



cégautó. Felszabadíthatók a korábban gépkocsiba lekötött pénzügyi források, a havi bérleti díjak költségként elszámolhatóak és az autók karbantartásával, üzemeltetésével, kárügyintézésével kapcsolatos teendőkről a flottakezelő gondoskodik.”

A költséghatékonysághoz hozzájárul a cég tevékenységének leginkább megfelelő gépkocsitípus, felszereltség és motorfajta kiválasztása is. Egyre inkább elvárás a vállalatok részéről, hogy már az autó megrendelésekor takarékos megoldásokat javasoljon számukra a flottakezelő. A LeasePlan statisztikáiból kiolvasható, hogy idén 30%-kal több olyan járművet helyeztek forgalomba, melynek nettó havi bérleti díja 100 ezer forintnál kevesebb. A havidíjcsökkenés egyik legfontosabb oka, hogy az átlagos futamidő több mint fél évvel nőtt ebben a havidíj-kategóriában. A futamidő-növelés eredménye, hogy akár egy-egy felső-közép kategóriás gépkocsi havi bérleti díja is lemehet 100 ezer forint alá.

A flottakezelő elemzéséből kiderül az is, hogy az év első hónapjai az autómárkák rangsorában a tavalyihoz képest nem hoztak jelentős változást; most is a Ford, az Opel, a Volkswagen és a Renault áll az élen. A teljes idei kishaszon- és személygépjármű-piacot tekintve elmondható, hogy bár a Ford 2500 körüli eladott járművel őrzi piacvezető pozícióját, az Opel és a Volkswagen közel 2300 eladott járművel szorosan felzárkózott. Egyre több kedvező ajánlattal jelentkeztek olyan, korábban kevesebb flottaautót értékesítő márkák, mint a Hyundai, a Kia, a Fiat vagy a Citroën, amelyek ezáltal idén nagymértékben növelni tudták cégautó-értékesítéseiket. A LeasePlan számai arról is árulkodnak, hogy ebben az évben lényegesen több kishaszonjármű és egyterű autó talált gazdára. Ezzel párhuzamosan az országos cégautóadatok a kis- és alsó-közép kategóriás személygépkocsi szegmensben is szignifikáns növekedést mutatnak.

Meglepő talán, hogy a gázolajat sújtó tavalyi év végi jövedékiadó-emelés ellenére a flottakezelő által üzembe helyezett autók között idén nyolc százalékkal nőtt a dízelautók aránya, amely azt mutatja, hogy a fogyasztás szempontjából jobban optimalizált autók a teljes futamidőre vetítve továbbra is takarékosabb megoldást jelenthetnek.

Új gyár építését tervezi a BMW

Németországon kívül tervez új üzem építenie a BMW, az egyik lehetséges célpont Mexikó lehet, ahol az alacsony munkaerőköltsé-

éseket használhatja ki a társaság. A német Handelsblatt úgy tudja, hogy Mexikó mellett Kelet-Európa lehet a másik helyszín, a szlovákiai Kassa, illetve a magyarországi Miskolc jöttek szóba a cégnél. A BMW egyelőre nem kommentálta az értesítéseket a Reutersnek, de korábban tagadta a hírugynökségnek, hogy Szlovákiában tervezne gyárat a cég. A német autógyártó Brazíliában is tervez gyárépítést, de elállhat ettől a tervétől, ha az új kormány gazdaságpolitikája miatt nem lenne nyereséges a helyi cége.

A gyárépítésről és annak helyszínéről őszre szülehet meg a döntés. A vállalatnak szüksége van a kapacitások bővítésére, ha teljesíteni akarja középtávú célkitűzéseit, miszerint 2016-ra 2 millió darabra növelni az értékesítés volumenét évente a tavalyi 1,67 millió darabról.

MTI

GÉMOSZ



vezetőségválasztó közgyűlés

A GÉMOSZ, a Gépjármű Márkakereskedők Országos Szövetsége 2012. május 24-én megtartotta tisztújító közgyűlését, mely 64%-os, kiemelkedően nagy részvétel mellett Gablini Gábort egyhangúlag megerősítette elnöki tisztségében. A GÉMOSZ elnökségének tagjait szintén egyhangú szavazással választották újra. Az alelnöki posztokat Balogh Árpád, Cseri József, Szuna József tölti be, az elnökség tagjai Giczy Árpád, Ivanics Lajos, Juhász Tibor, Konkoly Eszter, Krénusz Ferenc lettek. Az ellenőrző bizottság elnökének Török Mátyást választották meg. Az ellenőrző bizottság tagjai: Csontos Gábor és Pajor Ákos lett.

A tisztségében megerősített elnök és az elnökség a GÉMOSZ eddigi elveit, elsődlegesen a szakmaiságot figyelembe véve folytatja munkáját. Gablini Gábor elnöki köszöntőjében hangsúlyozta, hogy a szakma érdekeit tartva mindig elsődlegesnek, az előző évekhez hasonlóan, a szakmai szervezetekkel továbbra is az együttműködés jegyében szeretnék folytatni munkájukat.

Az Autótechnika szerkesztősége nevében gratulálunk a megválasztott elnökségnek, további eredményes munkát kívánunk!

Új vezető a Continental Engine Systems üzletágánál

Február elsejével Wolfgang Breuer vette át a Continental Engine Systems (motorrendszerek) üzletágának a vezetését. Breuer legutóbb

a Mahle-konzern üzletvezetésének volt a tagja. Az Engine Systems üzletág a Powertrain (hajtáslánc) divízió belüli motorvezérlőket, befecskendező-rendszereket fejleszt és gyárt benzin- és dízelmotorokhoz. Az üzletágat korábban Gerhard Böhm vezette, aki a pozíciót saját kérésére adta át és a Continentalt május 31-ével hagyta el, hogy ismét a saját tanácsadói vállalatával foglalkozhasson.

SzJ

Vezetőcsere a Federal Mogul élén

Március 31-ével José Maria Alapont lemondott a Federal Mogul elnöki és vezérigazgatói posztjáról és nyugdíjba vonult. Az átmeneti időben a 61 éves Alapont a vállalatnál marad mint tanácsadó és 2013-ban az igazgatótanácsi éves gyűlésen még megjelenik. Utóda április elsejétől a német Rainer Jückstock. Az 52 éves mérnök eddig a Powertrain Energy (hajtáslánc-energia) üzletág alelnöke volt. Jückstockot is felvették természetesen az igazgatótanácsba. Jückstock a mérnöki képesítését a katonaságnál szerezte meg. 1990-ben került a Federal Mogulhoz, a drezdai gyárba, 2002-ben pedig a konzernközpontba Soutfieldbe (USA).

SzJ

Több tízezer villanyautó állhat forgalomba Magyarországon

Magyarországon ugyan megtörténtek az első lépések az elektromos autók elterjesztésére, azonban az ilyen járművek száma várhatóan az átlagos európai mennyiséget is nehezen közelítheti meg az évtized végére, derült ki a PwC felméréséből. Globálisan az iparági vezetők véleménye szerint nem elképzelhetetlen jelentős, akár 20 százalékos arány elérése, addig Magyarországon 2020-ra az óvatos becslések szerint sem haladja majd meg az elektromos autók részaránya a 0,7–1,2 százalékot a teljes járműparkon belül. Mindez 3,8 milliós járműparkot feltételezve körülbelül 45 ezer villanyautó forgalomba állását jelentheti az évtized végére.

A magyarországi trendekről három lehetséges forgatókönyvet tart elképzelhetőnek a PwC. Az optimista verzió szerint 2020-ra 5, a realiztikus szerint 1,2, a pesszimista szerint pedig 0,7 százalékos arányt érhet el az elektromos autók részaránya a teljes járműparkon belül.

Az elterjedés egyetlen jelentős infrastrukturális feltétele a töltőállomás-hálózat ki-