

## Kihívás előtt a német mérnökök

A Müncheneri Műszaki Egyetem (TUM) hallgatói és tanáruk, Markus Lienkamp úgy vélik, hogy az elektromobilitás vagány dolog. Németország adta a világnak a modern belső égésű motort és továbbra is az élvonalban kíván maradni az autópárhánban. Nekik köszönhető az az elgondolás is, miszerint a modern mobilitás lehet környezetbarát. A német kormány igyekezete, hogy 2020-ig 1 millió elektromos autó fusson az utakon, jól mutatja, hogy a németek felvették a (bokszt)kesztyűt. A tökéletesség vitt német mérnöki precizitás lefőzi majd az amerikaiakat – mondják a hazaiak. Ez azonban egyelőre remény, de nem bizonyosság. Lienkamp örül a kihívásnak: „ha a német mérnökök egyszer felhúzzák magukat... jobb lesz vigyázni!” – tanácsolja.

Németország vegyesen viszonyul a technológiához. Egyfelől negyedik a világon az egy főre jutó szabadalmak tekintetében, másfelől azonban elenyésző azon kisvállalatok (garázsvállalkozások) száma, amelyek aztán felforgatják a világot. Azok a németek, akik egy jó ötletből vagyont akarnak kreálni, Amerikába mennek – mondja egy McKinsley-szakértő. A teljes munkaerő 4 százaléka dolgozik valamilyen kezdeti stádiumban lévő vállalkozásban, míg ez az USA-ban 8%.

„Egy BMW-ben több szoftver van, mint egy úrhajóban” – nyilatkozta Manfred Broy, a TUM információs technológia professzora. Németország jó néhány zöldtechnológiai iparágban élen jár, mint a megújuló energiaforrások vagy a hatékony közlekedés. A Tesla németországi megérkezése – müncheni szalonnyitása – azonban azt mutatja, hogy a verseny még elveszithető.

A döntéshozók jól tudják, hogy az ország egyetlen igazán versenyképes „nyersanyaga” a szürkeállomány – amiből egyre kevesebb van. A versenytársakhoz képest kevesebbet költ oktatásra és kutatás-fejlesztésre, illetve mérnökeinek mindösszesen csak egyötöde esik a 25–34 éves sávba, ami az EU legrosszabb aránya. Az egyetemeik mint az új ötletek katalizátorai, az amerikai és angol intézmények mögött kullognak. A kockázati tőke áramlása is későn indul be és alacsonyabb szinten marad a versenytársakhoz képest. Merkel kancellár, aki maga is fizikus, nagy elszántsággal kezdett ezen területek megreformálásába. 2005–2009 között számos programot indított, ami a csúcstechnológiák számára többforrásokat jelentett. A mostani kormánya további 12 milliárd eurót allokált erre a célra, illetve jelentős adókedvezményeket biztosít a kutatás-fejlesztés területén tevékenykedő vállalatok számára. „Olyan üzenetet küldünk ezeknek a szektoroknak, mint senki más!” – nyilatkozta Annette Schavan oktatási miniszter.

A legtöbb támogatás a németek legnagyobb ötletére jut: a mérnökök és környezetvédők összefogására. „Aki először hódítja meg ezt a piacot, végig megtarthatja előnyét” – vélekedik Angela Merkel. A zöldtechnológiák 1 millió új munkahelyet jelenthetnek 2020-ig.

A teljes cikk a [www.autoszektor.hu](http://www.autoszektor.hu) oldalon olvasható, eredeti forrás: *The Economist*

## A magyar mérnök- és szakmunkásképzésről

A BME Elektronikus Jármű és Járműirányítási Tudásközpont és az Alföldi Iparfejlesztési Nonprofit Közhasznú Kft. (AIPA) a Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet (NSZFI) számára tanulmányt készített a magyarországi közúti jármű-gyártóipari szakoktatás-képzésről, annak problémáiról. „A kutatás célja, hogy bemutassa a magyarországi járműipari szakoktatás helyzetét és annak kapcsolódását a közúti járműipar munkaerőpiacához. (...) Az ágazat kiemelt szerepét és magyarországi gazdasági pozícióit felismerve a magyar kormány kiemelt ágazatnak minősítette a járműipart, így az ágazatot rövid távon válságkezelő intézkedésekkel, hosszabb távon pedig a versenyképesség javítását elősegítő intézkedésekkel segíti.”

A tanulmány megállapításai – az ipari kihívások tükrében – számos vonatkozásban a jelen helyzet tarthatatlanságára, azonnali reformok szükségességére mutatnak rá. A tanulmány vezetői összefoglalója a <http://autotechnika.hu/cikkek/8866,a-magyar-mernok-es-szakmunkas-kepzesrol.html> címről tölthető le.

# Autótechnika

## Javítás és kereskedelem

Az autójavítás és -vizsgálat, az autógyártás, az autó- és alkatrész-kereskedelem műszaki, gazdasági szaklapja

IX. évfolyam, 2010/8. szám

Alapítva: 2002.

A lap a SZAKI (alapítás 1991.), illetve a kiadó AUTÓSZAKI, Karosszéria javítás és -fényezés, AUTÓHÁZ és AUTÓSZAKI Junior folyóiratainak jogutóda.

HU-ISSN 1588-9858

Megjelenés: havonta

Példányszám: 4000

Kiadó és lapfajlagos: X-Meditor Lapkiadó, Oktatás- és Rendezvény-szervező Kft. 9023 Győr, Csaba u. 21.

Felelős kiadó: Pintér Imre

Szerkesztőség: X-Meditor Kft. Autóinformatika üzletág (Az AOE és a MAJOSZ pártoló tagja.)

Levél cím: 9002 Győr, Pf. 156.

Telefon: 96/618-074, fax: 96/618-063.

e-mail: [auto@xmeditor.hu](mailto:auto@xmeditor.hu) • [www.autotechnika.hu](http://www.autotechnika.hu)

Főszerkesztő: dr. Nagyszokolay Iván (Nszl)

([nszl@xmeditor.hu](mailto:nszl@xmeditor.hu)), mobil: 06-30/3488-545.

Szerkesztő: Sándorné Tamási Rita, Onódi Gábor

Főmunkatárs: dr. Szalai Attila, mobil: 06-30/948-1548.

Olvasószolgálat: Sándorné Tamási Rita

### Alkotószervezők:

Bagi Mihály (szakképzés), Besze Sándor (motorjavítás, diagnosztika), Bogdanovits László (járműalkatrész-gyártás), Bódi Béla (autóelektronika), Csúri György (autóelektronika, informatika), Czuni Ákos (gépjármű-elektrotechnika), dr. Emőd István (autóipari kutatás-fejlesztés, alternatív hajtások), Enyingi Kálmán (anyagtechnológia), dr. Frank Tibor (irányítórendszerek), Gablini Gábor (márkakereskedelem), dr. Gellér Józsefné (kerék, gumibroncs), Horváth Tibor (gépjármű- és motorvizsgálat), Huszti Tibor (autóvilamosság), Iharos Sándor (alkatrészkereskedelem), Kertay Nándor (kenéstechnika), dr. Körmendy Ágoston (autó- és főgépséggyártás), dr. Lakatosné dr. Novák Éva (EU-jogász), dr. Lakatos István (gépjárműdiagnosztika, márka-kereskedelem), dr. Lévai Zoltán (folyóirat-szerkesztés), dr. Lukács Pál (újrahasznosítás, recycling), Máthé István (motor-kerék-pár-technika), dr. Melegh Gábor (igazságügyi és műszaki szakértés), dr. Merétei Imre Tamás (emissziótechnika), dr. Paár István (emissziótechnika), dr. Palkovics László (menetszabályzó rendszerek), Petrók János (autós innovációk), dr. Pordán Mihály (autótechnika, -gyártás és -javítástechnológia), Spindler Tibor (autószer-vezék), Szalai László (dízeltechnika), Szénási Róbert (karosszéria-javítás), Szilágyi Tamás (karosszéria-javítás és -fényezés), Szügyi György (marketing, kommunikáció, vállalkozásvezetés, menedzseri módszerek), dr. Zöldy Máté (motor-üzelőanyagok).

### Marketingvezető:

Erdőz-Horváth Krisztina. Tel.: 96/618-088.

[erdozo-horvath@xmeditor.hu](mailto:erdozo-horvath@xmeditor.hu)

### Marketing és reklámszervezés:

Sándorné Tamási Rita ([auto@xmeditor.hu](mailto:auto@xmeditor.hu)). Tel.: 96/618-074.

### Szedészet és nyomdai előkészítés:

X-Meditor Kft. Felelős vezető: Csonka Imre Iván

### Nyomdai előállítás:

Palatia Nyomda és Kiadó Kft.

### Megrendelés és terjesztés:

X-Meditor Kft. (9002 Győr, Pf. 156.)

Stipsits Zsuzsanna, tel.: 96/618-067.

Előfizetési díj 2010. évre: 9 840 Ft.

Az előfizetési díj az áfát és a postaköltséget tartalmazza.

Megrendelhető a szerkesztőség címén, e-mail címén, telefonon vagy

a [www.autotechnika.hu](http://www.autotechnika.hu) oldalon.

A kiadó a hirdetések tartalmáért felelősséget nem vállal

Nyersanyagot nem örzünk meg és nem küldünk vissza!

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az

**» OBSERVER «**

BUDAPESTI MÉDIAFIGYELŐ KFT.

1084 Budapest, Auróra u. 11.  
Tel.: 303-4738, Fax: 303-4744  
E-mail: [marketing@observer.hu](mailto:marketing@observer.hu)  
<http://www.observer.hu>