

A műsorvezető: NIKA GYÖRGY

Mv.: - Újabb piacokról, megtartott dolgozókról, várakozást felülmúló eladásokról szóltak az elmúlt napok autóiipari hírei. De szóltak az ellenkezőjéről is. Az Audi Hungária bejelentette, hogy a válság ellenére nemcsak megtartották jól képzett dolgozóikat, de újabb mérnököket vettek fel. A gyártást pedig néhány helyen bővíteni is tudták. Nyitottak Kína felé. Hasonlóan a Volkswagen csoporthoz. Azzal például, hogy a német óriás cég 20%-os tulajdonrészt vásárolt a Suzukiban, újabb kínai és indiai piacokat remél. Eközben Kína és India nyilván nem mondott le az európai és amerikai vevőkről. A Volkswagent egyébként eladásokban legalábbis megelőzte az Opel, a hírek szerint 34%-kal tudták növelni az eladásokat az előző év hasonló időszakához képest. Ezzel megelőzték a nagy rivális Volkswagent és a Fordot is.

Az Este vendége Erdélyi Péter, a Magyar Gépjármű Importőrök Egyesületének társelnöke, jó estét kívánok!

Erdélyi Péter, Magyar Gépjármű Importőrök Egyesületének társelnöke: - Jó estét kívánok!

Mv.: - Nagyon sok adatot hallunk az autóiiparról és a remény sugara az lenne, hogyha növekvő eladásokról, pontosabban előtte termelésről beszélhetnénk, de összesen 2 autógyárról jöttek ilyen hírek Japánból. Tehát nem nevezném meg őket, de Japán az egyetlen, ahol a közelünkben, és a közel most egy nagyon tág fogalom, nőtt az autógyártás. Ez azt jelenti, hogy akkor a gazdasági válság elhúzóódásáról kell beszélnünk?

E.P.: - Valószínű, hogy az autóiipar és az autókerekedelem egy olyan jellegű átalakulás folyamán van, ami nyilvánvalóan a termelés csökkenésével, illetőleg a termelés átalakulásával jár. Lehetett látni azt, hogy most mind a frankfurti, mind a tokiói autószalonon új technológiák jelentek meg, az előbb is említette itt az egyik autógyár nevét a műsorban.

Mv.: - Szerintem annyi autógyár van, hogy nyugodtan kimondhatjuk.

E.P.: - Mérnököket vesznek fel az Audihoz és nyilvánvaló, hogy az új környezetbarát technológiák elterjedése az autóiipar megújulásának az egyik záloga. Másik történet az autókerekedelem jelenlegi helyzete.

Mv.: - A kereskedelemről később beszéljünk, de az autógyártás az beszélünk Ázsiáról, Indiáról, Kínáról, amelyek most érdekes módon vagy csendben vannak, vagy pedig megpróbálják azt a helyzetet kívánni, amikor be tudnak törni Európába, miközben indiai és kínai autógyárak próbálnának terjeszkedni és miközben ahogy hallottuk európai gyárak vesznek ott cégeket. És közben olyan fúziókról hallunk, amelyeket soha korábban el se tudtunk volna képzelni. E mögött mi lehet? Tehát nemhogy darabolódna a piac, hanem a korábbinál sokkal hatalmasabb gyárak jönnek létre.

E.P.: - A koncentrációnak az egyik fő oka az lehet, hogy a fejlesztési költségek igen-igen magasak, és ezekben együtt kell működnie a gyártóknak, valamint a piacokon való megjelenés, tehát egy európai gyártó, amikor egy távol-keleti piacra akar menni, akkor sokkal könnyebben tud egy távol-keleti cégen vagy országon keresztül bejutni és egy viszont. Ami a kínai-indiai autóknak az európai bejövételét illeti, azt hiszem, még pár évet várnunk kell, hiszen ott egy hatalmas hazai piac nyílt meg, Kína is már több mint 10 millió autót gyártott az idén az első 11 hónapban, és ezek a hatalmas piacok egyelőre sokkal olcsóbb technológiával láthatók el, mint Európába bejönni azokkal a környezeti előírásokkal, biztonsági, passzív és aktív biztonsági előírásokkal, amik itt vannak.

Mv.: - Elmegyünk most egy kicsit arrébb Európába, Brüsszelben van Vigh Zoltán kollégám, halló.

Vigh Zoltán, tudósító, Brüsszel: - Szervusz Gyuri!

Mv.: - Jó estét kívánok! Nincsenek jó hírek az európai autógyártásról. Olyannyira nincsenek, hogy néhány nappal ezelőtt még 10 ezer elbocsátásról is szó esett. Mos hol tartanak a becsült statisztikához és a jelenhez képest?

V.Z.: - Szervusz, jó estét! A november végi adatok összegzése után a brüsszeli szakértők borúlátó, bár felemás képet festettek az EU-s autóiiparról és autógyártásról. Ugyanis az őszi eladási számok viszonylag jók voltak Németországban és Franciaországban, de szinte katasztrofálisnak nevezik a 10 új keleti tagállamban történeteket, ahol drasztikus a visszaesés. De ugyanilyen drasztikus a visszaesés Spanyolországban is. Az ok természetesen az, hogy a német és a francia kormány nagyon nagy sikerrel alkalmazta az úgynevezett roncsderbi programot, amikor állami támogatással tudták lecserélni a polgárok vagy a vásárlók régebbi típusú gépkocsijait környezetbarát, kisebb fogyasztású autókra. Viszont ez a program az év végével kifut és 2010 elé hát eléggé borús hangulatban néznek az elemzők, Úgy

gondolják, hogy az a fajta technológiai átrendeződés, amire sokan számítottak még ennek a hatásaik viszonylag kevésbé érezhetőek, a pénzügyi válság, bár már múltóban van, viszont továbbra is érezteti hatását a vásárlókedven. Tehát rossz néhány első hónapra számítanak jövőre.

Mv.: - Ez volt Brüsszel. És megyünk New Yorkba, ott van Bombera Krisztina, szervusz, jó estét kívánok! Megmozdult-e az amerikai piac? Ez mindig lakmuspapír a világ autógyártásában.

Bombera Krisztina, tudósító New York: - Szervusz, jó estét kívánok! Hasonlóan kettősen állnak a jövőhöz és a jelenhez az amerikai szakértők, mint ahogy azt a Zoli is mondta Európával kapcsolatban. Egyrészt azt mondják, hogy az autóipar világszerte javulóban van, túl van a mélyponton. A következő két évben élénk javulás várható. Azonban a folytatás a lényeg, ez elsősorban az ázsiai, főleg a kínai és az indiai autógyárakra vonatkozik, bőven utána az európaiakra és a legeslegvégén az amerikai gyárakra. 2009-ben Észak-Amerikában gyártották a legkevesebb autót. Az idén bedőlt a három legendás amerikai ditroiti óriás gyár, aminek elsősorban három oka volt, egyrészt az amerikai autók már jó ideje nem versenyképesek világszerte más gyárakkal. Az idén fejlesztésre sem volt pénzük, hiszen befagytak a bankhitelek és az amerikaiak a recesszió miatt általában a szokásoktól eltérően spóroltak a pénzüikkel, nem vettek új autókat, vagyis az idén Amerikában egyetlen dél-koreai gyár autóit kivéve mindenből jóval kevesebb fogyott. Pedig a gyárak és a forgalmazók itt is nagyon komoly kedvezményekkel próbálták a vásárlási kedvet fokozni, kivéve a Kaisler céget, amelynek erre sem volt ereje.

Mv.: - Köszönöm szépen. És akkor Erdélyi Péterrel fejezzük be Magyarországon, tehát itt most mi a helyzet nálunk, Azt mondták, hogy felére csökkenhet az új autók eladása. Milyen adatokkal számolnak?

E.P.: - Jelen pillanatban kevesebb mint a felére csökkennek az új autóeladások 2009-ben 2008-hoz képest, tehát egy 60% vagy a fölötti visszaesést vár a piac, az év végére. A magyarországi piacnak vannak olyan specifikus tulajdonságai, ami nem vagy nemcsak a nemzetközi pénzügyi válsággal magyarázható. Itt Magyarországon mi úgy szoktunk fogalmazni, hogy megcsináltuk mi a saját válságunkat is, amire rájött ez a nemzetközi pénzügyi válság, aminek következtében a hitelezés megszigorodásával és a lakosság hitelfelvételi kedvének a visszaesésével tulajdonképpen sokkal súlyosabb lett ez a válság, mint Nyugat-Európában. És akkor még nem beszéltünk arról, hogy Magyarországon semmiféle roncsautó-program nem került végrehajtásra, tehát az állam tulajdonképpen hátralépett ettől a történettől és nem igazán akarta támogatni a gépjármű-kereskedelem fejlesztését. Noha ez az iparág, a gépjármű szakma, igen jelentős súlyt képvisel a magyar gazdaságban.

Mv.: - Ígértem, hogy a kereskedelemről is beszélünk, ön azt mondta, hogy átalakulóban van a kereskedelem, erről egyébként volt már szó itt a Estében, hogy tudniillik sok a kereskedő. Túl sok a kereskedő. Valóban kell egyfajta szűrő, ahol az erősebbek fennmaradnak, a gyengébbek pedig mással kell, hogy foglalkozzanak, így látja most is? Vagy most hogy látják, mekkora arány az, amiről beszélünk?

E.P.: - Arányokról nagyon nehéz beszélni, tehát pontos számokat mondani, mert nem lehet tudni, hogy melyik kereskedőnek a saját túlélőképessége és a saját válságkezelő képessége, a saját anyagi háttere milyen, ugyanis az elmúlt években, tehát a válságot megelőző 6 évben igen jól ment az autópiac, a kereskedők rengeteg autót adtak el, mint amennyit a magyar piac valóságos vásárlóereje megengedett volna.

Mv.: - Azt tudjuk hányan zártak be eddig?

E.P.: - Nem tudjuk pontosan, hogy hányan zártak be, ezek a statisztikák igen nehezen hozzáférhetőek. Senki nem mondja meg ezeket, és amellet nemcsak bezárások vannak, hanem tulajdonosváltások, átalakulások, összeolvadások is vannak. Tehát én azt gondolom, hogy a magyarországi kereskedők és szervizek darabszáma elegendő lesz ahhoz, hogy a lakosságot közelről kiszolgálja, gépjármű-szervizben elsősorban, de nyilvánvaló az, hogy az általunk becsült normál békeidőkre kalkulált 120 ezer körüli magyarországi új autó értékesítés nem 200, tehát nyilvánvaló, hogy vagy csökkentett kapacitásokkal vagy kevesebb kereskedővel fog ez megvalósulni.

Mv.: - Szólítom ismét tudósítóinkat, először Brüsszelben Vígh Zoltánt, ugye itt Erdélyi úr azt mondta, hogy az állam nem állt a roncsautó-értékesítés mögé, Európában viszont, sőt a tengerentúlon is úgy érzem, hogy túl annak már ezen. Tehát ezek kifutnak, ezek már nem az iparágat feltartó lépések. Így van ez?

V.Z.: - Igen, annál is inkább, mert ráadásul az Európai Bizottság igen nagy ellenérzésekkel fogadta ezeket a végül is állami támogatásokat egy szigorúan és éles versenyre épülő iparágban. Az most a nagy kérdés Európában, hogy a túlkapacitással rendelkező autóiparral mi történjen. Nyilvánvalóan, ha nem tudják eladni a kereskedők a meglévő készleteket sem, akkor nincs hova termelni, raktárra nem érdemes. Viszont ez egy nagyon összetett, nagyon összefüggő és nagyon magas technológiára épülő iparág, amelynek a beszállítói 100 ezres körben érintettek, mint munkavállalók, mint családtagok és amennyiben ők tönkremennek, nyilván ez olyan szociális terheket ró az államokra és az Unióra is, amelyet egyelőre

nem tudnak felvállalni. Tehát mondjuk nagy dilemma, hogy mit csináljanak, folytassák a támogatást vagy hagyják érvényesülni a plusz kapacitások leépülését.

Mv.: - Nézzük meg mi a helyzet a tengerentúlon? Krisztina itt vagy még ugye? Ott a roncsautó programmal vagy a zöld programmal mi van? Van-e még rá pénz?

B.K.: - Szervusz, jól hallak. Igen, az Obama kormány kétféleképpen is komoly állami pénzügyi segítséget adott az autógyáraknak, óriási viták övezték ezeket a döntéseket. Ugye kaptak közvetlen pénzügyi támogatást végül a gyárak, hasonlóan a nagy bankokhoz, vagyis volt, akit megmentettek, volt, akit nem. Ennek nagyon szigorú átalakítási stratégia, struktúraváltás volt a feltétele. Ha valami, akkor ez talán megmentheti a nagy bajban lévő amerikai autópiacot és természetesen itt is ugyanúgy, mint Európában volt ez a roncsprogram, amelyben a kormány nagyon komoly pénzügyi segítséggel, átlagban 4000 dollárral támogatta azokat, akik a régi rossz hatékonyságú autójukat újakra, környezetkímélőkre cserélték. Ez nagyon népszerű volt az emberek körében, sok százezer család cserélt autót. Azonban ezt is nagyon kritikusán fogadták sokan, hiszen ahogy mondtam, az amerikai autók nem, elég versenyképesek úgyhogy az új, jó autók, amelyeket az emberek vettek, azok megint csak általában ázsiai autók voltak.

Mv.: - Kriszta, köszönöm szépen. És akkor egy végszó, ázsiai autók. Igaz, hogy kínai autógyár vagy autógyárak készülnek Magyarországra? Hallott erről?

E.P.: - Nem tudok róla, hogy kínai autógyárak készülnek. Nyilván nagyon sok kezdeményezés volt már eddig is..

Mv.: - ..már ott vannak Bulgáriában, tehát a vidékünkön már megjelentek..

E.P.: ..hogy kínai autókat behozzanak. Egyelőre amit mondtam..

Mv.: - ..nem autóimportról beszélek, a gyárakról.

E.P.: - Nem tudok róla, Magyarországon legalábbis nem.

Mv.: - Köszönöm szépen, hogy itt volt.

E.P.: - Nagyon szívesen.