



Az európai autógyártók az állami támogatások révén megőrizték ugyan likviditásukat, és zömmel pozitív üzemi eredménnyel (EBIT) zárják 2009-et, de a kamatterhek véstesen lenyomják, vagy veszteségbe fordítják az eredményeket. A Calyon Bank elemzői szerint a jelenlegi helyzetben a fő cél minden gyártónál a méretgazdaságosság elérése, ami fúziókért vagy együttműködésért kiált.

/Illusztráció/

Könnyen elképzelhető, hogy átrendeződik az európai autópiac a válság nyomán. Az európai gyártókat a legfontosabb hazai piacokon – elsősorban Németországban, Franciaországban és Nagy-Britanniában – meghirdetett keresletösztönző programok idén még kihúzták a csávából, de az öreg kontinensen jövőre újabb 6 százalékkal esik vissza az értékesítés. A készleteket a legtöbb gyártónak sikerült minimálisra csökkenteni, de a nagy árverseny miatt ez nem segített a vállalati profitokon, legfeljebb a likviditás megőrzéséhez járult hozzá. A válság mindennél élesebben rámutatott arra, hogy az optimális szérianagyságnak milyen jelentős szerepe van a jövedelmezőség fenntartásában, ezért nem kizárt, hogy 2010-ben felvásárlások, részvénycserés egyesülések vagy egyszerű együttműködési megállapodások keretében új szövetségek jönnek létre – vélik a Calyon Bank elemzői.

Az európai autógyártók közül a Fiat csoport és a Volkswagen csoport lehet a válság nyertese – derül ki az elemzésből. A Fiat a kisautók, vagyis az A kategória 32 százalékát uralja, és autóinak 60 százaléka az ár, a méret és/vagy az alacsony károsanyag-kibocsátás miatt minden nagy európai roncsprémium programban támogatható volt. Ennek megfelelően a cég árbevétele 36,5-ről 48,5 milliárd euróra emelkedik idén, így 1 milliárdos üzemi eredményt érhet el, de a kamatterhek miatt végül 383 millió euró veszteséggel zárja az évet. Az üzemi eredményt javította az is, hogy az európai roncsprémium programok keretében eladott autók zömét Lengyelországban gyártotta a cég, a meggyengült zloty pedig az euróval fizető piacokon

többletnyereséget hozott a cég számára. Az árbevétel és az üzemi eredmény jövőre tovább emelkedik, és 2010-et már 300 millió euró fölötti eredménnyel zárhatja az olasz autógyár.

A Volkswagen csoport kisebb modelljeivel a német roncsprémium program nyertese, de nem ez a fő vonzereje, hanem az a 10 milliárd euró készpénz, ami a cég számláján parkolt a válság kitörésekor. Erre, és a megújult Polo és Golf modelljeire támaszkodva a német gyártó agresszív árazási stratégiával lepte meg versenytársait. Az alacsony áraknak és az értékesítés romló összetételének eredményeként – a kisebb autókön eleve kisebb a profit – a cég üzemi eredménye a tavalyi 3,9-ről idén 1,9 milliárd euróra csökken, de a Calyon Bank elemzői szerint jövőre már 3 milliárd euróra kúszhat föl. A kamatkiadások a legnagyobb európai gyártó profitját idén 854 millió euróra csökkentik, jövőre azonban már 2 milliárd euró körüli adózott eredményre számíthat a társaság. A Volkswagen csoport kilátásait javítja, hogy minden harmadik autóját Brazíliában, Indiában, Kínában vagy Oroszországban értékesíti, és ezekben az országokban jövőre már nő az új autók piaca.

A Renault csoport pozícióján sokat javítottak a roncsprémium programok, de nem eleget. Az első félévi üzemi veszteség után a cég pozitív üzemi eredményt vár a második félévre, de éves szinten így is 600 millió euró fölötti üzemi és 2,9 milliárdos adózás utáni veszteségre számíthat. A cég helyzetét nehezíti, hogy termékeinek 78 százaléka az európai piacon talál gazdára, ahol még jövőre is visszaesés várható az új autók piacán. Tovább rontja a társaság pozícióját, hogy a teherautó gyártásban nemcsak saját termékeivel van jelent, hanem 20 százalékos részesedéssel bír a Volvó teherautógyártó részlegében is. A korábbi években a cég eredményének 70 százalékát éppen a Volvó és a 46 százalékos Nissan részesedés hozta. A Nissan szövetségből a jövőben még profitálhat a Renault, mert a szálakat még szorosabbra fűzve, közös platformokkal közelebb kerülhetnek a méretgazdaságos széria méretekhez. Mindent egybevetve a Calyon elemzői szerint jövőre 440 milliós üzemi, és 500 milliós adózás utáni eredményre számíthat a társaság.

A Peugeot és a Citroen márkákat gyártó PSA csoport az egyetlen gyártó Európában amely nemcsak az idén de jövőre is veszteséges lesz mind az üzemi, mind az adózott eredmény tekintetében. Az idei 1,7 milliárdos üzemi és 726 milliós adózás utáni veszteséget jövőre 350 milliós üzemi és 500 milliós adózás utáni veszteség követheti. A PSA csoport a Renault-hoz hasonlóan kitett az európai kereslet alakulásának, hiszen termékeinek 76 százaléka az öreg kontinensen talál gazdára. A társaság a kedvezőtlen rövidtávú kilátások ellenére 2012-re 3,3 milliárdos eredményt célzott meg, egy nagyszabású program keretében. Ennek részeként az európai piaci részesedés növelése érdekében felújítják a modellpaletta jelentős részét, és komoly offenzívába kezdenek Kínában, Oroszországban és Latin-Amerikában.

A prémium márkák élén világelső BMW árbevétele idén csökkent, mert a termékpalettája miatt a cég nem élvezhette a roncsprémiumok áldásos hatását. A cég ennek ellenére 560 milliós üzemi és 140 milliós adózás utáni eredményre számíthat, jövőre pedig 1,2 milliárdos üzemi és 640 milliós adózás utáni eredményt várnak tőle a Calyon elemzői. A BMW kilátásait javítja, hogy az Egyesült Államokban és Németországban ahol együttesen gépjárműveinek több mint 40 százalékát értékesíti jövőre már egyaránt 22 százalékos eladás növekedésre számíthat.

A BMW-nél sokkal nehezebb helyzetben van a Daimler, ahol a tavalyi 1 milliárdos üzemi veszteség után idén is 367 millió eurós üzemi veszteséget prognosztizál a Calyon. A veszteség ennél is lényegesen nagyobb lehetett volna, de a cégvezetés elszánt kiadáscsökkentéssel idén 4 milliárd eurót faragott le a költségekből. Az adózott eredmény ennek ellenére csaknem 2 milliárdos mínuszt mutat majd az év végén. A személyautógyártás üzemi szinten már az idei 3. negyedévben profitot hozott, de a teherautógyártó részleg legfeljebb jövőre válhat kifizetődővé. A teherautók iránti kereslet visszaesésére jellemző, hogy a cég a harmadik negyedévben 66 ezer járművet értékesített, szemben az egy évvel korábbi 122 ezerrel. Ebben a kategóriában 2010-ben térülhet meg a nagy költségcsökkentés, elsősorban az észak-amerikai eladások várható fellendülése miatt. A Calyon elemzői szerint a cég jövőre nem egészen 3 milliárd eurós üzemi eredmény mellett 1,9 milliárdos adózás utáni eredménnyel számolhat.

-Freepress.eu-