
- preparing monthly management accounts
- P&L reporting and analysis
- monthly and yearly forecasts
- yearly budget planning

## **Requirements**

- We expect the successful candidate to play a leading role in enhancing and developing the financial system and developing new financial products.
- Excellent analytical, financial planning and organisational skills, with experience in former positions.
- The candidate should find challenging situations a challenge and have the flexibility and motivation to meet them.
- High computer literacy
- Good level of spoken and written English are necessary.

# Reformok a Hyundainál <sup>99.</sup> 1.4.

Igencsak elégedetlenek a részvényesek a Hyundai tavalyi teljesítményével, amely többek között a részvényárfolyam 33 százalékos csökkenésében is megmutatkozott. A visszaesés számos külső és belső okra vezethető vissza, abban azonban minden elemző egyetért, hogy a fejlődés első számú akadálya az átfogó reorganizáció halogatása, elmulasztása. Miután a csőd szélére jutott Kia autógyárra kiírt árverést a Hyundai nyerte meg tavaly októberben, a szakértők ettől várják a reorganizációs törekvések megerősödését, s a halaszthatatlan átszervezés megkezdését.

A Kia integrálása a Hyundaiába a tervek szerint 7600

milliárd vonba kerül (5,76 milliárd dollár), s ennek az összegnek az előteremtése rákényszeríti a vállalatbirodalmat a karcsúsításra, a tartósan veszteséges, gazdaságtalan üzletágaktól való megszabadulásra. A tervek szerint a 62 leányvállalatból 27-et bezárnak, az adósságokat pedig az idei év végéig számottevően mérséklék. (Ismeretes, hogy Dél-Korea egyik legnagyobb ipari és kereskedelmi konglomerátuma az autóipar mellett érdekelt többek között a kőolaj- és a vegyiparban, az építőiparban a repülőgépiparban, az áramtermelésben, az áru fuvarozásban, a hajógyártásban, a távközlésben.)

Az ázsiai vállalatóriás eddig elzárkózott a külföldi működőtőke fogadásától, ezen túl viszont ezen a területen is változás várható. A reorganizáció felgyorsítását kényszeríti ki az a pénzügyi nyomás, amely szerint március végéig ki kell fizetni a Kia vételárának 51 százalékát (1200 milliárd wont), s 2008-ig a Kia 6400 milliárd vonos külső tartozását is.

Az átszervezésnek nemcsak a veszteséges üzletágaktól való megszabadulásra kell kiterjednie, hanem számottevő költségcsökkentést kell elérni a megmaradó tevékenységek területén is.



## Az új Honda Accord

A Honda az idén ünnepli alapításának 50. évfordulóját, köszönhetően vásárlóink kitartó támogatásának. A Honda, mint az egyik leg

# Újabb VW-beruházás Pozsonyban

99. 2. 25.


**Európa első számú autógyártója, a Volkswagen a következő években jelentősen kívánja bővíteni gépkocsigyártását Kelet-Európában. Egy nemrégiben tett bejelentés szerint 450 millió márkás beruházással rövid időn belül megkétszerezik a pozsonyi összeszerelőüzem kapacitását, amely így évi 200–250 ezer autó előállítására lesz képes.**

A pozsonyi VW-gyárban jelenleg Golf és Bora típusú kocsikat gyártanak, s idén nyáron megkezdődik a Polók összeszerelése is. A legtöbb Polót továbbra is a VW pamplo-nai üzemében gyártják majd, a cégvezetés döntése szerint azonban a pozsonyi gyár lesz a kettes számú gyártóbázisa a Polóknak, amelyekből a jövőben kevesebbet gyártanak majd a központban, Wolfsburgban. Korábban a VW pozsonyi üzeme elsősorban a sok élől munkát követelő négykerék-meghajtású, ötajtós Golfokat gyártotta. Ezeket a kocsikat a VW a világon máshol nem gyártotta és nem is gyártja. Az új pozsonyi üzem a VW számára az egyik legfontosabb

lesz Európában, s a cég számára igen nagy előnyt jelent, hogy a termelési költségek Szlovákiában töredékét teszik ki a németnek. A beruházás nyomán megvalósuló új festőüzem októberben, a hegesztőüzem és a szerelősor pedig még az idei év vége előtt átadásra kerül. A meglévő és az idén elkészülő pozsonyi VW-üzemek éves kapacitása 200 ezer kocsira emelkedik (öt napos munkahét, napi három műszak), ami négy műszakkal és hétvégi munkával évi 250 ezer egységre növelhető.

A VW jelenleg ötezer dolgozót foglalkoztat Pozsonyban, az idei év végéig a dolgozók száma várhatóan 1500-zal emelkedik. Érdeemes megjegyezni, hogy tavaly a munkások száma ugyancsak 1500-zal nőtt, miközben a gyártott kocsik száma az 1997. évi 40 ezer-ről 125 ezerre növekedett. A pozsonyi VW-üzem kapacitása jelenleg évi 75 ezer kocsi – ennyit tesz lehetővé a szűk keresztmetszetet képviselő festő- és hegesztőüzem.

• G. Gy.



Van, aki t

...s van, aki megvalósítja álmait

Az új 3-as BMW 1.6-os motorral

**Tegye magasabbra a mércét!** A BMW 3-as sorozat új generációja a minőségi ugrásnak, amit az új motorral. Kiváló menettulajdonságai mellett egyedülállóan, szériafelszereléssel szavatolja az utazás biztonságát. Az 5 990 000 Ft-os listaár\* pedig a helyes ár-érték arányt mutatja meg.

09. 3.  
4.

# Astrák Togliattiból?

David Hermann, a General Motors oroszországi igazgatója bejelentette, hogy az orosz gazdasági válság ellenére a 2000. év második felétől a Lada-akat is gyártó AvtoVAZ vállalattal közösen kívánja előállítani az Astrából kifejlesztett új Opel modellt. Az Opel hamarosan aláírja az együttműködésről szóló szándéknyilatkozatot az AvtoVAZ-zal, s várhatóan nyáron kötik meg a végleges szerződést.

A tervek szerint a két vállalat 50-50 százalékos tulajdoni

hányaddal vegyes vállalatot alapít, amely Németországból szállított alkatrészekből szereli majd össze az új autókat. A beruházás értéke elérheti a 174 millió eurót, vagyis mintegy 197 millió dollárt.

Az orosz autópiacon összeomlása miatt a gyártást a tervek szerint csak fokozatosan futtatják fel: az Opel csak középtávon készül az évi 35 ezres kapacitás elérésére. Az Oroszországban gyártandó autókat 10226 eurós (11555 dolláros) áron szándékoznak piacra dobni. A gazdasági helyzet javulása esetén – amely lehetővé tenné a gyártás kibővítését és az Oroszországban előállított alkatrészek felhasználási arányának növelését – a gépkocsi árát a számítások szerint 8692 euróra lehetne csökkenteni. A Volga-parti Togliattiban működő AvtoVAZ autógyár korábban a FIAT-tal működött együtt.

**DAIHATSU  
TERIOS**

**4WD személygépjármű**



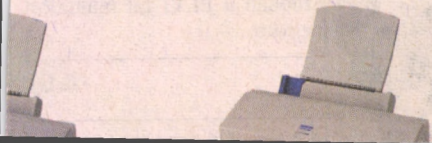
• G. Gy.

A MELLÉKLETET SZERKEZTÉ



## Le a nyomtatási sebesség m, válassza az EPSON-t!

el jó minőségben nyomtathat. Az EPSON mindezt egyszerre  
l a kisirodai felhasználásra tervezett Stylus Color 640-en át  
Color 740-ig minden igényt képes kielégíteni.



HONDA Tejeskedés

# Tejeskedés Kínában

99. márc.  
19.

a Toyota külföldön új gyárakat épít és márkakereskedés-hálózatokat állít fel.)

A tervek szerint 1999-ben a Honda tízezer autót értékesít Kínában, 2001-ben pedig az eladott autók száma meghaladhatja a 30 ezret. A kocsik többségét a Honda két kínai vegyes vállalata állítja elő, néhány típust pedig Japánból importálnak. A Honda két kínai cége február elején kezdte meg a termelést, korábban a Honda importkocsikkal volt jelen a kínai piacon.

A Honda kínai „műveleteit” akkor jelentették be, amikor becslések láttak napvilágot a március végével befejeződő pénzügyi év irányzatairól. A cég japán termelésének 62 százaléka exportra kerül, s miután a jen tavaly október óta folyamatosan erősödik, ez várhatóan kedvezőtlen hatással lesz az anyavállalat teljesítményére. Elemzők véleménye szerint azonban a Honda Motor-csoport (amelybe a külföldi leányvállalatok eredménye is beletartozik) a mostani

pénzügyi évet az előzőnél nagyobb nyereséggel zárja majd.

A kedvező eredmény első sorban annak köszönhető, hogy a Honda növelte értékesítését az USA-ban, döntően az ottani leánycégeknél gyártott kocsik eladásával. A tavalyi esztendő utolsó negyedében a Honda-csoport nettó profitja 65,2 milliárd jen volt – ez az összeg meghaladja az 550 millió dollárt –, ami számottevően magasabb a vártnál.

• G. Gy.