Melano.hu
A Közép-európaiak magazinja
Published on *Melano.hu* (https://www.melano.hu)



# Nemzeti Fejlesztési Minisztérium: nem gazdaságos magyar autóbuszgyártás

Létrehozás: 12/27/2015 - 18:33
Szerző: Aranyi Péter
[1]
A Magyar Autóbuszgyártó Klaszter szakmailag megalapozatlannak tartja azt, hogy Fónagy János államtitkár úr nyilatkozatában kétségbe vonja a magyarországi autóbuszgyártás gazdaságosságát.

**Kapcsolódó cikkek:**
Bemutatkozik a magyar autóbuszgyártás új reménysége [2]
Újabb autóbuszgyártó mondott csütörtököt [3]
Tücsökbusz hegedűvel [4]

A hazai autóbusz-ipari szereplőket tömörítő szervezet az iparág jövőjének szempontjából aggályosnak tartja a kormányzat ilyen irányú hozzáállását. A magyar autóbuszgyártók megdöbbenéssel fogadták Fónagy János államtitkár tegnap, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium sajtótájékoztatóján elhangzott véleményét, amely szerint *„egy buszgyár éves ideális kapacitása 10-12 ezer darab, miközben a magyar igény mindössze 600-800 darab, tehát autóbuszgyártást ma Magyarországon nem lehet gazdaságosan működtetni."*

Ez a nyilatkozat teljességgel érthetetlen annak fényében, hogy Európában és világszerte is ritka a 10000 darab feletti éves kapacitású autóbuszgyártó, az a néhány vállalat, amelyek ilyen mennyiségben termelnek, világszerte több gyáregységben teszik ezt. A mintegy 40 millió fős lélekszámú Spanyolországban például 16 autóbuszgyártó működik évtizedek óta gazdaságosan, de Európa és világszerte számos cég évi 300-400 autóbuszt készít és üzemel stabilan. Hazánkban a közel 20 éve működő NABI autóbuszgyártó átlagban évente 400 kocsit gyárt illetve szerel ki, rentábilis működés mellett.

*„A megfelelő üzemmérettel és gazdálkodással éves szinten 250-300 autóbusz gyártásával és kiszerelésével már nyereséges lehet több Magyarországon (még) működő autóbuszgyár is, folyamatosan munkát és megélhetést biztosítva 800-900 főnek"* – mondta el Fórián István, a Klaszter elnöke. *„Szervezetünk szerint elhibázott lépés a világviszonylatban is egyedülálló magyar autóbuszgyártás tudását, know-how-ját és potenciálját háttérbe szorítani és a hazai gyártást csupán részterületekre – az államtitkár úr által említett „összeszerelésre" illetve alkatrészgyártásra predesztinálni."* – fűzte hozzá. A hazai autóbuszgyártók és beszállítókat tömörítő szervezet emlékezetet, hogy a többszázezer autóbuszt gyártó Ikarus is csak fénykorában volt képes évi 10 -12 000 darab autóbusz előállítására.

**Égető helyzetben**
Ami a hazai igényeket illeti, Magyarországon az elmúl két évtizedben átlagosan 450 autóbusz beszerzésére került sor éves szinten, amely nem volt elegendő a buszflotta öregedésének

megállítására. A magyar tömegközlekedési autóbuszok több, mint 30%-a, azaz több, mint 2700 autóbusz öregebb 21 évesnél, ezek cseréjük már nem tűr halasztást. További mintegy 1500 autóbusz 16 évesnél idősebb, ezeket is cserélni szükséges 1-2 éven belül. Összességében a következő öt éven 4-5000 autóbusz cseréje lenne indokolt hazánkban. Ez az igény megfelelő piaca lehet a még mindig létező hazai autóbusziparnak, és beszállítói körnek.

A Magyar Autóbuszgyártó Klaszter arra hívja fel a figyelmet, hogy iparági adatok alapján egy magyar autóbusz gyártása 4 hazai munkahelyet eredményez, azaz csupán évi 500 jármű itthoni gyártása 2000 munkahelyet jelent közvetlenül.  A dolgozók eltartottjainak tekintetében közel 4000 ember megélhetéséről van szó. Ráadásul a Magyarországon gyártott autóbuszok vásárlása esetén a vételár 10-15%-nak megfelelő összeg azonnal közvetlen költségvetési bevételként realizálódna, további 10% pedig a hazai munkavállalók költéseiből, beruházásokból kerülne vissza a költségvetésbe.  Ezt a tényt világszerte felismerik a kormányzatok,  ami már jól látszik az Európai autóbusz-beszerzésekben is.

**Hazánk (még) egyedülálló tudásbázissal rendelkezik**

A hazai fejlesztés és gyártás fontos eleme a tudásalapú társadalomra alapozó elképzeléseknek. A magyar autóbusz-ipari szakemberek a mai napig a világ élvonalába tartoznak, azonban közülük sokan sajnos már így is külföldön találtak munkát, és félő, hogy a szürkeállomány elvándorlása folyatódna a hazai autóbuszipar nélkül.  Jelenleg az autóbusziparban is változások zajlanak, új, alternatív hajtások jelennek meg, koncepciók változnak. Ilyen piaci környezetben a rugalmasan reagáló, fejleszteni képes kis gyártók is be tudnak törni az európai piacra.  Ezen a téren Magyarország még mindig jó adottságokkal rendelkezik, amelyeket a legfőbb ideje kihasználni. – vallja a Magyar Autóbuszgyártó Klaszter.

Eredetileg megjelent: 2011.11.09.

**Tags:**
NABI [5]
**Tech:**
Haszonjármű [6]

---

**Forrás webcím:** https://www.melano.hu/nemzeti_fejlesztesi_miniszterium_nem_gazdasagos_magyar_autobuszgyartas

**Hivatkozások**
[1] https://www.melano.hu/sites/default/files/articles/nabi-sirius-gyar6.jpg
[2] https://www.melano.hu/bemutatkozik_a_magyar_autobuszgyartas_uj_remenysege
[3] https://www.melano.hu/ujabb_autobuszgyarto_mondott_csutortokot
[4] https://www.melano.hu/tucsokbusz_hegeduvel
[5] https://www.melano.hu/tags/nabi
[6] https://www.melano.hu/tech/haszonjarmu