

Nyitány és fenyegetettség

A XXI. század, ha úgy tetszik, a harmadik évezred első évtizede – szinte hihetetlen – már el is múlt. Nem tudom, ki hogy van vele, nekem úgy tűnik, szinte elröpült. Az ezredfordulás ünnepsége emléke még élénken él bennem, akkor arról, hogy melyik is az igazi forduló, addig vitatkoztam a világ, hogy közben kétszer is ünnepelhettünk...

A XX. század elején, derekán is még úgy gondoltak a huszonegyedikre, amikor problémáink már minden bizonnyal megoldódnak, a technika elkényeztet, autóinkkal a levegőben is járunk, és gondjaink is elszállnak.

Ehhez képest...

mindjárt a legelején, 2001 szeptemberében megláthattuk, milyen védtelen is a civilizált világ. Emlékszem, éppen a frankfurti autószalonon jártam a standokat, a kivetítőkön a tornyok elleni támadás képeit nézték. Az elején még csodálkoztam is, miért kell pont itt katasztrófafilmet nézni.

Az évtized vége is csapást mért ránk. A 2008–2009-es gazdasági világválság a nagy gazdasági világválság óta a legjelentősebbnek tartott gazdasági válság. Az eurózóna 2008-ban recesszióba került: 2008 második és harmadik negyedében 0,2%-kal csökkent az euróövezet gazdasági teljesítménye, ilyenre még sohasem volt példa. 2009-ben szinte teljesen leáll, 0,1%-os a gazdasági növekedés. A hazai autókereskedelem még ma is szenved tőle.

Ne siessünk az időben ennyire előre, mert nem csak fenyegetettségünk nőtt, lehetőségeink is adódtak. 2002. január elsejével készpénzként is forgalomba kerül az euró, az Európai Unió hivatalos valutája, mely 12 országban váltotta fel a korábbi nemzeti valutákat. Ha mostanában, a dekád végén az euró nem borul, még öt-tíz év, és mi is csatlakozunk...

2002 januárjában Győr egyetemi város lett: a korábbi jobbára műszaki főiskola Széchenyi István Egyetem néven működik tovább.

2003 februárjában a légkörbe lépve kigyullad és darabokra hullik a Columbia űrrepülőgép, a legénység valamennyi tagja életét veszti.

2005-ben a Formula 1-ben hosszú ideje egyeduralkodó Michael Schumacher világbajnoki sorozata megszakad, az év világbajnoka Fernando Alonso lett.

Számunkra történelmi lehetőség nyílik 2004. május 1-jén, az Európai Unió tíz tagállammal bővült, köztük voltunk mi is.

2007-ben az Európai Parlament jóváhagyta Magyarország és nyolc másik állam csatlakozását a schengeni övezethez, így több határunkon december 21-től megszűnt az állandó határ-ellenőrzés. Az éjfél határyitást személyesen is megtapasztal-

tam, a mi generációnknak a sorompós, sorban araszoló, sokszor megalázó határ-ellenőrzései után ez az „apróság” is a szabadságot jelentette.

Még ebben az évben:

Bulgária és Románia csatlakozik az Európai Unióhoz; nagy felhajtás közepette átadják az Airbus toulouse-i székhelyén az első A380-as óriás utasszállító repülőgépet, Talmácsi Gábor a MotoGP valenciai nagydíján 2. helyen fut be, ezzel az eredménnyel Talmácsi lett az első magyar motoros világbajnok.

Az autó világát az első évtized, különösen a válság éve, soha nem látott mértékben megtépázták. Rosszkor jött a válság, mert az autóparnak önmagában is nagy próbatételeken kellett átmennie. Kialakult a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésének menetrendje, talán az eddigi legkeményebb feltétel, amióta belső égésű motorok hajtják az automobilt. Ez idő alatt ki kellett fejleszteni és gyártani az Euro 5 előírásnak megfelelő emissziótechnikát, és el kellett készülni az Euro 6 technikájával is.

Közben a jövőről sem szabadott a nagyoknak, nagyra törő újaknak elfelejtkezni, hiszen egy hajtásrendszerváltás – az elektromos hajtás és energiatárolás – fejlesztési munkája sok évtizedet vesz igénybe. A század első évtizede a hibrid- és villanyautók technikájának fejlesztése és a vonatkozó alap kutatások jegyében telt. A verseny miatt itt percnyi megállás sem lehet. Felgyorsultak a folyamatok, piacra kerültek az első tisztán villamos energiával hajtott járművek, az infrastrukturális feltételeket is lassan meghatározzák, a kiépítés előkészületeinél tartunk. Az alternatív módok helyének megtalálása a mobilitásban, a forgatókönyvek kialakítása jelen évtizedfordulónk kiemelt feladata.

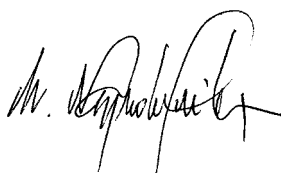
A gyártásban, az autóeladásban Kína dominanciája már elvitathatatlan. Klasszikus európai márkák kerültek kínai tulajdonba, és európai prémiummárkák ott építenek ki nagy gyártókapacitásokat – már a belföldi piaci igények kielégítésére.

Az első évtizedben vezető gyártók ismét csak keresték új szövetségeseiket, az eljegyzéseket többnyire válások követték.

A válság – ma már hasznosnak is mondjuk – sok lappangó bajt hozott a felszínre. Az autókonszernek alapokig terjedő kényszerű önvizsgálata megrengető belső válsághoz, majd teljes átszervezéshez vezetett. Úgy tűnik, kijöttek a bajból, a tízesévek elejére, akár már jövőre is, határozott növekedéssel számolnak. Azonban nem minden gazdasági előjelzés ilyen optimista, az átmeneti javulást sokan csak ideiglenesnek tartják.

Az első évtized sok mindenben a nyitányt hozta meg, de sajnos erre a fenyegetettség árnyéka vetült.

Az igazán nagy átrendeződések azonban csak most kezdődnek.



DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN