

# Továbbra is pörög a kerék, de kissé támolyog

Hozzászoktunk már ahhoz, hogy az autózás körül mind a technikában, mind a teljes üzleti és hatósági „kavarásban” csak egy biztos, és ez az állandó változás. Nem is lenne ez baj, ha a „táncban és táncoltatásban” koreografált lenne a lépéssor. Az előre lépés mellett belefér a visszalépés is, de sajnos a szakmai közéletbe is bevett figura a tánciskolából ismert mondás: „... és kettő, három, alávág”. A vállalkozás halála a bizonytalanság, a kiszámíthatatlanság. Erre a vállalkozó kényszerlépéseket tesz, de az senkinek sem jó, főleg nem az állami adóbevételeknek.

Nyugalomra, állóvízre talán már nem is vágyunk. Boldog (?) emlék a Lada-, Trabi-korszak és a Merkur-, AFIT-világ degenerált dzsentroid, urambátyám állóvíz korszaka. A „képletek” minden esetre tisztábbak voltak.

Ha először a technikát vesszük szemügyre, ma a sokféleség, és nem egy-egy irány egyeduralkodása a jellemző. A dízel előretörése ugyan egyes európai országokban szinte hihetetlen mértékű, máshol azonban minimális teret sem nyer. A gázolaj már nálunk is drágább a benzinnél. Az Otto-motor válasza is megszületett, sokkal jobb lett a motor fogyasztása és dinamikája. A vevők – saját kárukra – rá fognak jönni, hogy a dízel csak addig előnyös, amíg nem kell egyszer javítani. Az erőátvitelben, a felfüggesztési rendszerekben, az asszisztensszolgáltatásokban, általában a gépjárműszerkezetekben is a sokszínűség dominál, van itt kérem minden. A szerkezeti anyagok „harcában” a könnyűfémek, az öntvények, az acélok, a műanyagok gyártótól függően kerülnek az autóba, nincs egyedül üdvözítő megoldás. Ki erre, ki arra esküszik.

A tüzelőanyagok kínálatában – többnyire keverőkomponensként – helyet kapnak az „alternatívák”, elsősorban a megújuló forrásaik. Ha a gázautónak van is keletje, elsősorban a CNG tör előre, a ma-holnapban mindenki a „gázból folyadékot” helyezi előtérbe. Nem kell gázellátó logisztika és nem kell gázautó – óriási előnyök ezek.

Az elektronikában, a csipek világában, a rendszerek belső és hálózati adatkommunikációjában egyre újabb mikrocsoportok, protokollok látnak napvilágot. Ez már az autójavítóknak felfoghatatlan, nincs is velük mit kezdeniük.

Mint ahogy sok minden más is kikerül az autójavító elérhetőségi köréből. On-line gyári kapcsolattal dől el az autó javításánál, hogy mit is kell tenni. Az adott esetben mi engedélyezett, és mi nem. Mit lehet szoftveresen – a távból javítani –, és mihez kell például módosított, új alkatrész. Itt csak a márkaszervizeknek van köldökzsinór és rövid pórázon tartott jövője. A független autójavítói szakmai kör ettől már korábban, többször is félt. Azután valahogy mindig el lehetett bontani a gyári barikádokat. Most ravaszabb épül, exkluzívabb, feltörhetlenebbnek látszó.

Ha az autókerekeskedelmre, -javításra vonatkozó csoportmentességet teljesen eltörölnék – Brüsszelből ilyen hangokat is hallani –, akkor ennek az áruféleségnek a kezelése liberalizálódna, elvesztené az exkluzivitását. Az autókerekeskedelem, a márkaszerviz kiválasztott felszenteltjeinek mesterségesen fenntartott nimbusza semmivé válik. Nem is pénzügyi kérdés ez, hiszen a gyár bármilyen formációban megkeresi a pénzét: műszer, információ, alkatrész, oktatás stb., a ma márkaszervizeinek is súlyos anyagi terhet jelent. Inkább presztízs, valamiféle tradíció, és félelem az újtól, attól, hogy hamar kiderülhet: van, ahol a „király meztelen”.

A hazai pályán a hatósági vonal ad fel most, az év fordulóján, talányokat. Az átszervezésekről halunk, de keveset tudunk. Akiket közvetlenül érint, azokhoz képest valószínű, hogy többet...

El kell a közlekedési hatóságtól bocsátani munkatársakat, szűkebb keretek között kell gazdálkodniuk, meg kell növelni az állami befizetést, és közben dolgozni is kell. Az e körben teljesíteni tudó, kihasználatlan kapacitásokkal rendelkező vállalkozói körrel nincs ma élő kapcsolata a hatóságnak, „felső körökben” sincs túlzott koordináltság. Azt szokták ilyenkor mondani, hogy ez nem hiba, ez bűn. Még az is lehet, hogy nem lesz bocsánatos bűn, amilyen bizonytalanság érezhető.

Ma még azonban megvan a reményünk, hogy az együttműködésben, a reális feladatmegosztásban, az informatikában, az ügyfélbarát műszaki és adminisztratív kiszolgálásban európai mintával tudunk szolgálni. Kövessük a műszaki előírásaink példáját, melyekben európai vezető pozíciót „harcoltunk” ki.



Dr. Nagyszokolyai Iván