



forgalomba hazánkban, ami ehhez nagyon közeli érték. Ha viszont az 51 069 eladott új autót vesszük alapul, Magyarország a 18. helyet foglalná el a listán. Visszatérve Szlovákiára, a Skoda megtartotta vezető helyét, a francia riválisok (Renault, Peugeot) viszont egyre jobban közelítenek hozzá. Egyre kevesebb a Kia is, amely továbbra is a Citroën előtt áll. A Suzuki a második helyről a hatodikra esett vissza, értékesítése csökkent. A Ford is gyengébben szerepel, négy helyet veszített.

BULGÁRIA – Márkák

1. Toyota	1 612
2. Volkswagen	1 532
3. Peugeot	1 319
4. Opel	1 207
5. Citroën	1 195
6. Ford	1 130
7. Skoda	839
8. Dacia	749
9. Chevrolet	606
10. Renault	490

Forrás: www.svab.bg

SZLOVÁKIA

Márkák

1. Skoda	6 885
2. Renault	3 862
3. Peugeot	3 719
4. Kia	3 648
5. Citroën	2 955
6. Suzuki	2 215
7. Fiat	2 154
8. Toyota/Lexus	2 048
9. Hyundai	1 998
10. Ford	1 854

Forrás: www.zapsr.sk

Típusok

1. Skoda Fabia	4 431
2. Kia Cee'd	2 241
3. Renault Thalia	1 980
4. Skoda Octavia	1 911
5. Peugeot 206	1 508
6. Peugeot 207	1 357
7. Suzuki SX4	1 355
8. Chevrolet Aveo	1 344
9. Toyota Yaris	1 092
10. Citroën C4	1 060

A Skoda Fabia maradt a legkeresettebb típus Szlovákiában, az Octavia azonban a másodikról a negyedikre esett vissza. Az új dobogósok a Kia Cee'd és a Renault Thalia. A Suzuki visszaeséséről a márkák elemzésénél már szótunk, az SX4 ennek megfelelően a harmadikról a hetedik helyre került. Egyre erősebb a Peugeot, a 206-os ötödik helyével visszatért a legjobbak közé, a 207-es pedig csekély lemaradással követi a hatodik helyen. A tízes listán 6 kisautó és 4 alsó-középkategóriás modell található.

Bulgáriában 12 852 új autót értékesítettek 2009 I. félévében, 44,8%-kal kevesebbet, mint 2008 azonos időszakában. Ez csak a balti államok és Izland értékesített mennyiségét múlja felül. A márkák közötti sorrend itt állandóan változik, jelenleg a Toyota vezet a Volkswagen és a Peugeot előtt. A tavalyi listavezető Opel csak a negyedik, majd a Citroën és a Ford következnek. A legkeresettebb tíz márka ugyanaz, mint tavaly, értékesítési volumenük azonban általában csökkent.

ONÓDI GÁBOR

Kiemelkedhet a magyar járműipar a válság után

A gazdasági válság után is Magyarország egyik húzóágazata lehet a járműipar, ezért mindent meg kell tenni, hogy a válság végén előnyös pozícióból vehessen részt a magyar járműipar a globális fellendülésben – mondta Varga István nemzeti fejlesztési és gazdasági miniszter. A miniszter kiemelte: a járműipar egyike annak a négy ágazatnak – a logisztika, a gyógyszeripar és az információtechnológia mellett –, amelyek a gazdasági válság után a leginkább hozzájárulhatnak Magyarország gazdasági növekedéséhez. Varga István emlékeztetett: az iparág fejlesztése érdekében június elején fogadta el a kormány a 2009 és 2011 között végrehajtandó közúti járműipari akciótervet. Kérdésre válaszolva hozzátette: a logisztikai ágazat akcióterve is készen van – ez a kormány jóváhagyására vár –, míg a gyógyszeripari akcióterv még egyeztetés alatt áll a szakma képviselőivel. Varga István aláhúzza: a járműipar Magyarországon világvizonylatban is magas százalékát teszi ki az ország GDP-jének. A járműipari végtermékgyártás Magyarországon, a 2006-os adatok szerint a bruttó hazai termékhez (GDP) 3,1 százalékban járul hozzá, amely aránynál a világon csak a német és a cseh járműipar hozzájárulása nagyobb, mindkét országban 3,7 százalék. A miniszter a közúti járműipari akciótervvel kapcsolatban elmondta: az akcióterv nem egy pénzügyi mentőcsomag, hanem a szektor képviselőivel egyeztetett terv arról, hogyan érhetik el az ágazat megerősödését a gazdasági válság ellenére. Varga István hangsúlyozta: az akcióterv négy legfontosabb célkitűzésének – a munkahelyek megtartásának, a szakképzés fejlesztésének, a beruházások ösztönzésének, valamint a kutatás-fejlesztés előmozdításának – eléréséhez jelenleg a legfontosabb feladat, hogy rávegyék a pénzintézeteket arra, hogy a jövőben is folyósítsanak hiteleket az ágazat számára. Lepsényi István, a Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft. vezérigazgatója, az Autóipari Versenyképességi Munkacsoport társelnöke azt közölte: a járműipari szakma képviselői üdvözölték, hogy a kormány elsőként foglalkozott az ágazattal. Lepsényi István hangsúlyozta, hogy az eddigi munkahely-megtartó programok és K+F pályázatok segítik az ágazat talpon maradását. A járműgyártás kifejezetten tudásintenzív iparág, ahol szükség van a jól képzett munkaerő meglétére, megőrzésére. A K+F pályázatok, így többek között a magasan képzett munkaerő alkalmazásának támogatására vonatkozó pályázat különösen fontos a hazai járműipar számára.

Forrás: MTI

Allianz-BMW kárprogram

A BMW csatlakozott az Allianz biztosító kárigyintézési „Fairplay” koncepciójához. Az eljárás felgyorsítja a kárigyintézést a kötelező felelősségbiztosítás és a casco hatálya alá eső eseteknél, és mind az ügyfélnek, mind a javítóműhelynek nagyobb tervezési biztonságot biztosít. Átlagban 2 órán belül megkapja a szerződéses javítóműhely a szabályozási eljárást. Az ügyfelek akkor elégedettek, ha a kár gyorsan, szakszerűen és további kellemetlen ügyintézés és vita nélkül kerül rendezésre a biztosítóval vagy a javítóműhellyel. Az együttműködési megállapodásnak azonban nem célja a BMW-partnerek javítási óradíjainak csökkentése. „A koncepcióval a javítók és az Allianz közötti elszámolást szeretnénk tovább szabványosítani, és a javítóműhelyeknek fair árat fizetni a munkájukért” – állítja Michael Wagner, az Allianz szakembere. A „Fairplay” koncepcióhoz már korábban csatlakozott a Ford, az Opel, a Mercedes, a ZKF és a BFL iparági szövetség és az Eurogarant. Az Allianz várakozása szerint az idei év végére már 3000 javítóműhely lesz részese a programnak.