

A világ autóiparának fejlődése

A világon az eladott autók száma évi 1-2%-kal növekszik, de ezen belül a régiók között jelentős különbségek vannak. Az autóipar szerkezete változik, és ez kihat a beszállítói körre is. Az autógyártók a beszállítóktól és ezen belül a műanyag-feldolgozóktól hatékonyságnövelő intézkedéseket, ill. tevékenységet várnak.

Tárgyszavak: autóipar; piaci adatok; beszállítók; gazdaság.

2005-ben világszerte 53,2 millió személygépkocsit értékesítettek, alig 1,2%-kal többet, mint egy évvel korábban. A legfejlettebb három térségben, illetve országban, Észak-Amerikában, Nyugat-Európában, és Japánban, (a továbbiakban a „hármak”-ban) az eladott autók száma 0,2%-kal nőtt, vagyis gyakorlatilag nem változott, ezzel szemben a világ többi országában („többiek”) 5,5%-kal, 15,3 millióra nőtt.

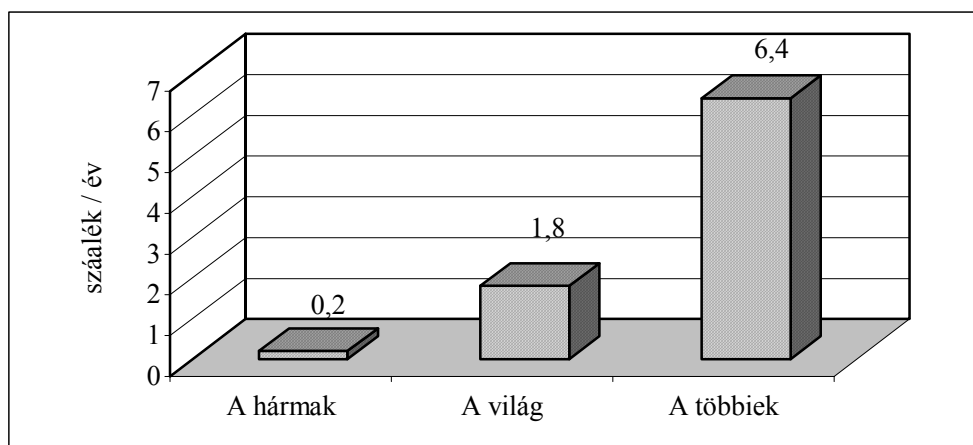
Hosszabb távon, 1999 és 2004 között az eladott személygépkocsik száma a világon 47,9 millióról 52,3 millióra nőtt és várható, hogy 2008-ig 56,3 millióra emelkedik. A legtöbb autót a „hármak” értékesítik. E térségekben azonban a piac csak mérsékelt ütemben bővül, az értékesítés kilenc év alatt 37,8 millióról, évente átlagosan alig két tized százalékkal, csupán 800 ezerrel, 38,6 millióra emelkedik. A világ többi országában az értékesítés a vizsgált időszakban lényegesen gyorsabban, évente átlagosan 6,4%-kal, 10,1 millióról 17,7 millióra nő. Részesedésük 21,1%-ról 31,5%-ra bővül (1. táblázat).

1. táblázat

Az értékesített személygépkocsik tényleges és várható száma a világon
1999 és 2008 között, millió darab

Térség	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Hármak	37,8	38,0	37,9	37,4	36,9	37,8	37,9	38,4	38,6	38,6
Többiek	10,1	11,0	11,2	12,0	13,1	14,5	15,3	16,2	17,0	17,7
Világ	47,9	49,0	49,1	49,4	50,0	52,3	53,2	54,6	55,6	56,3

A változások irányzata legszemléletesebben az éves átlagos növekedési ütem különbségével világítható meg. Az 1. ábrán látható, hogy kilenc év alatt a „hármak” térségeiben az eladott autók száma 2004-ig inkább csökkent, utána kissé emelkedett, a világ többi országában viszont évente átlagosan 6,4%-kal nőtt.



1. ábra. A világon 1999 és 2008 között eladott, illetve várhatóan értékesítésre kerülő személygépkocsik számának évenkénti átlagos változása

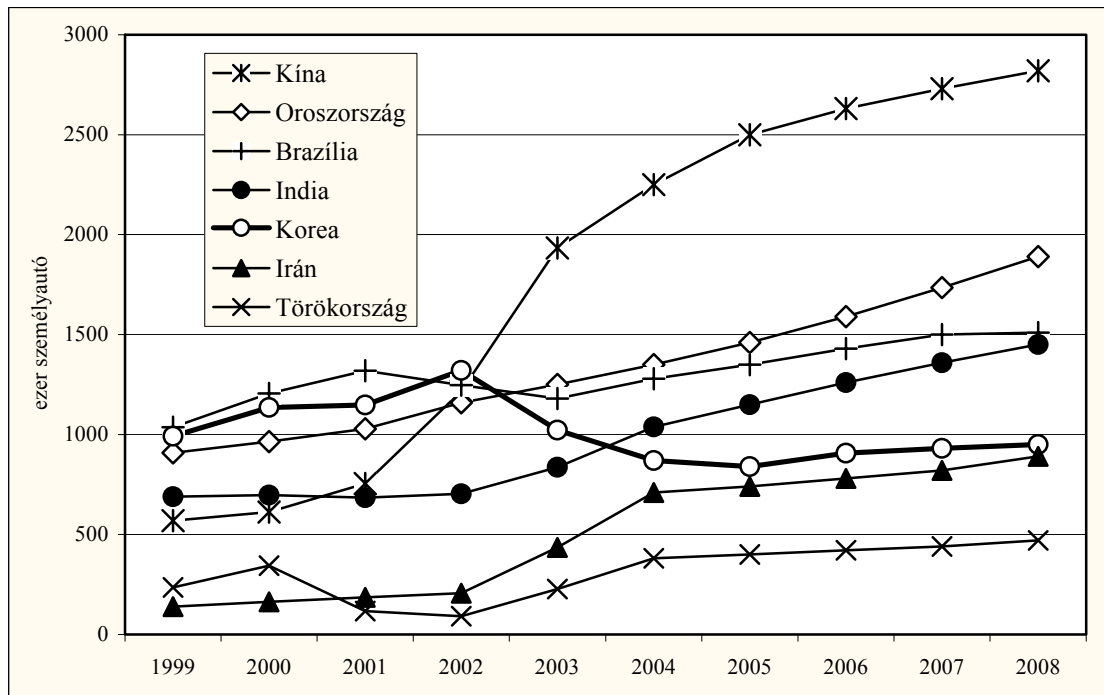
A többiek nem alkotnak együtt elemezhető csoportot. A további részletesebb vizsgálatok céljából érdemes kiemelni azokat az országokat, melyek az eladott járművek nagy száma miatt az átlagnál jóval jelentősebbek (2. táblázat, 2. ábra).

2. táblázat

Az értékesített személygépkocsik tényleges és várható száma egyes jelentősebb országokban 1999 és 2008 között, ezer darab

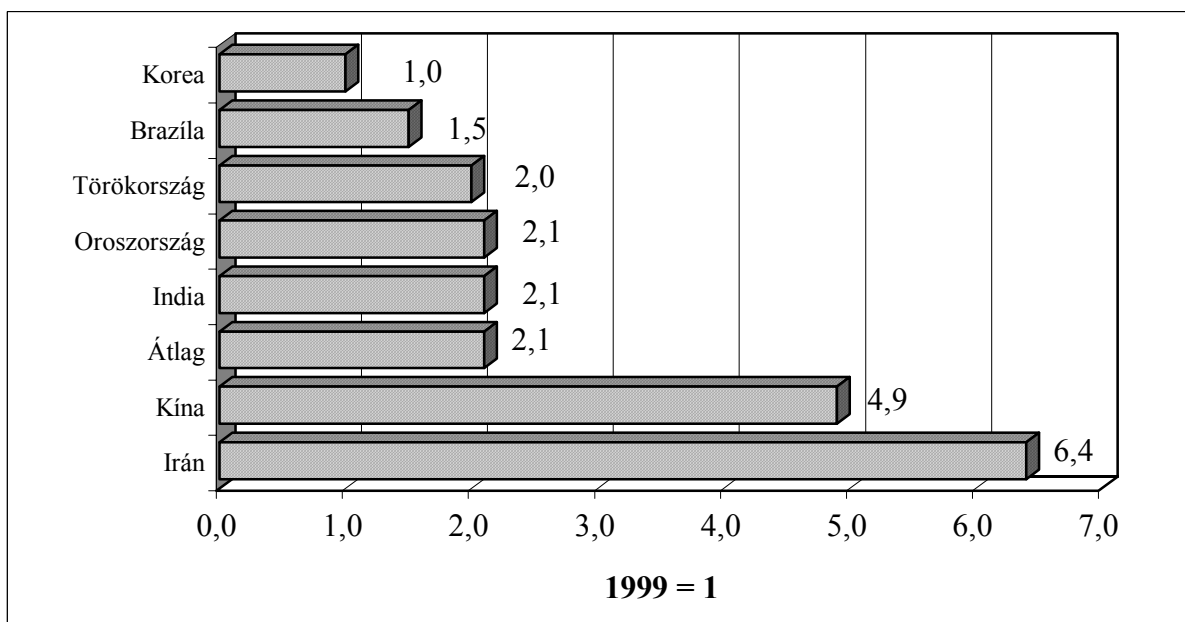
Ország	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Kína	570	612	754	1217	1934	2250	2500	2630	2730	2820
Oroszország	908	965	1029	1160	1250	1350	1460	1590	1735	1890
Brazília	1037	1206	1319	1247	1180	1280	1350	1430	1500	1510
India	689	698	684	704	837	1038	1150	1260	1360	1450
Korea	992	1136	1148	1321	1022	870	840	907	930	950
Irán	139	163	185	206	435	710	740	780	820	890
Törökország	235	344	116	91	227	380	400	420	440	470
Összesen	4570	5124	5235	5946	6885	7878	8440	9017	9515	9980

Közülük, az abszolút számokat tekintve legjelentősebb Kína, ahol az eladások kilenc év alatt ötszörösére 570 ezerről 2,8 millióra nőnek. Egy lakosra számítva azonban 2005-ben ez is csupán 6 személygépkocsit jelentett, míg ez a szám pl. Németországban 82 volt. Az eladott autók száma leggyorsabban Iránban nő, 1999 és 2008 között hat és félszeresére emelkedik, ezen belül 2003-ban több mint megkétszereződött, és 2004-ben további 63%-kal bővült.



2. ábra Az értékesített személygépkocsik tényleges és várható száma egyes jelentősebb országokban 1999 és 2008 között

A 3. ábra szemlélteti, hogy az egyes országok autópiaca eltérő ütemben bővült, és ez e tendencia a továbbiakban is érvényesülni fog.



3. ábra Az értékesített személygépkocsik számának éves változása egyes jelentősebb országokban 1999 és 2008 között

A „hármak” piaca

Az autóipar piaci helyzetét 2006-ban, illetve 2007-ben az USA-ban – és Nyugat-Európában is – a gazdaság egészének növekedési üteme, az üzemanyagárak változása és a fejlesztési politika határozza meg. Az USA-ban 2003 és 2005 között a GDP 3%-kal; 4,3%-kal; illetve 3,5%-kal nőtt, és a következő két évben 3,3%-os; illetve 3%-os növekedési ütem várható, az autógyárak gyorsan fejlesztik típusaikat, és ezek a körülmények stabil piaci feltételeket kínálnak számukra. Az üzemanyag természetesen az USA-ban is drágult, a szuperbenzin literenkénti ára például egy év alatt több mint másfélszeresére, 63 centre emelkedett (ami jóval alacsonyabb, mint az európai ár). Az üzemanyagok drágulása nyomán nő a kereslet a kisebb, kevesebbet fogyasztó járművek iránt.

A változó piaci körülmények legfőbb haszonélvezői a japán és a koreai gyártók, nagyon sikeres típusok a *Corolla* és a *Camry*, de ennek a piaci szegmensnek az igényihez alkalmazkodnak a **Chrysler** és a **Mercedes** új típusai is. *A magasabb olajárak azonban az autók iránti keresletet elsősorban nem az üzemanyagok drágulása miatt csökkentik, hanem mert a gazdaság növekedését fékezik. A GDP 1,5%-os csökkenése a személygépkocsik iránti kereslet 5%-os visszaesését vonja maga után.*

Az előzetes adatok szerint Nyugat-Európában 2005-ben 14,5 millió személyautót értékesítettek, és ettől alig térnek el a megelőző négy és a következő két év adatai. Hasonló irányzat mentén 3,3 millió eladással számolnak Németországban. Itt a dízelüzemű gépjárművek részaránya kedvező műszaki és gazdasági jellemzőik miatt 1997 és 2004 között 14,9%-ról 44%-ra emelkedett. 2005-ben némi visszaesés következett be, többek között az üzemanyagszűrőkkel szembeni műszaki követelmények szigorítása, illetve az új előírásoknak megfelelő szűrők kínálatának szűkös volta miatt. 2006-ban szigorodnak az adó és környezetvédelmi előírások, és ez feszültségeket válthat ki az autópiacon. A gyártók termelésük további részét kényszerülnek olyan térségekbe áthelyezni, ahol a termelési költségek kisebbek. A folyamat az autógyártó ágazatokban foglalkoztatottak számának csökkentését vonhatja maga után.

Személygépkocsi-gyártás

Az évtized folyamán jelentősen módosul a személygépkocsi gyártás földrajzi megoszlása. *Korábban a termelés szinte 100%-ig a „hármak” vállalatainak kezében összpontosult, az utóbbi években azonban számos országban megkezdődött az autógyártó ágazat kifejlesztése.* Feltűnő módon jelzi ezt, hogy a nemzetközi bemutatókon egyre nagyobb figyelem fordul a kínai és indiai ipar gyártmányai felé.

Az eredményeket tükrözi, hogy Kínában, a különböző nyugati vállalatokkal közös társaságok; a **FAW** (First Automotive Works), a **SAIC** (Shanghai Automotive Industry Corp.), a **Dongfeng Motors Corp.**, a **Beijing Automotive**, a **Guangzhou Automotive Group**, a **Changan Automotive Co. Ltd.** és a **Geely Holding Group** gyáraiban 2005-ben 2,5 millió személygépkocsit gyártottak, az indiai **Maruti-Udyog** és a **Tata Motors Ltd.** 720 ezer autót állított elő. Az ázsiai vállalatok vezetői arra számítanak,

hogy ezek az autók rövidesen a világpiacon is megjelenhetnek. Az európai piacok különösen nagyon vonzóak és biztos, hogy nagy erőfeszítéseket fejtenek ki a sikeres piaci részesedés kivívása érdekében. A távol-keleti térségek autógyárai világszerte jelentősen növelhetik a piaci feszültségeket, különösen a kis és a közepes nagyságú autók piacán. A távol-keleti országokban jelentős erőket fordítanak a „kisautók” fejlesztésére. *Az „5000 dolláros autók” exportjának piaci lehetőségeit nagyon kedvezőnek ítélik.*

Egyes szakértők viszont úgy vélik, hogy a távol-keleti térségek gyártmányainak elnevezése, de főképp a formájuk és a műszaki jellemzőik miatt ezeknek a kocsiknak a térhódítása a „hármak” piacain még sokáig várta magára. Egyes becslések szerint pl. Európában 2010-ben 300 ezer, 2015-ben 750 ezer kínai és indiai személygépkocsit fognak várhatóan értékesíteni, ezen belül Németországban 35 ezret, illetve 100 ezret.

Kilátások a műanyag-feldolgozók számára

A műanyag-feldolgozók számára az autóipar a legfontosabb húzóerő a fejlesztésekben. A beszállítói tevékenységet ugyanakkor az egyre rövidebb termék élettartamok és a csökkenő árak jellemzik. Az autóipar volt az első az alkalmazói szektorok között, amelyik a folyamatos árcsökkentést a beszállítóira kényszerítette. Ez egyben elindította azt a folyamatot, hogy az alkatrészek előállítását az alacsony bérköltségű távol-keleti országokba helyezték át. Szakértők szerint a trend a jövőben még erősebben folytatódik.

3. táblázat

Az alkatrészeket beszállító vállalatok versenyképességét befolyásoló tényezők jelentőségének várható változása 2010-ig

Versenyt befolyásoló tényezők	A tényező fontossága jelenleg, %	A tényező fontossága 2010-ben, %	A tényező fontosságának változása, %
Fejlesztés és know-how	93	97	4
Gyártmány megújítás	91	96	5
Ár és költség viszonya	93	91	-2
Minőség	95	95	0
Az alkatrész-gyártók és az összeszerelő vállalatok partner kapcsolatai	75	84	9
Közös gyártmányfejlesztés	48	73	25
Külföldre kihelyezett gyártás	47	64	17
Vállalati nagyság	33	49	16
Piackutatás	30	49	19

A beszállítóknak általában magas szállítási költségekkel (sok esetben a nagyméretű elemek miatt), „just in time” szállítási határidővel és nagyon erős árcsökkentési kényszerrel kell számolniuk. Az előállítandó termékek sokfélesége, közepes élettartama és sorozatnagysága ugyanakkor nagyfokú automatizációt és kvalifikált személyzetet, azaz komoly ráfordításokat követel meg a feldolgozóktól.

A vállalatok feladatainak szerepe és súlya módosul, korábban a gyártás és az értékesítés játszották a döntő szerepet, most a legfontosabb tevékenység a fejlesztés, a piackutatás, a termelés-szervezés (*3. táblázat*). A változó és egyre komplexebb követelményeknek mind kevesebb vállalat tud megfelelni. Ezt tükrözi részben, hogy az autóiipari beszállítók száma drasztikusan csökken: 1988-ban 30 ezer, 1998-ban 7 ezer beszállító működött a világon, míg 2008-ra számuk várhatóan mindössze 2 ezer lesz. A beszállítók számának csökkenése ugyanakkor az autógyártás koncentrációjának növekedésével is összefügg: 1960-ban negyvennél több autógyár működött, ezek száma 2000-ig harmadára csökkent, és elképzelhető, hogy 2010-re a világ autógyártása ötnyolc óriás autókonzern kezében összpontosul.

Összeállította: Dr. Szabó Ferenc

Dudenhöffer, F.: Welt-Automobilmärkte: Volumenwachstum durch neue Märkte. = GAK Gummi Fasern Kunststoffe, 58. k. 10. sz. 2005. p. 626–631.

Dudenhöffer, F.: Wachstum durch neue Märkte und Billigautos. = GAK Gummi Fasern Kunststoffe, 59. k. 1. sz. 2006. p. 16–18.

Dr. Gottchalk, B.: Autojahr 2005 Schließt mit „respektablem Ergebnis” = K-Zeitung 24. sz. 2005. dec. 15. p. 6.