

Köszöntő

Tisztelt konferencia résztvevők!

A mai napon, sorban már az 55. szakmai tanácskozást tartjuk, a kezdő 1969-es indulással.

Azóta sok víz lefolyt a Dunán, sőt a Tiszán is és a csúcsra felfutó 1986. évi 13 és félezer darabos autóbuszgyártástól eljutottunk a mai 550 darabos éves termelésig. Igaz, akkor minden könnyebb volt, hiszen volt egy nagy állami gyártónk, az Ikarus és volt egy nagy kelet-európai piacunk.

Az utolsó évtizedekben több új buszgyártó vállalkozás is megjelent kies országunkban, nevesítve az Intertanker, a BYD, sőt az újraindult Ikarust is ideszámíthatjuk. Az Intertanker amilyen váratlanul jött, sajnos olyan gyorsan meg is szűnt.

Mindezekkel együtt a Kravtexé a képzeletbeli pálmaág, mert már negyedszázada szolgálja kitartóan a hazai közlekedési vállalatokat rendkívül gazdaságosan üzemeltethető autóbuszaival. Most is van egy 75 milliárd forint értékű, 3 éves keretszerződése a MÁV-Volán csoporttal közel 1000 darab autóbusz szállítására.

És itt külön meg kell említenünk a mosonmagyaróvári gyártó és a hozzátartozó győri végszerelő üzem vezetőjét, Krankovics István ügyvezető igazgatót, akinek köszönhető ez az eredmény, akinek agilitása, kollaboratív vezetői képessége nélkül elképzelhetetlen ez a több évtizedes siker.

Az autóbuszgyártás technológiája a személyautógyártással párhuzamosan rohamlépésekben alakul át és lehet, hogy ez lesz az utolsó év, amikor Magyarországon hasonló mennyiségben gyártottunk dízel üzemű és elektromos meghajtású autóbuszokat. Az akkumulátoros autóbuszok, az ázsiai országok jóvoltából, nagyságrendben nagyobb volumenben készülnek, mint a hagyományos motorokkal gyártott autóbuszok és ez lesz a közeljövő. A városi közlekedés teljes egészében villamos hajtásúvá lesz. Jedlik Ányos elemében érezhetné magát.

A Magyar Buszgyártók Szövetsége nevében tartalmas előadásokat kívánok az előadóknak és értékes szakmai ismereteket a konferencia résztvevőinek.

Dr. Vincze-Pap Sándor
a MABUSZ elnöke