



# A magyar autóbuszgyártók helyzete és lehetőségei a magyar piacon



Vincze-Pap Sándor

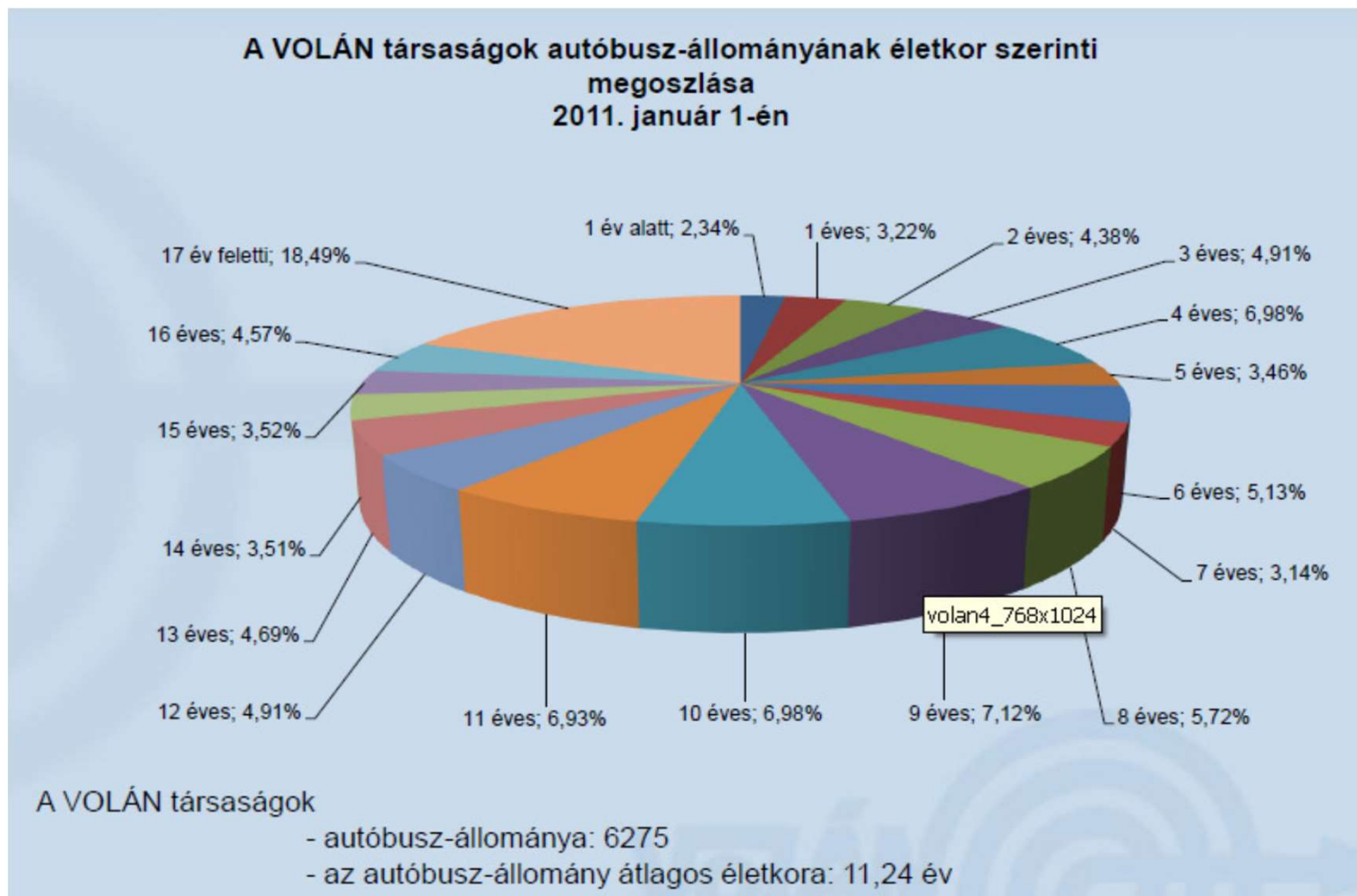
**Talpra mAGYarok!**  
Vác 2012.10.13-14.



Magyar Buszgyártók Szövetsége

2012/10/13

## Közösségi kézben levő (Volán, BKV) buszállomány



BKV: 1510 db, a teljes állomány átlagkora több mint 17 év!  
(1990-ben még kevesebb mint 10 év volt!)

## Mai magyar buszok



CITADELL 19 és CITADELL 12



IKARUS V187



S91



ECONELL



INOVELL



CS URBANUS



OPTINELL



BN 18



SIRIUS



### Alaptézis:

**Minden normális(!) közösség a közösségi szolgáltatásokat kifejezetten saját közösségének tagjaitól vagy annak tagjai által tulajdonolt vállalatától rendeli meg!**

## Mai buszgyártás helyzetjelentése

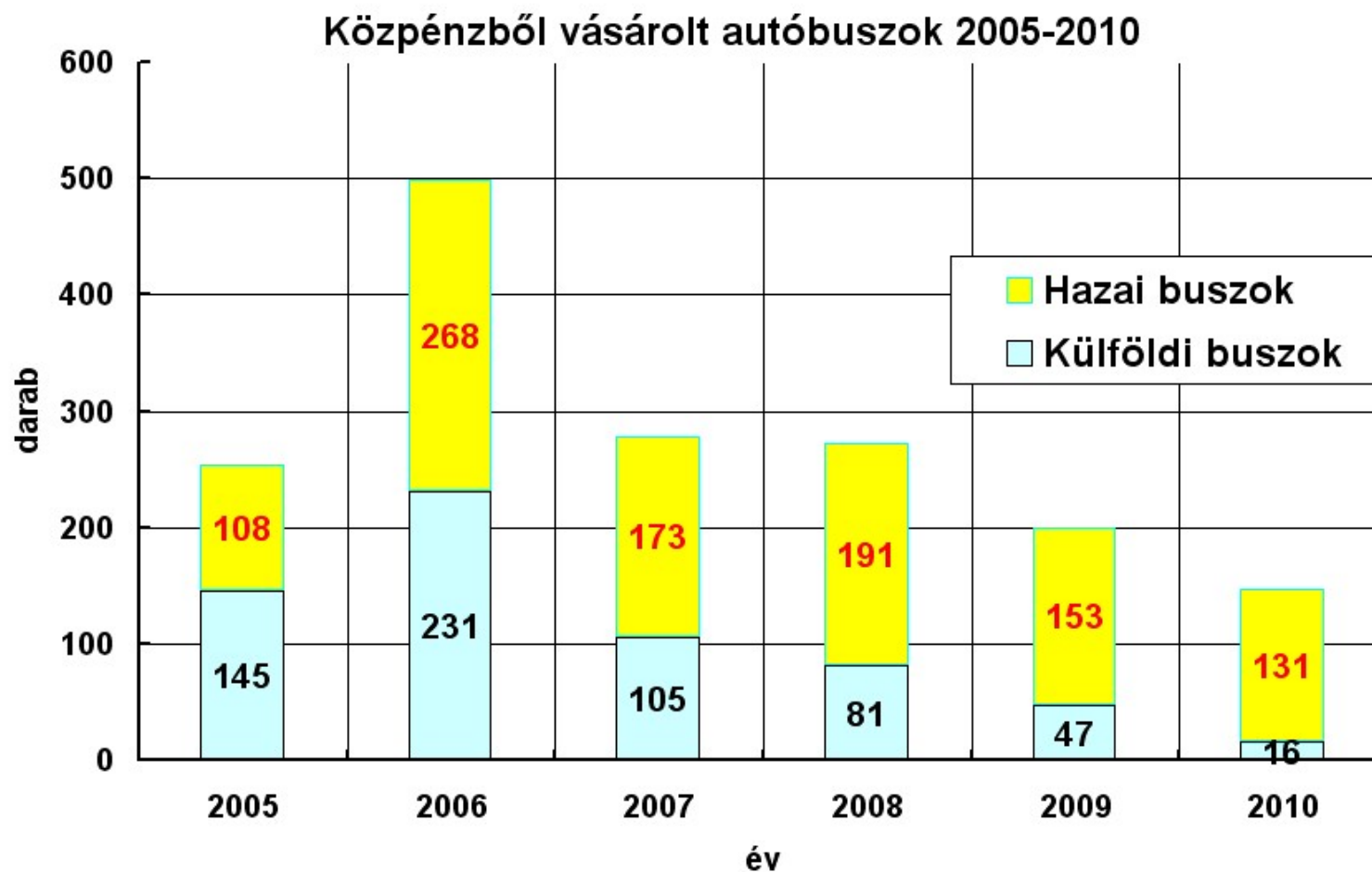
1. A közösségi kézben levő több mint 8 ezer autóbusból 4,5 autóbust akár azonnal lelehetne cserélni!
2. Magyar buszgyártók és kapacitásaik:

Vállalkozás neve	Gyártási képesség év/db
Kravtex Kft.	500
NABI Kft .	500
Magyar Autóbuszgyártó Kft.	200
Csaba Metál Kft.	100
Magyar Járműtechnikai Zrt.	50

Jelen állapot: a magyar buszgyártás csendben agonizál!

Kérdés: miért svéd, kínai, német vagy más nemzet által gyártott buszokat vesznek az adófizető közösség pénzén a busztervezésben és buszgyártási képességben még mindig élenjáró Magyarországon?

## Magyarországon 2005-2010 között vásárolt hazai és külföldi buszok



Omnibus.blog.hu adatai alapján rajzolva

## Buszgyártás és a piac

A járműgyártás a magyar gazdaság kiemelt ágazata, de az unió "beszállító-összeszerelő" alvállalkozásává vált Magyarországnak sajnos nem sikerült olyan, az ország komparatív előnyeire alapozott tudatos, **iparpolitika által támogatott** járműipari szerkezetet kialakítania. Járműgyártásunk korábbi húzóágazata, a hazai buszgyártás a jelenlegi járműipari szerkezeten belül nem talált a múltjának és lehetőségeinek megfelelő pozícióra.

Az államtól elvárható, hogy rendelkezzen ipari stratégiájával, a nem versenyképes, „halálra ítélt” ágazatokat hagyja csak az un. „piaci versenyben” elvérezni, de a magas szellemi potenciállal rendelkező, a szociális szükségletek kielégítésére szolgáló (a tömegközlekedés ilyen) és az exportlehetőségeket magában rejtő és tartalmazó ágazatokat mindenképpen segítenie kell. A magyarországi buszgyártás jelenleg is rendelkezik mind**három** felsorolt **stratégiai feltétellel**.

## A magyar buszgyártás előnyei

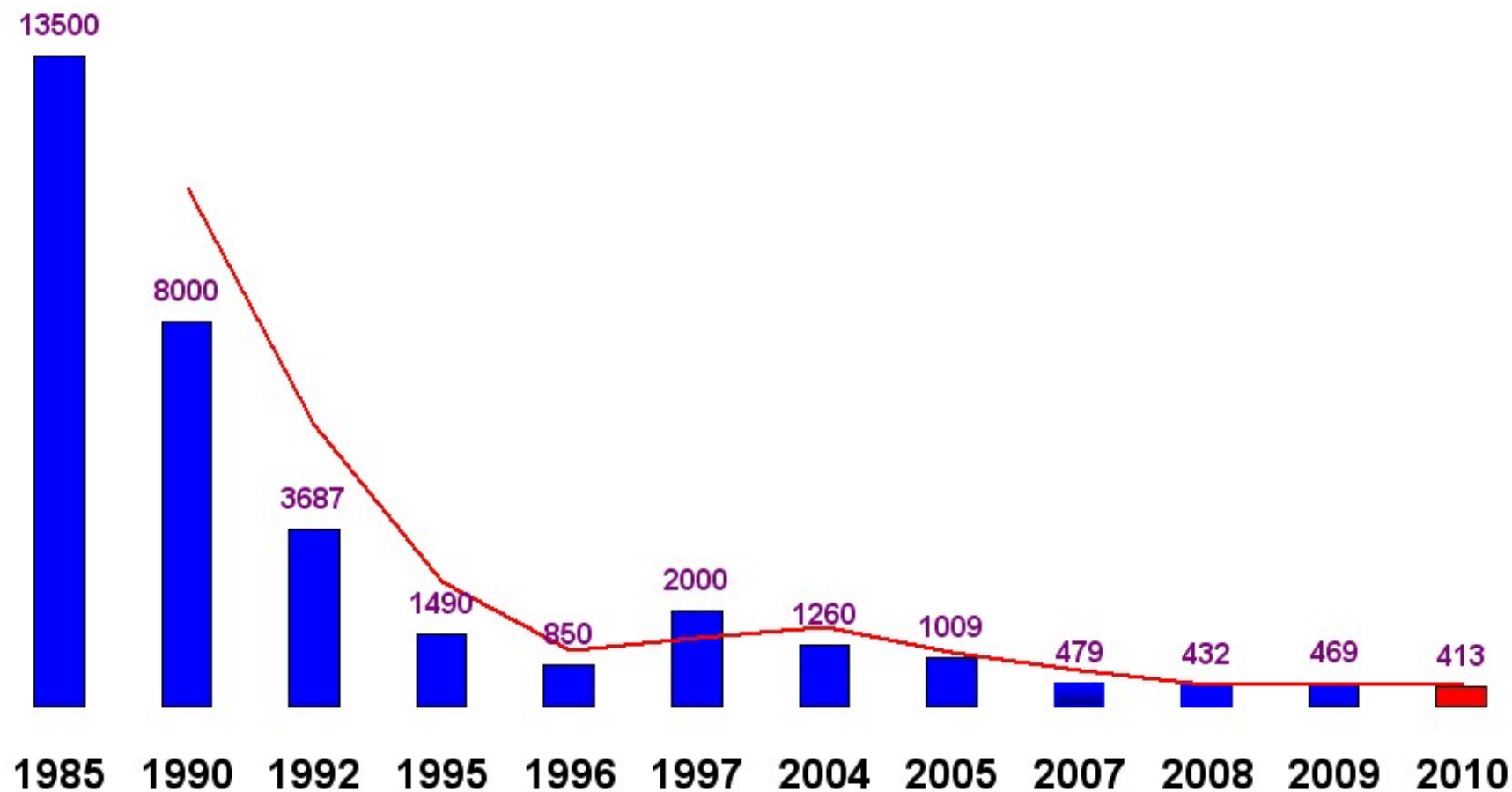
A hazai buszgyártók sok száz (a pontos szám gyártótól függően változik, de átlagosan **350-400!**) **hazai beszállítóval** állnak kapcsolatban, amelyek a buszba kerülő 2-2500 db alkatrészből 1200-1500 db beszállítását végzik és értékben a magyarországi gyártású autóbuszokban a **magyarországi hányad min. 50-55 %-ra** tehető. (önhordó vázszerkezetű buszoknál **75-85% -ra**) a gyártási költségeket is beleszámítva. 1 db busz 6-7 magyar munkahelyet jelent!

Ténymegállapítás: egy **külföldről**, központi támogatással **beszerezett autóbusz** még harmadával olcsóbb beszerzési áron is **többe kerül** az államnak **már rövid távon is**, mintha az ugyanolyan paraméterű, komfortfokozatú autóbust magyar gyártótól rendelt volna meg!



## Magyarországon 1985-2010 között gyártott autóbuszok darabszámai

### Magyarországi buszgyártás (darab)



## Jövőbeni irányvonal a buszok fejlesztésében

### Biztonság növelése

- Szigorúbb biztonsági előírások (pl. EGB 66.01 2010 óta kötelező)
- Elektronikus fék
- Elektronikus menetstabilizátor
- Fék rásegítő (fékhatároló lejtőn)
- Sávfigyelő

### Alternatív üzemanyagok használata

#### **Inkább igen:**

- Hibrid (városi buszok, teherautók, építőipari gépek, drágább mint a dízel – ma még)
- Etanol (600 db Scania van Stockholmban, ott borból lesz az etanol, de nagyobb üzemanyagtartály, magasabb üzemi hőmérséklet, gyakoribb szűrőcsere, magasabb adó, viszont fából is elő lehet állítani a papíripar melléktermékeként)
- Üzemanyagcella (végtermék víz, de ma még drága, MB Citaro)
- Elektromos (gyakori töltést igénylő akkumulátorok, de a töltés akár a pálya, ill. a megállók alatt kiépített rendszerrel is történhet, nagy jövője van)

#### **Inkább nem:**

- CNG (6-8 tartály a tetőn, fogyasztás 1,6-1,7 szerese a dízel motornak)
- LPG (szigorú biztonsági követelmények, kevés felhasználó)
- Hidrogén gáz (MAN próbálkozott, de feladta, szerinte nincs jövője)
- Biogáz (gazdaságos, de potenciálisan kicsi a felhasználói kör – Norvégia, Svédország igen)

*[A gázos buszoknál nagy probléma az is, hogy második felhasználói érdeklődő a 6 éves buszok iránt már nincs]*

## Jelenlegi helyzet fő tulajdonságai

Magyarországon a magyar termékekre nincs illetve nem működik belső piac – buszok esetében lehetne

Magyarországon nincs egyetlen ipari terméket gyártó ágazat sem magyar tulajdonban – a buszgyártás igen

Magyarországon szinte nincs vertikálisan kiépített ipari (agrár?) ágazat magyar kézben – a buszgyártás igen

A buszgyártás 5 év távlatában félezer milliárd Ft értékű piacot jelent

A BKV és a MNV buszprogramjaitól függ a gyártók sorsa.

*Köszönöm a figyelmet !*