



61-62 A 2008-as év az autóiparban

63-66 Az újautó-eladások visszaestek a 2002-es szint alá – Statisztika

67 Telepi környezetvédelmi feladatok 2009/1.

68 A közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter 36/2008. (XII. 11.) KHEM rendelete

69 A gépjárműjavítás és -karbantartási tevékenység

már nem telepengedély-köteles!

70 Sajtóközlemény

70-71 Autóház-hírek

## A 2008-as év az autóiparban

Visszatekintünk az elmúlt esztendőre: mi történt a globális autóiparban a tavalyi évben, különös figyelemmel az év végén begyűrűző válságra. Cikkünk második felében pedig az előttünk álló, 2009-es évvel foglalkozunk, közzétéve autóipari szakemberek 10 jóslatát.

gyártók katasztrófális helyzetbe kerültek. Az év vége felé az amerikai és az európai autógyártók is kormányzati segítségért folyamodtak, és az iparág az utóbbi évtizedek egyik legkeményebb éve elé nézett. Most tekintsük át az év krónikáját negyedévről negyedévre.

2008 első félévében még nem mutatkoztak a válság jelei, így jó és rossz hírek egyaránt érkeztek az autóiparból. Voltak olyan várakozások, melyek szerint az autóértékesítés fel fog lendülni. Januárban a Tata bemutatta a Nanót, a mindössze 2500 dollárba kerülő autót. Két hónappal később az indiai gyártó megvásárolta a Jaguar és a Land Rover márkákat a Fordtól. A BMW felfuttatta amerikai gyártását, de növelte tartalékait is Amerikában, hogy megbirkózhasson a csökkenő használtautó-árakkal. Az európai autógyártók Brüsszellel har-

coltak, hogy kedvezőbb határértéket csikarjanak ki a CO<sub>2</sub>-kibocsátási vitában. Márciusban a Genfi Autószalonon a zöld, vagyis környezetbarát autók álltak a középpontban.

Az év közepétől azonban a dolgok rosszabbra fordultak. A globális pénzügyi válság visszavetette a fogyasztást, az emberek kevesebb autót vettek. Az egész évre szóló értékesítési előrejelzések egyre kedvezőtlenebb képet mutattak. Az autógyártók a termelési volumen csökkentését jelentették be. Az amerikai

### Első negyedév

Az év erős visszaeséssel kezdődött a Wall Streeten, és előrevetítette egy nagy amerikai gazdasági visszaesés rémét. Európában a Karmann német szerződéses karosszériagyártó 580 fővel csökkentette munkatársai számát. Az Egyesült Államokban a General Motors bejelentette 74 ezer munkahely leépítéséről szóló tervét. Mindezek ellenére a kilátások általánosságban bizakodóak voltak, az autógyártók bíztak új modelljeikben,



Az elektromos hajtású Dodge Circuit EV Concept a 2009-es Detroiti Autószalonon



hogy majd azok kisegítik őket a bajból. A Tata Nano bemutatása után nem sokkal a Renault és a Nissan is bejelentette, hogy egy olcsó kisautó gyártásába kezd az indiai Bajaj-jal együttműködve. Több más gyártó is hasonló, ultra kis költségű modellek tervezésébe kezdett. A Genfi Autószalonon a Volkswagen nagy csinnadrattával bemutatta a Scirocco kupét. Márciusban a Tata bejelentette, hogy megvásárolja a Jaguart és a Land Rover-t, így megmentve a nagy hagyományokkal rendelkező brit márkákat.

## Második negyedév

Tavasszal az autógyártók és a beszállítók továbbra is jó évet vártak, a nagy nyersanyagárak és a gyenge dollár ellenére. Az amerikai valuta tartós gyengesége az európai autók értékesítését gazdaságtalanná tette az Egyesült Államokban. Ez érzékenyen érintette többek között a Volvót, a Porsché-t és a BMW-t. Az európai autógyártás a kisebb autók felé fordult, mivel a CO<sub>2</sub>-kibocsátástól függő adók a nagy motorral ellátott autókát sújtották leginkább. Franciaországban kifejlesztettek egy, a CO<sub>2</sub>-kibocsátáson alapuló adókedvezmény- és büntetésrendszer-t, amely például szolgált a többi ország számára is. Svédországban egyre erősebbé vált az a feltételezés, hogy a Ford el fogja adni a Volvót, a General Motors pedig megszabadul a Saabtól – inkább előbb, mint utóbb. Júniusban a BMW sikeresen megakadályozta, hogy a China Automobile Deutschland értékesíthesse a Shuanghuan CEO-t Németországban. A nagy szabadidőjármű ugyanis nagyon hasonlóan néz ki, mint az előző generációs BMW X5.

## Harmadik negyedév

A nyáron mutatkoztak az első jelei annak, hogy 2008 más év lesz, mint a többi – a világgazdaságban és az autópárhazban egyaránt. Júliusban a piacok stagnáltak, a nyersanyagárak az egekbe szöktek, és az amerikai piacon a profit megszerzése bizonytalanná vált a gyenge dollár következtében. Európában meredeken zuhanni kezdett a nagy szabadidőjárművek és a prémiumautók eladása, miközben az olaj – és a benzin – ára rekordmagasságokat ért el. Augusztusban az olyan jelentős európai autópiacon, mint Spanyolország, Olaszország vagy Nagy-Britannia, az eladások kétszámjegyű százalékos csökkenést mutattak. Nyugat-Európában

az első félévben 2,7%-kal kevesebb új autót adtak el, mint 2007 első félévében, és a gyártók profitfigyelmeztetéseket kezdtek kiadni. A piackutatók jóslata szerint a 2009-es évben az eladások 10 éves mélypontot érnek el, és az autógyártók elkezdték visszafogni a termelést. De a nyár előtt még mindig voltak meglepetések. A legnagyobb az volt, hogy a privát tulajdonban lévő Schaeffler-csoport többségi részesedést szerzett a Continental konzernben. Az ügylet megkötése után a Continental vezérigazgatója, Manfred Wennemer bejelentette lemondását. Augusztus végén Karl-Thomas Neumann követte ezen a poszton.

## Negyedik negyedév

Október elején, a Párizsi Autószalon idején már egyértelmű volt, hogy az autópárhaz válságban van. Bár a gyártók kitettek magukért, számos elektromos autót, új modelleket és új technológiákat mutattak be, vezetőik azonban mind a 2009-es, és azon túli bizonytalan kilátásokról beszéltek. Ez az aggodás jellemezte az október végén, a németországi Wolfsburgban megrendezett nemzetközi beszállítói vásárt is. Az év vége felé a gyártók és beszállítók csökkentették gyártási előrejelzéseiket, visszafogták kiadásait, és felkészültek egy nehéznek ígérkező 2009-es évre. A Fiat-csoport vezérigazgatója, Sergio Marchionne pedig olyan előrejelzést adott, mely szerint 2010-re már csak 5 vagy 6 globális tömeggyártó lesz a világon.

## 10 előrejelzés 2009-re

Kevés megbízható előrejelzés van az előttünk álló évre, mivel a gazdasági válság súlyosságát nehéz megbecsülni. De a bizonytalanság ellenére az autópárhaz vezetőinek előrejelzéseket kell készíteniük, hogy tervezni tudják a jövőt. Most lássunk ezekből egy csokorra való-t.

### 1. Visszaeső eladások

2008-ban Nyugat-Európában 13,6 milliárd 12 milliárdra csökkent az eladott új autók száma, és a trend folytatódik. Ennek ellenére egyes gyártók jó időszakot zárhatnak. A Volkswagen és az Audi azért, mert új modelleket hoznak ki. A Skoda, a Dacia és a Chevrolet pedig azért, mert olcsó autókát kínálnak, melyekre jelenleg nagy kereslet van.

### 2. Csökkenő termelés

Az eladások visszaesése miatt Európa több autógyárában kisebb kapacitással

fognak termelni. Több leállás is várható, főleg a nyári időszakban.

### 3. A BRIC-országok előretörése

Brazília, Oroszország (R), India és Kína (C) alkotják a BRIC-országokat, az elnevezés az angol országnevek kezdőbetűiből ered. Ebben a rohamosan fejlődő térségben továbbra is bővülés várható, de ennek mértéke nem elegendő, hogy ellensúlyozza a visszaesést Európában és Észak-Amerikában.

### 4. Konzolidáció

Mint már említettük, a Fiat vezére szerint két éven belül már csak 5 vagy 6 nagy autógyártó lesz a világon. Szerinte az első egyesülésre már az idén sor kerülhet.

### 5. Változások a felső vezetésben

Európa fő autópárhaz vezetői közül várhatóan mindenki marad a posztján. A várható konzolidáció azonban azt jelentheti, hogy néhányuknak mégis mennie kell, vagy megváltozik a szerepköre.

### 6. Beszállítók bajban

Amikor az autógyártók csökkentik termelésüket, az alkatrész-beszállítók szenvednek. De az ágazat bizalma nőni fog irányukban. Néhányan biztosan csődbe mennek, és további konzolidációra is számítani lehet, de sokan túlélnek a válságot.

### 7. A detroiti óriások rossz helyzetben

2009 végére szakértők szerint csak 2 amerikai autógyártó marad. A legjobb esélye a Fordnak van arra, hogy független maradjon.

### 8. A Porsche megnyeri a csatát, a Volkswagen megnyeri a háborút

A Porsche teljes ellenőrzést fog szerezni a Volkswagen-konzern, Európa legjelentősebb autógyártója felett. De Arndt Ellinghorst, a Credit Suisse elemzője jóslata kezd valóra válni: a VW vezetői dominálnak majd az új, egyesített cégben.

### 9. A prémiumgyártók rémálma

A német prémiumgyártók, a Mercedes, a BMW és az Audi jelentős visszaesésre számíthat, mivel a privát és a flottavásárlók inkább a takarékosabb és olcsóbb modellek felé fordulnak.

### 10. A show-nak folytatódnia kell

Idén a nagy autószalonokon kevesebb csillogásra számítsunk – a gyártók visszafogottan lesznek jelen Genfben és Frankfurtban is. Ennek ellenére az autószalonok maradnak az iparág termékeinek fő fórumai. Az év első nagy seregszemléje, a detroiti autószalon (NAIAS) e tekintetben meglepetésekkel is szolgált: a GM meglepően gazdag modelloffenzívája talán a kilábalás receptjéhez tartozik.

ONÓDI GÁBOR