

AZ AUTÓIPAR ÉS AZ EU-POLITIKA

E sorok írója is csak azért foglalkozik ilyen összefüggésekkel, mert ezek alapvetően befolyásolják az autóipar helyzetét. Érdekes ezeket a dolgokat figyelembe venni, hogy az elkövetkező gazdaságpolitikai eseményeket – és abban saját helyzetünket – tisztábban lássuk.



PONYICZKY LÁSZLÓ
az Autótechnika
németországi tudósítója

A 2013-as év egy rövid autóipari jelentése szerint Németországban 2,95 millió új személygépkocsi forgalomba helyezését jelentették be. Azt már sajnos nem merem írni, hogy eladását, mert ez nem igaz. Gondoljunk az autókereskedők ún. „napi személygépkocsi-jelentésére”, ami az új személygépkocsi eladási statisztikáját hivatott (a gyártók számára kedvezően) manipulálni.

A használt személyautók értékesítése viszont ugyanekkor 7,09 millióra növekedett. Ez +3%-ot jelent az előző évhez képest, és 2000 óta először, ismét meghaladja a 7 milliós értéket.

Ez az információ mutatja: az embereknek igenis szükségük van az autóra és vesznek is autót, csak éppen nem újat.

Van, aki erre gyorsan azt mondja: tehát az embereknek nincs pénzük.

Ez nem biztos. Ami biztos: új autóra kevesen adnak ki pénzt. Ez sem új a mai világban. Az autó elvesztette a korábbi emocionális értékét, és nem is olyan státuszszimbólum már mint korábban volt, jó akár egy kicsit régebbi is, ha még az megbízhatóan működik.

Az egyik első gondolat: hiszen ez nagyon jó lehet – ez a sok használt autó – a szervizeknek, autójavító műhelyeknek.

Erről azonban többet a szervizek/műhelyek tudnak mondani, mivel ide még sok más egyéb is tartozik, ami a szervizek/műhelyek „kiterheltségét” befolyásolja (pl. a gyártói diagnosztikai és frissítési szoftverek megfizethetősége stb.).

A GAZDASÁGI HELYZET

Lássuk először – a teljesség igénye nélkül – a jelenlegi fontosabb gazdaságpolitikai okokat Európában, ami már egy jó ideje (a statisztika szerint is) a fogyasztó bizonytalanságához és az ún.

„Konsumverweigerunghoz” („vásárlói bojkott”) vezet:

- A széles rétegek általános, napi egzisztenciális bizonytalansága a jelenlegi „Globalizáció II”-ben. (A „Globalizáció I” 1870–1914-ig tartott (!), és még sokkal radikálisabb volt az akkori korban, mint a mostani.)

- Elégedetlenség a nemzeti és speciálisan az EU gazdaságpolitikával.

- Az EU és a nemzeti politika a lényeges információkat „visszatartja”, de kerülőúton mégis elérkezik a széles, különböző társadalmi rétegekhez – akik ezáltal még inkább bizalmatlanok lesznek a választott nemzeti és nem választott/nem legitim EU-politikusokkal szemben –, akik túlságosan beavatkoznak a nemzeti politikába. Sokszor anélkül, hogy ismernék a specifikus nemzeti sajátosságokat.

- Bár egyre kevesebbet beszélnek róla, de a bankkrízis még nem múlt el, csak sikeresen elterelték a figyelmet róla a bankárok, valamint a nemzeti és EU-politikusok.

- Az államadosságok olyan módú növekedése, amikor „egyszerű módszerekkel” (takarékoskodás stb.) már nem lehet a helyzeten úrrá lenni. Az államadosság krízissé válik. Ezáltal nagyon valószínű, hogy ismét az adófizető polgáron a sor (ki máson...), hogy a mindenkori államadosságot a saját spórolt pénzével és egyéb vagyonára kivetett plusz adókkal csökkentse.

Erre utal az IWF-nek tett javaslat Reinhart-tól és Rogoff-tól az államadosság csökkentésére: plusz adó kivetése a megtakarított pénzekre, infláció, a tőkeforgalom kontrollálása, és „Egyéb Pénzügyi Repressziók”. Ebbe nagyon sok, eléggé kellemetlen dolog fér bele.

Ehhez kapcsolódóan érdemes megtekinteni az egyes EU-országok GDP-százalékában kifejezett jelenlegi államadósságát:

- Írország (406%),
 - Portugália (381%),
 - Spanyolország (300%),
 - Görögország (286%),
 - Olaszország (262%),
 - Franciaország (252%),
 - Németország (400%) (a mediterrán országoknak adott bankgarancia miatt ilyen nagy a %-os érték).
- A fentiek jelentik a biztosítások (életbiztosítás) és a pénz (a megtakarított pénz) elértéktelenedését (annak veszélyét), ezért az autót vásárló potenciális vevők, ha egyáltalán pénzt adnak ki, akkor inkább aranyba, ingatlanba, részvényekbe fektetnek be, minthogy egy új autót vegyenek. A veterán autót az egészen más, az befektetés.
 - A vitathatatlanul fennálló eurókrízis is erős befolyásoló tényező, melyet az északi államok által a mediterrán déli országoknak nyújtott explicit (konkrét pénzek) és implicit (az Európai Központi Bankon keresztül pl. Target II, ESM stb.) állandó pénzügyi támogatás generál. Ezt olyan pénzügyi szakemberek véleménye támasztja alá, mint pl. prof. dr. Max Otte, aki egy nagyon visszafogott, abszolút tárgyilagos szakember. Otte azon kevesek közé tartozik, akik a bankkrízist (2007) előre megmondták, és emiatt akkor még senki nem vette őt „komolyan”. Szerinte az euró majd legkésőbb akkor szűnik meg, amikor Németország pénze elfogy (ezt ő kb. 2014-re teszi). Tartalmilag ugyanilyen értelemben nyilatkozott az euróról, de sokkal korábban Alan Greenspan („ex”-FED) is. Ez azért figyelemre méltó, mert a két szakember két teljesen különböző gazdaságpolitikai szemlélettel rendelkezik. De ebben egyetértenek! Kiszivárgott az is, hogy Merkel – most először (2013. dec.) – egy euró „mentéssel” kapcsolatos EU-megbeszélésen elvesztette az eddigi sztoikus nyugalmat. Ennek pénzügyi oka van. Németország pénze is definitív elfogyott. A 2013-as hivatalos EU Vagyon Statisztikában Németország a 15. helyen van, miközben Spanyolország

- 5., Olaszország 6. és Franciaország 7. Ebben az értékelésben benne vannak a saját néven bejegyzett ingatlanok is. Hogy ezek ki vannak-e már fizetve vagy még a bank a valódi tulajdonos (a háttérben), az itt nem derül ki. Ennek ellenére Németország – mint az egyetlen politikailag nem szuverén állam az EU-ban – mindent meg fog tenni politikai okok miatt, amíg Merkel a kancellár (még 4 év), hogy az eurót életben tartsa. Hogy ez sikerül-e, az egy másik kérdés.
- Koncepció nélküli esetleges és kiszámíthatatlan nemzeti és EU-politika. Vagyis a nemzeti és EU-politikusok egyetlen célja a saját „status quo” (a jelenlegi pozíció) fenntartása s ezáltal a saját zsebük megtömege.
- A politikát/politikusokat jelenleg a különböző „lobbik” irányítják, ahol ki kell emelnünk a finác és konszern lobbikat. Ahol is a „normál adófizető polgár” lobbija, ha egyáltalán van, úgy viszonyul a bankárlobbihoz, befolyását illetően, mint egy csatahajó egy egyes csónakhoz – ahol a bankárlobbi a csatahajó (lásd: C. Crouch elemzését). És itt most ezt abba is hagyom, mert ez a lista egyébként még nagyon hosszú.

FOGYASZTÓI ELVÁRÁSOK

Most nézzük meg az egyes (átlag) fogyasztói elvárásokat az autópárral szemben. Mi fontos a vevőnek? (Ez a rövid lista tartalmilag a konkrét ÁTLAG vevő visszajelzésén alapul. Ezt én csak „diszkréten kommentálom”, a lényegét, tényeket természetesen változtatlanul hagyva. Ide tartoznak azok az elemek is, melyek feleslegesen megdrágítják az autót.) Tehát: mi fontos a vevőnek? Ami a legfontosabb: A-tól B-ig megbízhatóan, gond nélkül eljutni. Az árnak „megérhetőnek” kell lenni. Az ember tudja, miért kerül egy BMW anynyiba, amennyibe, még ha nem is tetszik az ár, és miért kerül egy Dacia „emennyibe”. A vevő a „prémium márka image”-t is megfizeti. És helyre tudja tenni, minek, mennyi az image-felára, megéri-e neki a nagyobb vételárat kifizetni. Annyi technika legyen egy normál autóba, amennyi szükséges. Nem kell például ár-

drágító futómű „csoda” max. 150 km/h-ra.

A törvényi előírásokon túl a beépített vezetőtámogató asszisztensek fontosak, de legyenek választhatóak.

Nem beszélve az infokommunikációs be rendezésekről. Van, akinek kell, nagyon kell, van, akinek nem.

Kis üzemi és karbantartási költségek, hosszú garancia.

A tényleges eredmény, jó ár-érték arányba hozó műszaki megoldások. Például a földgáz hajtóanyagú VW „up”, amely egyébként kevesebbet is fogyaszt, mint a jelenlegi kis hibridek. A hibrideket egyébként sem tekinti a széles német vevőkör „valódi” innovációnak.

Kedvére való legyen az autó. Kinek ez a fokozott környezetvédelmet jelenti, egészen a villanyhajtásig, másoknak a sportosság, a motorhangot.

KÖVETKEZTETÉSEK

„Súlypontilag” az autóipar felkészült a kihívások teljesítésére. Technikailag készen van az elektromos hajtás (villamos) gépészete, vannak már sorozatgyártásra érett tüzelőcellák. Hiányzik az elektromos energiatárolásnak egy mainál lényegesen jobb megoldása. A földgáznak kellene még jobban szabad utat adni. A szélenergia áramtermelését is metán előállítására lehet fordítani.

Most már a politikán lenne a sor. Megfelelő támogató törvényeket hozni, és azokat következetesen megvalósítani. Látható az is, hogy a jelenlegi európai gazdasági helyzet miatt lényeges „trendváltozás” csak akkor lesz, ha a gazdasági és pénzügyi mutatók változnak. Ez várható is, csak – megítélés szerint – az a helyzet, hogy inkább rosszabbra, mint jobbra. Az is világos, hogy Németország – mint az egyik vezető gazdaság Európában – ezeknek a kérdéseknek a megválaszolásában nagy szerepet játszik. Ennek ellenére a „ravasz” az EU déli államok kezében van – mivel gazdaságpolitikailag ezek a legbizonytalanabbak és emiatt reakciójukban a legkevésbé kiszámíthatóak.

Még egy dolog biztos: a vezető politikuskokban és pártokban továbbra sem bízhatunk – minden szempontból alulkvalifikáltak, ami a gondok megoldását illeti.

Ők azon gondok megoldását szorgalmazzák, amit ők találtak ki, vagy amit valamilyen befolyásos lobbirájuk kényszerített. Persze azt is inkább csak a választások után, amikor a választópolgár már semmit nem tud befolyásolni.

Egy dolog a fentiekből biztosan látszik: az autóiipari és az ezzel kapcsolatos technikai problémák inkább megoldhatók, mint a gazdaságpolitikai gondok. Az EU reálpolitika kiértékelésekor feltűnik, hogy az egyes résztvevők nem a fontos politikai és gazdasági célok (ha ezeket

egyáltalán felismerik) megoldásán dolgoznak, hanem egy kalkulált, kontrollált együttes csődbemenésre számítanak – minél később, úgy, hogy akkor már senkinek ne maradjon egy fillérje se. Ez

az, ami az egészet még pluszban nagyon megdrágítja.

Sajnálom, hogy ilyeneket kell mondjak, de itt „happy end”-et egyelőre nem látok, viszont ezeket jó tudni. ■

Forrás:

Carmen Reinhart és Kenneth Rogoff: Working Paper (IWF)

Dr. Daniel Stelter munkái (1990–2013 Unternehmensberater bei der Boston Consulting Group (BCG), zuletzt als Senior Partner und Managing Director und Mitglied des BCG Executive Committee. Von 2003 bis 2011 verantwortete er weltweit das Geschäft der BCG Praxisgruppe Corporate Development / Strategie und Corporate Finance).

C. Crouch: Postdemokratie

ÚJAUTÓ-ÉRTÉKESÍTÉS – 2013

ÚJAUTÓ-ÉRTÉKESÍTÉS – 2013. DECEMBER



A JATO Dynamics decemberi új autó forgalomba helyezési összesítése szerint 2013. december hónapban összesen 5047 darab új személygépkocsi, valamint 1507 darab 3,5 tonna összsúlyt nem meghaladó kishasznongépjármű került forgalomba. A személygépjárművek esetén ez a forgalomba helyezési mennyiség a tavaly decemberi számoknál 1%-kal kevesebb. A kishasznongépjárművek esetén az előző év decemberi eredményeihez képest 48%-os növekedés történt.

Decemberben a legsikeresebb autómárka (személyautó és összes hasznongépjármű) a Ford volt, 866 darabszámmal. Modell szinten a legtöbb Skoda Octaviából (270 db), Opel Astrából (218 db) és Ford Focusból (210 db) kelt el decemberben. A 3,5 tonna össztömeget meg nem haladó

kishasznongépjárművek eladása terén a december a Fordnak kedvezett. 321 db-os forgalomba helyezéssel. A magyar gépjárműpiac céges és magáneladások tekintetében továbbra sem mutat számottevő változást. Az új autó forgalomba helyezések többsége, 76% céges, míg a magáneladások a piac 24%-át teszik csak ki.

MAGYARORSZÁGI ÚJAUTÓ-ÉRTÉKESÍTÉS – 2013

A teljes év összesítése az előző évhez képest 6%-os növekedést mutat. A 2013-as évben összesen 56 427 új személyautó és 11 409 új kishasznongépjármű került a magyar utakra. 2012-vel összevetve, a 2013-as év értékesítése 5%-kal előzi meg a 2012-es évet. A személyautóknál a teljes év összesítése 6%-os növekedést mutat. A 2013-as év újautó-eladásai nagyjából a várakozásnak megfelelően alakultak a jelen gazdasági környezetben, bár az üzletág sikeres működéséhez legalább évi 100 000 db-os újautó-eladásra lenne szükség.

A 2013-as teljes darabszámok tekintetében is a Ford került ki győztesen 7879 db-os össz. forgalomba helyezéssel, mellyel a hazai piac 11%-át sikerült lefednie a márkának. Ha csak a személyautók piacát nézzük, akkor a 2013-as év győztese az Opel lett 6150-es darabszámmal, és mintegy 11%-

os piaci részesedéssel. A második a Skoda, 5958 db-bal, a harmadik pedig a Ford 5539 db-bal, akit a Volkswagen (5178) és a Suzuki (3941) követ a toplistán. Az éves modellranglistát továbbra is az Octavia vezeti 3170 db-os eladással, második helyen az Opel Astrával (2225 db), mögötte, a harmadik helyen a Ford Focussal (2147 db).

A kishasznongépjárművek esetén a teljes 2013-as év értékesítése 5%-kal előzi meg a 2012-es évet, az össz. eredményt nézve a toplistát itt is a Ford vezeti (2329 db) a Fiat (1728 db) és a Volkswagen (1486 db) előtt. 2014-re további 7–10%-os piacnövekedés várható, ami még mindig messze elmarad a szektor profitábilis működéséhez szükséges darabszámoktól. A 2014-es növekedés-előrejelzést részben az előregeedett autópark lassú cseréje alapozza meg, részben pedig a folyamatosan növekedő szervizköltségek fogják inkább új autó vásárlására ösztönözni mind a céges, mind a magánvásárlókat. Nagyban befolyásoló tényező lesz 2014-ben az újra exportált, valójában nem belföldi eladású autók mennyiségének alakulása, ugyanis 2013-ban ezen re-exportált autók a piac mintegy 20%-át tették ki. Kimagasló piacnövekedésre csak abban az esetben számíthatnánk, ha a szakmát támogató ösztönző programokat vagy adókedvezményeket foganatosítana a kormány.

TOP 10	DECEMBER	CÉG
Ford	866	85%
Opel	786	75%
Volkswagen	589	83%
Skoda	524	89%
Toyota	458	60%
Renault	409	83%
Dacia	331	63%
Suzuki	310	38%
Fiat	289	89%
Peugeot	259	88%

Információ: hungary.enquiries@jato.com