



A Porschének gyárt tükröket a mosonmagyaróvári SMR

A Porsche számára gyárt személyautó-tükröket az SMR Automotive Mirror Technology Bt. – közölte az indiai tulajdonú, mosonmagyaróvári társaság vezérigazgatója az MTI-vel. Tibori Pál Levente elmondta: tavaly novemberben keresték fel a Porsche illetékesei a gyárat, majd néhány héttel később jelezték, hogy az SMR-re cserélik le eddigi, németországi beszállítójukat.

A tervezés idején Cajun néven futó, az idei frankfurti autóipari kiállításon Macanként bemutatott modell tükröi készülhetnek a magyarországi gyárban. A fejlesztés központja az SMR győri laborja – tette hozzá. Közlése szerint már tervezik a tükrök gyártósorát, amelynek összeszerelése azt követően kezdődhet meg, hogy a Porsche jóváhagyta a tükrök tervét.

„Az évi 150 ezer tükrő 14 milliós éves termelésünk kis hányada, de segít elérni tervünket, hogy 2013-ra száz százalék közelébe emelkedjen tavaly ősszel felavatott mosonmagyaróvári üzemünk kihasználtsága” – jegyezte meg a vezérigazgató, megemlítve: bíznak abban, hogy további Porsche-típusok beszállítói szerződését is elnyerik a jövőben.

Az SMR (Samvardhana Motherson Reflectec) a 2010-es üzleti évben 2,7 milliárd dolláros forgalmat elkönyvelő Samvardhana Motherson Group tagja. A vállalatcsoport minden ár- és járműkategóriában gyárt külső és belső tükröket. Észak-Amerika, Európa, Ázsia és Ausztrália szinte minden autógyárának beszállítója. A cégcsoport a világ 23 országában több mint 90 gyártóhelyen működik, munkavállalóinak száma meghaladja a 40 ezret. Az SMR mintegy hatezer munkatársat alkalmaz, negyedüket Magyarországon. Az itteni cég tavaly mintegy 200 millió eurós forgalmat ért el.

MTI

Csökken az autóláz a kínai piacon

Kínában az autóeladások 3,4 százalékkal visszaestek az idén az első negyedévben a tavalyi év azonos időszakához képest – közölte a kínai autógyártók szövetsége (CAAM) szerdán.

Január és március között 4,79 millió darab új autó talált gazdára, s a szakemberek szerint márciusban már némi lendületet vett a piac. Ekkor 1,84 millió gépkocsit adtak el, ami februárhoz képest 17,33 százalékos emelkedés, de alig több mint 1 százalékos bővülést éves bázison.

A statisztikából kiderül, hogy a haszongépjárművek területén sokkal jelentősebb a csökkenés a gyártott mennyiséget és az értékesítést illetően is, 2011 első negyedévi adataihoz képest meghaladja a 10 százalékot.

A nemzeti fejlesztési és reformbizottság árfigyelő központjának jelentése szerint az elmúlt hónapban némileg csökkentek a hazai gyártású gépkocsik árai, míg az import autóké nőtték. A hazai gyártású személyautók esetében a tendencia három hónapja tart, márciusban 1,7 százalékos volt az áresés a tavalyi év márciusi adataihoz képest. Az import szedánok ára 2 százalékot meghaladó mértékben emelkedett az előző hónapoz képest.

A világ legnagyobb autópiacán 2009-ben – a központi ösztönzők hatására – 46 százalékos volt az eladások bővülése, 2010-ben pedig 32 százalékos. 2011-ben azonban az intézkedések visszavonása következtében 2,5 százalékra mérséklődött az értékesítés növekedése, 18,5 millió darab kelt el. 2012 első két hónapjában – 6 százalékos visszaeséssel – az elmúlt 7 év legrosszabb eredményét könyvelte el az iparág.

MTI

Az európai autópiacot az elmúlt 18 év legnagyobb válsága fenyegeti

Az Európa-szerte gyengélkedő autópiac elébe megy az újautó-vásárlóknak – meglepő módon azonban a megrendelt autók szállítási idői nagyon nagyok. A lassuló értékesítés ellenére úgy tűnik, hogy az autógyártóknak problémájuk van azzal, hogy a gyártási rendszerük elég flexibilisen reagáljon a piaci igényekre. Ezek az eredményei Duisburg –Esseni Egyetem Autóipari Kutatóközpont (CAR – Center Automotive Research) tanulmányának. Ennélfogva az európai autópiac legnagyobb értékesítési válság előtt áll a '90-es évek közepe óta. A jelentésben az első 2 hónapban 164 000 járművel kevesebbet értékesítettek, mint egy évvel korábban. A Hyundai, Mercedes, Mini, Jaguar/Land Rover és Skoda kivételével az összes autógyártót elérte a visszaesés. „A következő hónapokban tovább csökkenő eladással kell számolni. 2012 az elmúlt 18 év legrosszabb éve lesz” – írja a központ igazgatója, Ferdinand Dudenhöffer. Ugyanakkor az ügyfeleknek, akik egyéni autót rendeltek, átlagosan 3,6 hónapot kell várni a kiszállításra. A Volkswagennél Németországban a szállítási idő 5 hónap is lehet, mely a legmagasabb. „Ugyanakkor a VW az európai piaci része-

sedési növekedése ellenére az értékesítés csökkenésével küzd” – állítja Dudenhöffer.

A szakértő felsorolja, hogy a VW Golfnak átlagosan 18 hetes szállítási ideje van, tehát jó négy hónap. A Golf Variantnál és a Tiguannál ez 32 hét is lehet, azaz 7 hónap. A három megnevezett variáns azonos platformra épül, így a különböző szállítási idők több mint egy tünet a hiányzó flexibilitásra Dudenhöffer értékelése szerint. Összességében a szakértő a csökkenő kereslet és a hosszú, részben tovább növekvő várakozási idő ellentmondása az ismertetőjele a rugalmatlan gyártási rendszernek, mellyel a gyártók csak lomhán tudnak a piaci igényekre reagálni. Ez hosszú távon veszélyes. „Ha egy gyenge piacon a potenciális ügyfeleknek még tovább kell várniuk az új autóra, fennáll a veszélye, hogy az ügyfelek a versenytárhoz mennek.” Egy vigaszuk azonban maradt a nagy német autógyártóknak: nem egyedül csak Európából élnek. A kínai és az észak-amerikai piac már ma központi jelentőségű.

SzJ

Feledékenyek az év közben kötelező biztosítást váltó autósok

A 2010 eleje óta vásárolt autók tulajdonosainak a vásárlás napjától számítva egy évre szól a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításuk (kgfb), de egyharmaduk még mindig azt hiszi, hogy biztosításuk az év utolsó napján jár le – közölte felmérésének eredményét a Genertel Biztosító.

A kgfb-törvény hatályba lépésétől szűnt meg a szerződések egységes év végi lejáratja. Az autósok mintegy 20 százaléka került azóta abba a kategóriába, ahol a vásárlás napja a kgfb évfordulója. A biztosítók november-decemberi zajos kampánya – amely az autósok nagyobb hányadának szól, folyamatosan csökkenti a kgfb-átlagdíjakat. A tavalyi kampányban ez már évi 20 598 forintra esett. Ebben azonban szerepet játszott az is, hogy olyankor speciális kedvezményeket kínálnak a biztosítók, amelyeket nem kapnak meg az év közben váltók. Az ő számukra mindig drágább 4–5 ezer forinttal az éves díj. A tavalyi kampányban fordult elő először, hogy – több biztosítónál – az évközi váltók is a kedvezményes díjjal válthattak biztosítót, ha azt előrehozva megtették. Most alakul ki egy másik gyakorlat, amikor egyes biztosítók az évközi váltóknak is adnak kedvezményt. Miután a megkérdezett évközi váltók 34 százaléka úgy vélte, hogy az év végén jár le a biztosít-



tása, az ebbe a csoportba tartozók sokkal kevésbé figyelnek arra, hogy a kedvezőbb díjű biztosítást válasszák. Ennél is gyakoribb, hogy nem mondják fel a lejárat előtt 30 nappal a meglévő biztosításukat, e nélkül viszont ott ragadnak a korábbi biztosítójuknál. A Genertel megvizsgálta azt is, hogy a magyar – alig több mint 20 ezer forintos – kgfb-átlagdíjjal szemben mennyiért lehet átlagosan autót biztosítani a környező országokban. Az eredmény: Romániában 31 ezer, Szlovákiában 41 ezer, Horvátországban 57 ezer, míg Szlovéniában 61 ezer forint az átlagdíj.

MTI

Elektromobilitás: csalódás az eufória helyett

Nem régóta van, hogy az egész autóipar „fezülség” alatt áll. Az elektromobilitás egy megatrend volt, majdnem az összes gyártó bemutatta az elmúlt években saját elektromos tanulmányát és drága programját. A szövetségi kormány Németország számára ambiciózus célokat fogalmazott meg – 2020-ra 1 millió elektromos autó fog a német utakon „surrogni”. Mégis eközben a csalódottság terjed.

A kevés elérhető villamos autó továbbra is szűk piaci termék, a kritika növekszik. Drága, korlátozott hatótáv és nehezen beszerezhető – akkor is, ha a Genfi Autószalonon a gyártók továbbra is a „zöld” oldalukra esküsznek. A búcsú a belső égésű motortól egyre távolabb került, mint ahogyan azt sokan korábban gondolták. „A járművek villamosítása a végcél, de nem követhetjük el azt a hibát, hogy arra gondolunk, hogy ez lesz az azonnali válasz az energiaproblémáinkra” – állítja a FIAT-Chrysler főnök, Sergio Marchione a vásáron.

Németországban az elmúlt évben a KBA adatai szerint 2200 villamos autót helyeztek forgalomba a körülbelül 3,7 millió új autó közül. Az Ampera gyártásának kezdetéig kizárólag külföldi gyártók voltak a német piacon. Júniusban másodikként a Daimler fog megjelenni az Elektro-Smarttal. A BMW az első elektromos autójával, az i-családdal, valamint a VW 2013-ban jelentkezik a sorozatgyártással.

Mindamellet a „Car of the Year 2012”, az Év Autója egy villamos autó. Az Opel és GM az iparág legrégebbi kitüntetését vitte haza az Ampera/Volt párossal. A díj balzsam a konszernnek, mert az autók eddig igen negatívan tündek fel. Egy Volt leégése után a piaci bevezetést későbbre tolták, az USA-ban az alacsony megrendelésszám miatt hetekre leállt a gyártás. Ugyan az Opel 2012 10 000 meg-

rendelést remél, de a több mint 42 000 eurós (12,5 millió forint) vételárát csak a tehetős „fanatikuskok” engedhetik meg maguknak.

A svájci vásáron 2012-ben ismét a „tradíciók” voltak előtérben: autók belső égésű motorral. Ugyanis a benzineseknél és a dízeleseknél még sok javítási lehetőséget látnak a mérnökök. „A potenciál, melyet a belső égésű motor kínál, még hatalmas” – állítja Martin Winterkorn, a VW első embere, és bejelentette, hogy a továbbfejlesztésbe milliárdokat fektetnek be.

WWW.KFZ-BTRIEB.VOGEL.DE

Leszálló ágban az EU biodízelipara

A tavalyi üzemleállításokat az idén várhatóan újabbak követhetik az Európai Unió biodízeliparában – jelentette elemzőkre hivatkozva a Thomson Reuters. A növekvő költségek mellett ugyanis az Argentínából és Indonéziából dömpingben érkező biodízel, valamint a politikai hátszél lanygulása sem kedvez a termelési kedvnek. Mindez főleg a spanyol és olasz gyártókat sújtja, amelyek elsősorban ráadásul importálják a nyersanyagot, például a repcét. Olaszországban, ahol tavaly 29 százalékkal esett a termelés, még az üzemanyagadók emelése is rontja az üzleti kilátásokat, de a vezető európai biodízel-termelő, Németország kapacitásai is jelentősen szűkülhetnek. Két helyi gyártó 2012-ben csődöt jelentett, és a 49 helyi gyár mintegy fele vagy már leállította termelését, vagy fizetéképtelenné vált. A második nagy termelő, Franciaország kínálata talán egy várható kedvező jogszabályváltozás miatt akár nőhet is az idén, ám aligha éri el a 2009-es és a 2010-es szintet. Meghatározó szakcége, a növényolajbázison gyártó Diester termelése tavaly 15 százalékkal csökkent. Az EU biodízel-termelése egy évtizedig tartó gyors felfutás után 2010-ben tetőzött 9,6 millió tonnával.

VILÁGGAZDASÁG

A NABI újabb megrendelést kapott az Egyesült Államokból

49 darab új, 40LFW típusú autóbusz gyártását és leszállítását rendelte meg a NABI-tól az amerikai Broward County közlekedési vállalata. Az elégedett vevő legutóbb tavaly augusztusban bővítette flottáját 50 darab új NABI autóbusssal. A Magyarországon gyártott járművekkel együtt összesen közel ezer NABI jármű szolgálja majd a floridai térség utasait.

A NABI budapesti gyáregysége az év végéig teljesíti az újabb megbízást, mintegy 100 főnek biztosítva megélhetést a válságban lévő magyar autóbusziparban.

A NABI budapesti gyáregységében készülő új autóbuszok dízel, illetve környezetbarát dízel-hibrid hajtáslánccal lesznek felszerelve, és a gyártó olyan modern kényelmi megoldásokkal is ellátja a járműveket, mint például az elektromos hűtésrendszer, a vezeték nélküli internet-hozzáférés vagy a hordozható számítógépek töltésére alkalmas állomások. A nehéz gazdasági körülmények ellenére az idei év sikeresen alakul a NABI számára. A március folyamán bejelentett 150 darabos Los Angeles-i CompoBus megrendelésnek köszönhetően újra bővítette gyártókapacitását a kaposvári üzem, ahol a munkaerő-felvétel egészen júniusig folyamatosan zajlik.

NABI-SAJTÓKÖZLEMÉNY

Olcsóbbá vált az autóbérlés

Országos szinten húsz százalékkal növekedett a cégautó-üzembhelyezések száma az év első négy hónapjában a tavalyi év azonos időszakához képest, ezzel változatlanul a vállalati szegmens beruházásai jelentik a magyarországi gépkocsi-értékesítés közel háromnegyedét. A LeasePlan Hungária Zrt., hazánk vezető flotta- és gépjárműkezelőjének legfrissebb elemzéséből az is kiderül, hogy egyre több mikro-, kis- és közepes vállalat keresi és veszi igénybe a cégek számára idén még kedvezőbb feltételekkel elérhető operatív lízingkonstrukciót.

Az év elején érvénybe lépő új törvényi szabályozás – amely révén az üzleti használat arányában visszaigényelhetővé vált a tartós bérleti díj áfája – hozzájárult ahhoz, hogy növekvő újautó-értékesítési számok jellemezték az idei év első harmadát. A korábban inkább nagyvállalatok körében népszerű tartós bérlet így a kis- és közepes vállalatoknál is egyre gyakoribb gépjármű-beszerzési konstrukcióvá válik. A kilencezer gépkocsit üzemeltető LeasePlan adatai szerint a kkv-szektorban 20%-kal több vállalkozás választotta idén az operatív lízingkonstrukciót, mint tavaly. Pesti Tímea, a vállalat kereskedelmi igazgatója úgy véli, idén akár már egy-két cégautó esetén is érdemes tartós bérletre váltani. „Azon túl, hogy az operatív lízinggel lehetővé válik az áfamentes finanszírozás – hisz a flottakezelő az autó nettó beszerzési árából kalkulálja a havi bérleti díjat –, az általános forgalmi adó visszaigénylés révén több mint 20%-kal olcsóbbá válik a