

Prof. Takács János, a GTE elnöke megnyitója

Kedves Kollégák!

A Gépipari Tudományos Egyesület nevében tisztelettel köszöntöm az *52. Autóbusz Szakértői Tanácskozás* résztvevőit. Külön szeretném megköszönni *Vitézy Dávid* államtitkár úrnak, hogy elfogadta meghívásunkat.

Az Egyesületről szeretném elmondani, hogy több év után túljutottunk a rendszerváltás és a gazdaság átalakulása okozta nehézségeken. Úgy ítéljük meg, hogy – igazodva az aktuális ipari környezethez és a szakmai elvárásokhoz – sikerült a GTE-t növekedési pályára állítani. Ezt mutatja, hogy számos fiatal kolléga kérte felvételét és több rendezvényt szervezünk, mint az elmúlt évekbe. Ugyanakkor arra törekszünk, hogy hagyományos rendezvényeinket – és ide tartozik az Autóbusz Szakértői Tanácskozás is – fenntartsuk és szakmailag aktuális témákkal tegyük vonzóvá.

A mostani Tanácskozás olyan időszakban kerül megrendezésre, amikor az autóbuszok műszaki tartalma jelentősen megváltozott. Itt talán elég az új hajtáslánccokra utalni. Mára a városi autóbuszoknál széles körben elfogadottá vált az elektromos hajtás és megjelent a hidrogénhajtás, ami elsősorban a távolsági buszoknál terjedhet el. A másik ilyen terület, ahol jelentős előrelépés történt, a vezetőt segítő rendszerek terjedése. A személygépkocsi ipar ebben előttünk jár, feladatunk az ott kialakult megoldások honosítása és kiegészítése autóbusz-specifikus elemekkel.

Ebben a folyamatban komoly zavart kelt az energiaárak drasztikus emelkedése, ami lassítja az elektromos hajtás általánossá válását. Ismert, hogy néhány üzemeltető a CNG autóbuszok, sőt a trolibuszok dízel autóbuszokkal történő kiváltásában kénytelen gondolkodni. Az energia-krízis zökkenőt jelenthet mind a környezetvédelem terén, mind a járműpark megújulása folyamatában. Őszintén reméljük, hogy ez csak átmeneti jelenség, hiszen sürgős, hogy az energiapiac normalizálódása után folytatódjon a közösségi közlekedés környezetbaráttá tétele.

Az autóbuszipar igazodni tudott az új kihívásokhoz. Egyrészt a dízel hajtás terén újabb tartalékokat tártak fel, másrészt a nagy buszgyártók palettáján megjelent az elektromos és – ha még inkább csak jelzés értékkel – a hidrogén hajtás. A piacot a bővülő műszaki kínálat jellemzi, a nagy gyártók mellett komoly sikereket értek el azok az új, vagy korábban nem meghatározó vállalkozások, akik időben léptek az új technológiák alkalmazása terén.

Szeretném megosztani Önökkel a szervezők örömteli gondját és dilemmáját. A tavalyi és az idei Tanácskozás sikere számunkra azt mutatja, hogy egy hazai autóbuszos rendezvényre igény van. A BUSEXPO sajnálatos elmaradása miatt felmerült, hogy a Busztanácskozást – a hagyományos műszaki tartalom megtartása mellett – olyan irányba fejlesszük, ami ezt az igényt is kielégíti. A mostani buszbemutató egy kis lépés ebbe az irányba. Az Önök érdeklődésén és a szervezők lelkesedésén múlik, hogy akár már jövőre jelentősen bővíteni tudjuk-e a Tanácskozás szakmai programját.

Vincze-Pap Sándor, a MABUSZ elnöke és a Tanácskozás társszervezője nem tud részt venni a rendezvényen, de megküldte köszöntőjét, amiből kérésére néhány gondolatot ismertettek. A teljes anyagot az előadásokkal együtt feltöltjük a GTE honlapjára.

A MABUSZ elnöke üzenetében elmondta, hogy a korábban remélt éves 1200 db-os hazai gyártási és értékesítési szintet nem sikerült elérni a hazai gyártásban, de az utóbbi három évben a négy buszgyártó vállalatunk (Kravtex, Intertanker, Ikarus, BYD) 600 felett állandósította a gyártási darabszámát. A kibocsátás és az esetleges export növelése további erőfeszítéseket igényel, amire megvannak a törekvések.

Köszönöm a figyelmüket és mind a GTE, mind a MABUSZ nevében sikeres tanácskozást kívánok.