

## Hová tűnt 15 ezer autó?

2009.10.15. 18:07 :: papptibi

A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete sajtótájékoztatót tartott, ahol megtudhattuk, hogyan teljesítettek a magyar autóvásárlók szeptember végéig. Hát, srácok, rosszul. Vettetek autót, de nem eleget. Íme a táblázat, amelyben egyrészt ott van az eladott autók száma, illetve a forgalombahelyezetteké. És mankónak, a 2008-as számok is, januártól szeptemberig.

	Magyarországi forgalomba helyezések		MGE kereskedelmi értékesítés	
	2008. I-III. negyedév	2009. I-III. negyedév	2008. I-III. negyedév	2009. I-III. negyedév
ALFA ROMEO	220	131	196	146
AUDI	1,731	896	1,574	919
BMW	1,794	734	1,129	834
CHRYSLER/JEEP	136	58	107	112
CITROEN	3,515	1,087	3,811	1,554
CHEVROLET	5,959	1,747	5,461	1,932
DACIA	647	334	762	463
DODGE	54	12	52	40
FIAT	4,384	1,910	4,422	2,208
FORD	13,670	6,481	13,339	6,216
HONDA	3,285	1,780	3,354	2,293
HYUNDAI	1,117	797	1,119	716
KIA	2,567	1,153	2,768	1,601
JAGUAR	37	11	65	16
LADA	60	26	60	23
LANCIA	117	154	128	139
LAND-ROVER	49	11	93	31
LEXUS	312	202	229	207
MAZDA	2,259	880	2,436	1,088
MERCEDES	1,847	842	1,483	850
MINI	106	54	83	56
MITSUBISHI	897	502	913	618
NISSAN	2,509	1,606	2,603	2,291
OPEL	14,377	5,602	14,044	6,448
PEUGEOT	4,648	1,637	5,427	2,097
PORSCHE	23	18	70	82
RENAULT	4,930	2,916	4,869	3,047
SAAB	301	169	294	178
SEAT	2,454	717	3,541	1,876
SKODA	8,644	2,636	9,275	3,921
SMART	90	13	67	44
SSANGYONG	43	4	33	3

SUBARU	250	175	251	180
SUZUKI	20,277	6,207	21,617	11,363
TOYOTA	7,735	3,140	8,161	4,801
VOLKSWAGEN	8,291	3,569	10,492	5,469
VOLVO	1,340	813	1,103	810
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>120,675</b>	<b>49,024</b>	<b>125,431</b>	<b>64,672</b>

Kicsit egyszerűsítettem a dolgon, és a százalékokat kiirtottam belőle, hogy csak a natúr számok maradjanak. Mert a százalék becsapós lehet. Könnyen úgy jár vele az ember, mint valamelyik napilap újságírója, aki ezen a sajtótájékoztatón megkérdezte, hogyan lehetséges, hogy a Lancia a válság kellős közepén több, mint 30 százalékot javult. Azaz körülbelül 30 darabbal többet helyeztek forgalomba... Amúgy a százalékos javulás nyertese a Kamaz a nehéz tehergépkocsik között, 1 helyett 12 fogyott. EZEREGYSZÁZ százalék!

Aki látja a lényegét, annak feltűnik, hogy itthon az idén eladtak 65 ezer személyautót, viszont csak 50 ezret helyeztek forgalomba.

A két szám között nagyjából 15 ezer a különbség. Igaz, 2008-ban is volt egy ötezres differencia, de 120 ezernél ez szinte nem számít. 50 ezernél 15 ezer egy kicsit sok. Mondjuk, ebből rögtön ötezret megtalálhatunk a Suzukinál, akik 11 ezret adtak el, de 5 ezer ebből nem visel magyar rendszámot. Avagy nem magyar rendszámot visel. Ugyanez igaz 1700 Toyotára, 1000 Seatra és 2000 Volkswagenre is, hogy csak a nagyobbakat említsem.

Mondják, hogy más országok roncsprémium-programjai miatt rengeteg kocsit exportáltak a kereskedőktől, sokan ennek köszönhetik, hogy egyáltalán nem dőltek be. Na de ennyit? Oké, azt megértem, ha valakinek kellene egy kisebb kontingens Fabia, és itt áll egy magyar kereskedésben eladatlanul, akkor megveszi, és elviszi.

De teszem azt, ha német autókereskedő vagyok, és véletlenül Suzukik árusítására tettem fel az életem. Kellene még pár darab, mondjuk ezer, mert igény lenne rá. Ha már Magyarországon vagyok, nem elmegyek a gyárba, és veszek tőlük? Vagy ott azt mondják, hogy járd körbe a kereskedőket?! Miközben [tele az udvar, meg a Szabadkikötő?!](#)

Lehet, hogy tájékozatlan vagyok, vagy naiv. És nem látok bele a magyar autókereskedelembé, de ez döbbenetes különbség, úgyhogy aki tudja, valójában hová tűnt az a rengeteg autó, nyugodtan írja be ide a kommentek közé, az MGE sajtóközleménye alá.

#### Értékelés 2009 első három negyedév

A 2009. év első háromnegyed éves gépjármű értékesítési eredményei egyértelműen tükrözik a magyar autópiacot érintő összetett válságjelenségeket. Ezek a világgazdasági válság hatásai mellett a korábbi évek magyar reális vásárlóerőt meghaladó értékesítési eredményeinek korrekciója, a devizafinanszírozásban rejlő árfolyamkockázat markáns megjelenése főként az év elején, valamint az ágazatot érintő PSZÁF ajánlás 2009. januári bevezetése, amelyet a szakma egyébként indokoltnak tart.



A nagy-haszonjáromű piac visszaesése a fentiekén túl szoros összefüggésben van a gazdasági válság miatt csökkent szállítási igényekkel, illetve azzal, hogy emiatt a szállítványozással foglalkozó cégek jelentős pénzügyi problémákkal szembesültek a visszaesett megrendelések miatt.

A motorkerékpár piac mintegy 50%-os visszaesésének okai azonosak a személyautó piaci folyamatokkal. Ettől az ágazattól gyorsabb felépülést várunk, mivel a túlszűfolt nagyvárosi közlekedésben a motorkerékpárok sok közlekedő számára gyorsabb előrejutást jelenthetnek. Nem feledkezhetünk meg arról sem, hogy 2009-ben éppen a motorkerékpár értékesítés fő szezonjában, tavasszal volt a leggyengébb a forint árfolyam.

A 2009. évre frissen elkészített MGE előrejelzés szerint 65 000 személygépkocsi és 10 000 kishaszonjáromű forgalomba helyezését prognosztizáljuk, míg 2010-re 75 000 személygépkocsi és 12 000 kishaszonjáromű értékesítését látjuk jelenleg reálisnak.

Szilárd véleményünk, hogy a gépjáromű értékesítési piac kizárólag a szintén súlyos visszaesést elszenvedő finanszírozási piac egyidejű helyreállításával érheti el a magyar piacon reális értékesítési darabszámot, amelyet a Magyar Gépjároműimportőrök Egyesülete 120 és 150 ezer darab személygépkocsi és kishaszonjáromű értékesítésére becsül. A válság enyhülésével ez a darabszám – véleményünk szerint – 2012-re érhető el.

#### Finanszírozás hatása az értékesítésre

A gépjáromű értékesítési piac nem képzelhető el a kereskedők és vevők finanszírozása nélkül. Az elmúlt évek tapasztalatai alapján, noha a deviza alapú finanszírozás jelentős árfolyam kockázattal jár, mégis a magasan tartott forintkamatok miatt árelőnyt is jelent.

A 2008 őszi világgazdasági válság és ennek hazai hatása jelentős, a kezelhetőnél lényegesen nagyobb forint leértékelődéshez vezetett, elsősorban a 2009. év első felében, amely sok ügyfélnél fizetési nehézséget, illetve ellehetetlenülést eredményezett.

Egyetértünk azon törekvésekkel, amelyek elsősorban a magyar forint alapú finanszírozást kívánják előtérbe helyezni, ellenzünk viszont minden olyan intézkedést, vagy szabályt, amely a piac további csökkenéséhez vezet. Biztosak vagyunk abban, hogy a PSZÁF 2009 januárjában kiadott irányelve megfelelően szabályozza a gépjáromű értékesítés ügyfél finanszírozását. Minden további – piacvesztést okozó - beavatkozás a piaci folyamatokba jelentős visszaesést és az állami bevételek további drasztikus csökkenését is eredményezi.

A forint finanszírozási piac élénkítéséhez elengedhetetlennek tartjuk a forint kamatok jelentős közelítését a külföldi deviza kamatokhoz, amely egyértelmű ösztönzést jelentene a potenciális ügyfelek számára a forint alapú finanszírozás előtérbe helyezésére. Ameddig a forint kamatszint jelentősen meghaladja az euró kamatot, javasoljuk megfontolásra a forint kamat támogatását meghatározott környezetterhelésű gépjároművek esetében akár a támogatható hitelösszeg limitálásával.

A Magyar Gépjároműimportőrök Egyesülete tagvállalatai minden rendelkezésükre álló eszközzel igyekeznek fenntartani a magyar piac kiváló minőségű szolgáltatási színvonalát és az ehhez szükséges kereskedői és szervízhálózatot. Legfontosabb céljuk az, hogy a gépjároművet vásárolni szándékozó és a gépjároművet üzemeltető ügyfelek a lehető legmagasabb ügyfél elégedettség mellett lakóhelyükhöz, székhelyükhöz közel legyenek kiszolgálva.

#### Autós Nagykoalíció

A Magyar Gépjároműimportőrök Egyesülete kezdeményezésére és alapító tagságával folyamatban van az Autós Nagykoalíció bejegyzése. Az Egyesületi formában bejegyzésre kerülő szervezet célja az autós szakma magas szintű és átfogó, szigorúan szakmai képviselője, javaslatok és szakmai anyagok kidolgozása a teljes autó életút követése mentén a legális

szféra erősítésére, a feketegazdaság visszaszorítására minden olyan területen, ahol az Autós Nagykoalíciót alkotó szervezetek közös érdekei érvényesítésre van igény és lehetőség.

Az Autós Nagykoalíció tagjainak tapasztalata, tudása és képviselt értékei alapján részt kíván venni jogszabály alkotási és alkalmazási javaslatok kidolgozásában, vagy ezek véleményezésében, illetve előkészítő szakmai anyagok elkészítésében. Az Autós Nagykoalíció a jogalkotók, a kormányzati szervek, a hatóságok megkerülhetetlen partnere kíván lenni az autós társadalmat érintő kérdések, feladatok és problémák megoldásában.

Az Autós Nagykoalíció rendes tagjai lehetnek az autós szakmában tevékenykedő érdekképviselői szervezetek, non profit szervezetek, oktatási intézmények, kutatóintézetek, illetve olyan gazdasági tevékenységet folytató vállalkozások, amelyek egy-egy speciális, az autós szakmát érintő szakterületen az Autós Nagykoalíció számára értékes és a munkában felhasználó ismeretanyagra, kapcsolatrendszerre tettek szert.

Pártoló, illetve együttműködő tagként szívesen lát az Autós Nagykoalíció minden – az autós szakmában érdekelt, érintett, vagy az iránt érdeklődő – jogi és magán személyt.