



PANNON-PALATINUS

Jelentés
(2010-2011)



A XXI. század első évtizedéről és napjainkról

(Szacsy Mihály)

A gazdasági fejlődés és annak várható következményei

Az elmúlt időszakokban bekövetkezett változások azt mutatják, hogy bolygónk arculata teljes mértékben megváltozott. Az átalakulások, és az ezzel járó folyamatok számos veszélyt jeleznek, amelyek jövőnket és egyben a Föld sorsát is képesek befolyásolni.

Az általánosnak tűnő, és folyamatosan ismételt figyelmeztető mondatok viszont soha nem jutnak el a döntéshozókhoz, vagy ha értesülnek ezekről az elemzésekről, akkor sem vesznek róluk tudomást.

A „Pannon-Palatinus jelentés” sorozat kötelességének érzi azt, hogy a felgyorsult és egyre aggasztóbb természeti és társadalmi változásokat legalább leírja és közzé tegye. Ezzel jelezni szeretné azt is, hogy vannak gondolkodók, akik reálisan képesek értelmezni a világban zajló, felgyorsuló és sok esetben megváltoztathatatlan természet eseményeket, folyamatokat.

Az általános megállapítások mellett szükséges az aktuális, sok esetben kifejezetten átgondolatlan cselekvések értelmezését is elvégezni.

Az elmúlt napon egy baráti beszélgetésen egy kitűnő gazdasági szakember, aki alapvégzettségét tekintve mérnök, nagy boldogsággal mondta, hogy vége a gazdasági mélypontnak és dinamikus gazdasági fejlődésnek indult Európa és hazánk. A gazdasági fellendülés is kézzelfoghatóan tapasztalható. Ezzel bebizonyosodott, hogy nyilvánvalóan az aggodalmaskodók csak riogatják a közönséget.



PANNON-PALATINUS

Jelentés (2010-2011)

A gondolatmenetet végighallgatva úgy tűnt, hogy személy szerint valószínűsíthetően lemaradtam valamiről, valami olyasmiről, ami képes volt egy két hét alatt megváltoztatni mindazokat a folyamatokat, melyeket évek, évtizedek óta nyomon követünk és elemzéseink alá vonjuk.

Csendben vártam a kibontakozást és szerettem volna megtudni, hogy miről nem értesültem a napokban, mi maga a csoda. A magabiztos érvelésben dinamikus gazdasági növekedéséről, munkahelyek számának gyarapodásáról, és a jóléti társadalom megteremtéséről hallhattam. Érvként hangzott el, hogy már most Németország elindult a fejlődésben és ez ad alapot hazánk gazdasági fejlődésére is. De mire alapozzák a társadalom vezetői ezeket a kijelentéseiket. A válsz igen egyszerű:

Autógyártás !

Nem tudom eldönteni, hogy ebből mennyi a tudatlanság, mennyi a számítás, mennyi a gazdaság szereplőinek mohósága, vagy csak megint a pénz narkotikumát helyezik előtérbe, de az biztos, hogy nagyon veszélyes területre tévedtünk. A Pannon-Palatinus csak a tényekre alapozva végezheti értelmezéseit, tehát nézzük az ezzel kapcsolatos híreket.

-(2010) „Az európai személyautó-piac bizonyára kilenc százalékkal szűkül még az idén is egész évben, miután az első félévben valamicskét nőtt éves összehasonlításban. Ellenben a kínai piac ismét több mint 10 százalékkal bővíülhet a vállalatcsoport szerdán kiadott előrejelzése szerint. A világ autókereslete az első félévben 13 százalékkal haladta meg az egy évvel korábbit, mert a kínai piac 27 százalékkal bővült.”

-A németországi növekedés első számú hajtóereje a külpiaci kereslet élénkülése és e kereslet kielégítése volt: az export mennyisége 14,2, az importé pedig 13,0 százalékkal emelkedett; megjegyezve, hogy a fejlődésben mind markánsabb szerepet játszanak annak hazai tényezői. Örvendetes, hogy 2009 zuhanásszerű visszaesése után a fellendülés leginkább azon ágazatokra jellemző (közútijármű-gyártás, gép- és berendezésgyártás, villamos ipar), amelyek a magyar export áruszerkezetében meghatározóak, abban több mint fele részarányt képviselnek, és amelyek két évvel ezelőtt a leginkább megsínylelték a válságot.



Kecskemét zöldmezős beruházás, Mercedes gyár



PANNON-PALATINUS

Jelentés (2010-2011)

-Szeptemberben új mérföldkövet ért el a Mercedes-gyár építése: elkezdték a gyártóberendezések beszerelését. A lakkozó üzemben kezdődnek ezek a munkálatok, majd lépésről lépésre folyamatosan a többi üzem is sorra kerül. Jövő májusra kulcsrakész a gyár, és elkezdődhetnek az első termelési tesztek. Nyáron kezdődött a Mercedes saját, 441 hektáros telkén és saját beruházásaként a II-es számú ipari park tereprendezése, hamarosan itt is elkezdődik az építkezés. Itt körülbelül tíz beszállító fog letelepedni (előreláthatólag bérleti viszonyban), akik az úgynevezett Just in Sequence rendszer szerinti együttműködésben állnak majd a gyárral. Ez a Mercedes-beruházás tájékoztatása szerint azt jelenti, hogy tevékenységük olyan szoros kapcsolatban áll a többi munkafolyamattal, hogy elengedhetetlen a fizikai közelségük.

-Várhatóan új gyárat épít Magyarországon a Knorr-Bremse, az Opel pedig megduplázza meglévő kapacitását. Nem egyedi eset tehát az Audi múlt héten kitudódott gyárbővítése. Valóságos beruházási láz kezd kialakulni a magyar autószektorban, de a régióban másutt is szaporodnak a befektetések. Marad a háborítatlan természet, vagy bővíthet a motorgyár Győrben? A kérdés azért merül fel ily módon, mert az Audi Hungaria Motor Kft. július végén beruházási célra természetvédelmi oltalom alatt álló földdarabot vásárolt a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.-től. Ahhoz, hogy a Natura 2000 program védettsége alól ki lehessen vonni a területet, ki kell kérni az uniós természetvédelmi hivatal véleményét is. Igaz, akár támogató, akár elutasító a válasz, az állam így is, úgy is dönthet. A jóváhagyást kérő levelet két hete elküldték, de lapzártánkig nem dőlt el, hogy a tájegységre jellemző növények vagy négykarikás autócsodák teremnek majd a telken. Becslések szerint 25 millió eurós – csaknem 7,5 milliárd forintos – beruházás és több ezer új munkahely múlik azon, hogy a 195 hektáros, korábbi honvédségi területen tovább bővíthet-e a gyár.

- Az Audi Hungaria Motor Kft.-hez hasonlóan a szentgotthárdi General Motors Powertrain Magyarország Kft. is látványos bővítésről tárgyal az anyavállalattal. Solt Tamás, a motorgyár ügyvezető igazgatója a termelőkapacitást megkétszerező fejlesztésben bíz. Háromféle motort gyártanának, a projekt értéke mintegy félmilliárd euró. A motorgyártásban tekintélyt kivívott szentgotthárdiaknak jók az esélyei, de a magyarok mellett az Opel egy nyugat-európai, illetve egy másik közép- és kelet-európai üze me is pályázik. A helyszínről még szeptemberben várható végleges döntés. A megpályázott GM-beruházás bő 3 év múlva kezdene termelni, amikor a piac visszaáll a krízis előtti szintre.

-Más cégek már korábban beruházásba fogtak. Ilyen a Daimler, amelynek kecskeméti Mercedes-gyárépítése töretlenül halad. A Bosch-csoport szintén belevágott már két, egyenként is többmilliárdos magyarországi investícióba, s már az idén növelni tudja gyártókapacitását egy új miskolci gyártócsarnokkal. Bővíti a Temic Telefunken is. Ezek a fejlesztések persze csak 2–3 év múlva fordulnak termőre, de a piaci szereplők egy része már most érzi az élénkülést.

-„Az autóiiparban meginduló fellendülésnek, és újabb projekteknek köszönhetően a duplájára nőtt az árbevételünk az idei első félévben, 2009 ugyanezen időszakához viszonyítva”. Az eredetileg 2,5 milliárd forintos bevételről szóló tervet 3,5 milliárdra módosították, mert már az első félévben 1,76 milliárd forintot értek el. Így az idén várhatóan valamivel meghaladják a 2008-as 3,29 milliárdos forgalmat. A társaság új projekteket nyert el, mert az autógyártók a nyugat-európai – hollandiai, brit, spanyol – üze meikből keletre telepítik át a tevékenységet. Emellett eddig nem gyártott új autómódellbe szánt alkatrészek szállítására is sikerrel pályázott a Hajdu. A folyamatokat érzékelve ők is beruháznak: kapacitásbővítést és technológia-fejlesztést végeznek.



PANNON-PALATINUS

Jelentés (2010-2011)

-Az iparág csak évek múlva éri el ismét a válság előtti, 2007-es teljesítményét. „Számítunk arra, hogy amint a gyártók és kereskedők ismét felépítik a készleteiket, egy kisebb visszaesés következhet be”. A megfontoltság azért is indokolt, mert az Európai Autógyártók Szövetségének (ACEA) statisztikája azt mutatja, hogy a kontinens legtöbb államában a roncsprémium kifutásával júliusban erősen visszaesett a személyautók forgalma. Az unió 27 tagjánál és az Európai Szabadkereskedelmi Társulás (EFTA) megmaradt négy tagállamában (Svájc, Norvégia, Liechtenstein, Izland) 17 százalékkal kevesebb új autót állítottak forgalomba, mint egy évvel korábban.

-A gyengébb autóiipari gyártók itthon sorra dobják be a törülközőt, tavaly egész évben 9 autóiipari cég ellen indítottak felszámolási eljárást, 2010 első felében viszont már 7-nél tartottak, s a végelszámolásoknál is hasonló a helyzet. A cégalapítási kedv is elillanóban van: az első hat hónapban csak 10 új autóiipari vállalkozást alakítottak, míg 2009 egészében még 25-öt. A válság tehát megrostálja a honi piaci szereplőket, de akik túlélnek, megerősödve kerülhetnek ki belőle.

Magyarországon mindenesetre „német beruházási boom” van kibontakozóban. Az adó- és bérterhek kezdődő csökkentésével a befektetők szemében hazánk felértékelődött. A megítélést tovább javítják a Széchenyi Terv – még pontosításra váró – vállalkozássegítő intézkedései. Értékelik a szakképzett munkaerőt, a fejlődő beszállítói háttérpiacot, de azt a szakember kétli, hogy ezzel újra előnyre tettünk volna szert az iparági beruházásokban akár Romániához vagy Szlovákiához képest. A régió országai között nagyon erős a verseny e téren, s a politikai helyzet stabilizálódásával az olcsó bérű Ukrajna is felértékelődött.

-Sok még a tennivaló a munkabérekre rakódó terhek csökkentésében, az adminisztráció egyszerűsítésében, a szakmunkásképzésben, az egyetemi oktatás színvonalának és a kutatás-fejlesztés helyzetének javításában. A nyugat-európai gyártók a költségek csökkentésére olcsóbb keleti, közöttük magyar beszállítókat keresnek, és valóban sok gyártást helyeznek át e régióba, ám a térségen belül igen erős a verseny. „A szakembergárda és a költséghatékonyság a fő szempont a beruházási döntéseknél”. Több megkérdezett német autóiipari tanácsadó arra mutattak rá, hogy Magyarország nem bír kiemelt szereppel a régióban. Az Ernst & Young (E&Y) és a PricewaterhouseCoopers (PwC) szakértői Közép- és Kelet-Európa tradicionális értékeit hangsúlyozták, azt, hogy közel van a nyugati piacokhoz, és képzett munkaerőt lehet alkalmazni viszonylag olcsón. Peter Fuss, az E&Y német, osztrák és svájci autóiipari tanácsadó részlegének vezetője szerint a fő trend továbbra is az oroszországi terjeszkedés marad. Az a piac óriási lehetőség az autókonzernek számára, és a helyi gyártással szállítási költségeket tudnak megspórolni. Ez még akkor is így van, ha tavaly az autóeladások a felére estek vissza a Ladák és Volgák országában, miközben az európai számok csak 3,8 százalékkal zsugorodtak. Sokan arra számítottak, hogy Oroszország nagyon rövid időn belül a kontinens legnagyobb felvevő piaca lehet, de a 2009-es zuhanás miatt most csak az ötödik helyet foglalja el. Ettől függetlenül, hosszútávon továbbra is mindenki az oroszokkal tervez, bár nekik a múlt év nagy lemaradást okozott Kínával és Indiával szemben a globális versenyben.

-Az autóiipar a keleti terjeszkedésen túl a luxus-, sport- és kisautószegmensben lát növekedési potenciált. „Ez a prémiumgyártók számára is lehetőség, mert a kisebb autók terén alig, vagy egyáltalán nem voltak eddig termékeik, de az eddig kisautókat gyártók is igyekeznek majd a luxuskategóriával felvenni a versenyt”. Az Audi 2015-ös évi 1,5 milliós gyártási célja a jelenlegi kapacitásokon túl van, és hasonló bővítésekre a Mercedest gyártó Daimlernek és a BMW-nek is szüksége van. A kecskeméti beruházás és az Audi feltételezett tervei jól beleillenek az általános képbe. A Mercedes az alsó kategóriás autóit gyártaná itt, az Audi tervei pedig elvileg a sportos TT Coupéról szólnak, miközben mindkét beruházás kapacitásbővítést teremtene.



PANNON-PALATINUS

Jelentés (2010-2011)

-Az Audi győri telephelyét a cég magyarországi működése során egyszer már bővítették. Akkor a bővítéssel érintett terület csupán "védelemre tervezett" státuszú volt. Az Audi végigjárta a törvényes utat, az állam végül elállt a védetté nyilvánítástól, cserébe az Audi kifizette az építkezés miatt veszélybe kerülő növények áttelepítésének költségét.

A magyar államigazgatás eddig meglehetősen furcsán intézte az újabb bővítés engedélyezési ügyeit. A folyamat során a projektet gyakorlatilag államtitokként kezelték, az Audi nevét nem is említették. A szóban forgó terület, vagyis a győri Audi gyár melletti volt győrszentiváni lőtér jelenleg kiemelt jelentőségű természet-megőrzési területnek számít, része a Natura 2000 hálózatnak, az Országos Területrendezési Terv alapján pedig az országos ökológiai hálózat magterülete, vagyis nem beépíthető.

Ahhoz, hogy itt gyárat lehessen építeni, először meg kell változtatni a hatályos rendezési tervet: szükség van a belterületbe vonásra, illetve a besorolás megváltoztatására.

Az ügyben a jelenlegi kabinet is az előző kormány gyakorlatát követi, azaz titokban, kerülőutakon bonyolítja az engedélyezési folyamatot. A terület átminősítésével kapcsolatos dokumentációt egy hete küldték ki Brüsszelbe: a papírokat a Soproni Egyetem készítette, és a Fertő-Hanság Nemzeti Park véleményezte, ám például a civil szervezetek vagy a helyi lakosság képviselői nem tekinthettek bele. Így annak vizsgálatát sem sürgette senki, hogy például megvalósulhat-e a beruházás a védett természeti értékek sérelme nélkül, illetve hogy milyen garanciákat tud nyújtani a beruházó annak érdekében, hogy a védett növények és növénytársulások károsodása a lehető legkisebb legyen.

A területen három veszélyeztetett faj - homoki nőszirm, homoki futrinka, magyar futrinka - és maga a sztyeppei tölgyes és homoki gyep, mint élőhely és társulás képviseli a védett értékeket.

A hírek között tallózva, számos kérdés vetődik fel. Tegyük egy kísérletet arra, hogy megértsük, miről van szó.

A hírekben arról olvashatunk, hogy van esélyünk arra, hogy autóiipari óriás nemzet leszünk, mert akkor minden problémánk megoldódik. Nincs kockázat, mert az autóiiparban ez idáig jeleskedő nemzetek versenyeznek azért, hogy hazánkba települhessenek.

Kérdések: Ha ez olyan jó üzlet, akkor miért hozzák hazánkba az összeszerelő műhelyeket. Mennyi lesz ezekből a nemzeti tulajdon. Ezek a beruházások az ország vagyonát fogják gyarapítani, vagy nekünk is hozzá kell járulni. A profit hová kerül. Mit adunk mi? –területet és munkaerőt? (Végleges: **a Volvo kínai márka**, kínai cég önállóan nem szerepel a világ autógyártóinak élvonalában, a külföldi cégek kínai gyártásával együtt az ázsiai ország tavaly 7,189 millió gépjárművel a világ harmadik számú járműgyártójának számított, Japán és az Egyesült Államok mögött. Japánban tavaly 11,484 millió, az Egyesült Államokban 11,264 millió új gépjármű készült. A világranglistán negyedik Németországban 2006-ban 5,82 millió, az ötödik helyezett Dél-Koreában 3,84 millió, a hatodik helyezett Franciaországban 3,169 millió új gépjárművet állítottak elő,)

Stabilizálódhat az európai autóiipar, de miért, mert pl. minden Magyar családnak 5 autója lesz? vagy



PANNON-PALATINUS

Jelentés (2010-2011)

„Noha az európai járműgyártók mindegyikét alaposan megviselte a gazdasági visszaesés, a piaci elemzők szerint idén újra stabilizálódhat a helyzetük, nem kis részben a bővülő **távol-keleti piacoknak** köszönhetően. A legnagyobb európai autógyártó, a kontinens személyautó-piacából 20,8 százalékot kezében tartó Volkswagen európai értékesítéseinek 3,7 százalékos csökkenését bőven ellensúlyozza a kínai és észak-amerikai eladások felfutása. A VW várakozásai szerint a tavalyi üzemi eredmény (EBIT) meghaladhatja a 6 milliárd eurót, az idei előrejelzés pedig ugyancsak e körül alakulhat. A konszern likviditási helyzete az iparági átlagnál jobb, a rendelkezésre álló készpénzállomány 5 milliárd euró körüli, ám ezt a következő két évben vélhetően jelentősen csökkenti a Porschében való bevásárlás, ami 2011-ben összesen várhatóan mintegy 3 milliárdot emészt fel. Emellett további euró milliárdokra rúghat a Porsche AG feletti ellenőrzés átvétele. A VW ezzel együtt előre menekül: Oroszországban, Brazíliában és Kínában tervez új gyárat nyitni, továbbá az MAN teherautó-gyártó teljes felvásárlása sem kizárt. A nagyszabású tervek ellenére a társaság hitelminősítésének stabilitását tartja 2011 egyik legfontosabb kihívásának, hiszen az ágazat értékesítési és jövedelmi kilátásait továbbra is nagyfokú óvatossággal ítéli meg.

Vagy mi is csak egy eszköz vagyunk a nemzetközi gazdasági házárdjátékok pályáján.

A komplex természeti és társadalmi változások elemzését nem kedvelik a politika színterén. Az ellentmondások feltárása ugyanis megzavarhatja a rövid távú politikai és gazdasági terveket. A baj az az, hogy a társadalom felelős vezetői, nem veszik észre, hogy az elemzések és az összefüggések feltárása csak segítségükre lehet. Megváltozna ez a szemlélet, ha mindenkit személyes felelősség terhelne és ezt a felelősséget számon is kérnék idővel.

Milyen előnyünk válhat abból, ha hazánkba több autót állítunk elő, mint ahány ember él.

Biztos, hogy megveregetik a vállunkat és jó néhány ember munkához jut (néhányan vagyonghoz). De milyen munkához. Egy nyilatkozatban hallhattuk, hogy az újonnan épülő autógyárakban a bérezés a szintén Uniós országokéhoz képes mindösszesen csak az egynegyede. De ez is valami, mert a tulajdonos külföldi vállalatok a dolgozóik után járulékot fizetnek. És ennyi. Minden egyéb gazdasági elemzés azt mutatja, hogy más haszonnal nem számolhatunk. Tévedés lehet ez az állítás, mert például a beszállítók azok hazai vállalkozások, vagy azok is külföldi tulajdonba vannak?. Lehet, hogy ezekre az autókra Dunaújvárosból szállítják a gumikat (ebbe se legyünk biztosak, mert a két nagy autógyártó óriás koreai gumit általában nem használ).



PANNON-PALATINUS

Jelentés
(2010-2011)

A komplex elemzések esetében felül kell emelkedni a szándékosan leegyszerűsített „színes híreken”.

Próbáljuk összefoglalni, hogy milyen globális és lokális következtetéseket vonhatunk le történetünkéből, egy ismét felbukkanó rózsaszín álomból.

A XXI. század első évtizedében számos természeti és társadalmi esemény felgyorsult. A gazdasági válságot a természet válságától külön kell kezelni. Napjaink pénzügyi válsága nem csak tőzsdei manipulációkra vezethető vissza, hanem a természet változása, a nyersanyag készletek fogyása, az egyre növekvő élelmiszerhiány, klimatikus változások stb. is jelentősen és visszafordíthatatlanul befolyásolják azt. Az elmúlt években Európa folyamatosan kisebb-nagyobb válságokat élt, él át. Tudjuk és ismertjük Kína dinamikus termelékenységi növekedését, szándékosan nem fejlődést írok, mert sok esetben a növekvő termelékenység erőteljesen visszahat a környezetre és az élet szinte minden területére. Tudjuk, hogy Kínában csak vasfegyelemmel lehet összetartani a társadalmat úgy, hogy közben az országon belül a társadalmi rétegződésben a szegények száma a döntő. Itt nem egy európai szegénységre kell gondolni, mert a Kínai szegénységet mi Európaiak fel sem tudjuk fogni. A kiemelkedő termelékenység felfokozott nyersanyag kitermelést eredményezett. Lester Braun tanulmányában ésszerűen vezette le, ha Kína lakossága az „amerikai álmodná”, tehát, minden családban minimum egy autó lenne akkor a világ teljes olajkitermelését napról-napra felemésztené.

Kína bölcs vezetői meggyőződésük szerint mérlegeltek és kialakították állásfoglalásukat. Kínában az összlakossághoz képest kevés személyautó található. A személyautó gyártás nem okozhatna problémákat, mivel már Európai autógyárak is a tulajdonukban van, minden technológiával egyetemben. Azt is tudni kell, hogy a tehetősebb Kínaiak között az Európai autó státusz szimbólumnak számít. Több esetben hallhattam kínai emberektől, hogy milyen fontosnak tartják az európai autó tartását. Azt is tudjuk, hogy gazdaságos egyszerű tömeggyártásra is berendezkedtek.

(„A kínai személyautók exportjának egyik komoly akadálya, hogy eddig szinte minden törésvonalban felismerhetetlen roncsalmazzá váltak, gyakorlatilag gyártótól függetlenül. Ez egyrészt annak köszönhető, hogy a kínaiak sokszor több évtizedes külföldi típusokat gyártanak, másrészt problémát okoznak az olcsó, de gyenge minőségű alapanyagok is.



PANNON-PALATINUS

Jelentés (2010-2011)



Kínai autó törésteszten

Egy kis luxemburgi cég az elsők között próbálkozott kínai autók európai importjával, de rossz oldalról közelítették meg a kontinenst. Németországban indították meg a forgalmazást, amely - bár Európa legnagyobb személyautó-piacának számít - híresen nehezen megközelíthető. A helyi autóipar legendásan erős, és a Brilliance érkezésekor azonnal beindult a védelmi mechanizmus. Az ADAC szinte azonnal elvégzett egy töréstesztet a BS6-son, és az értékelésben az adható ötből nulla csillag szerepelt, ami a kezdetektől meghatározta a márka megítélését. Később ugyan kiderült, hogy mind a BS6, mind a kisebb BS4 képes közepes – három csillagos – minősítést szerezni ugyanezen a teszten, de a baj már megtörtént. Ráadásul a viszonylag nagyméretű kínai autók ára sem volt eléggé kedvező, hogy feledtesse a hiányosságokat. A konstrukció tíz-tizenöt évvel ezelőtti színvonalat képvisel, így nehéz versenyképesnek nevezni az aktuális mezőnyben.

A kínai márka bukása ellenére nem mernék azt állítani, hogy a kínai autóipar nem képes gondot okozni Európában. A Brilliance a kisebb autógyárak közé tartozik Kínában, és az olyan óriások, mint a Chery, a Geely vagy a Shanghai Automotive, néhány éven belül képesek lehetnek olyan kisebb modelleket előállítani, amelyek árban az európai, japán és koreai konkurencia alá tudnak ígérni, miközben hasonló minőséget és felszereltséget kínálnak. Ez már csak idő kérdése, mivel Kínában az autógyártás fejlesztését hatalmas összegekkel támogatja az állam.)

Abban az esetben, ha a hírben is olvasható autóiparát felfejlesztené Kína, akkor két probléma is előállna. A kínaiak a kerékpárról átállnának olcsó kis autókra, amelyeknek előállításuk ismételt nyersanyag kitermelési és feldolgozási problémákhoz vezetne, valamint felfokozódna az olajigény, amit most is csak nehezen tudnak megoldani. Kína belső fogyasztása autóban és olajban megugrana. A nagy népsűrűség miatt (ami sok autót jelent) közlekedési káoszok alakulnának ki, nem említve a levegőszennyezéseket, autópályák, kiszolgáló létesítmények stb. okozta környezeti szennyezések hatásait.

Tehát: az körvonalazódik, hogy Kína elkezdte a világban az autóipari létesítmények és tulajdonjogok felvásárlását. Így kínai autógyárak működnek pl. Svédországban. Saját országukba ezektől az Európai gyártóktól szállítanak gépkocsikat. A beszállított típusokat természetesen korlátoznák, de ez az autó áradat is európai szemmel hatalmas mennyiségnek számítana.

Szűklátó körűen így is szemlélhetjük ezt a folyamatot. Komplex elemzéseknél egyéb tényezők is közre játszanak, mint pl., ha Kínában általánossá válik a személyautó, akkor az azokba tankolt olaj hiányozhat az európai



PANNON-PALATINUS

Jelentés (2010-2011)

töltőállomásokból. Kína is az Iráni, Orosz, Afrikai, Arab országokból vásárolja a fekete aranyat. Egyiptom jelenlegi társadalmi konfliktusa is azért érdekli Európát és Amerikát, mert az olajszállítások elmaradása esetében teljes gazdasági csőd állhat be.

(„Évtizedek óta Egyiptomon keresztül vezet egy nagy olajszállítási útvonal, nem csoda, hogy az elmúlt hetekben a tüntetések közepette az olajárak világszerte, az utóbbi három év legmagasabb szintjét érték el. Az energiaipar szakértői azonban úgy vélik, hogy az igazi veszélyt nem a sivatagi vezetékek – a Szuézi csatorna és a Sumed csővezeték – elzárása jelentheti, hanem a kairói mozgolódások áttérjedése a szomszédos országokra. Az egész Arab világ feszülten figyeli, mi történik Egyiptomban. Minden, az olajárban emelkedést jelentő dollár, a gázolaj literenkénti árát kb. 0,6 %-kal emeli. Ezen kívül vannak még egyéb olyan piaci körülmények, amelyekért a fogyasztók fizetnek a kutaknál. Bloggers és néhány más szakértő is az olajválságnak arra a potenciális veszélyére koncentrálnak, amit a Szuézi-csatornának - ennek a 142 éves, emberalkotta, a Mediterráneumot a Vörös-tengerrel összekötő vízi útnak - a lezárása jelentene. Az energetikai szakemberek azonban azt mondják, hogy Egyiptomot az olajpiac vonatkozásában nem csak a szállítási útvonal miatt, hanem a politikai instabilitás egyik lehetséges kiindulópontjaként is számításba kell venni. Egyiptomon keresztül további, napi 15 - 17 millió hordós olajszállítás is történik, hajókkal a Perzsa öbölben. Az USA Energetikai Információs Hivatala (EIA) azonban megjegyezte, hogy mind a vezetékes, mind a csatornán történő szállítás csökkenő félben van. Az Afrika szarva környékén (Szomália) a kalózkodás és a gyenge biztonsági körülmények miatt néhány exportőr a biztonságos, hosszabb utat választja, és Dél-Afrikát megkerülve éri el a nyugati piacokat”)

De ez csak a jéghegy csúcsa (amelyek sajnos olvadnak), mert várhatóan számos elemző teljesen egybehangzó véleménye alapján úgy tűnik, hogy 2014-2015 környékén éri el a világ olajkitermelésének csúcsát. Ez csak akkor igaz, ha a világ napi olajfogyasztását mostantól nem növeljük. Ez ellen szól az Európai autógyártásra helyezett optimizmusunk. Saját nyersanyagjaink maradékából egyre növekvő energia árak mellett autókat gyártunk például Kínának ,miközben tudjuk, hogy ez többlet olajfogyasztást eredményez, amelyek a mi készleteinket is apaszthatják.

A hazai elemzők és gazdasági szakemberek nem veszik figyelembe, hogy rövidtávú ingatag és kétséges gazdasági sikerért sem adhatjuk fel Hazánk fennmaradásának egyensúly közeli helyzetét. Semmilyen környezeti visszafordíthatatlan rombolás nem engedhető meg. Hazánk biológiai egyensúlyának lehetséges fenntartása mindennél fontosabb. Semmilyen módon nem szennyezhetjük környezetünket, vizeinket, élővilágot nem számolhatunk fel. Az autóipari telepítések ezeket a szempontokat nem veszik figyelembe. A gazdaság növekedése, hallhatjuk a mágikus szövegeket. Elméletileg nem köthető tárgyalt témánkhoz napjaink kenyérgabonájának sikertörténete. Minden cselekedetünknek és dolgainknak az volna a fő célja, hogy hazánk gyarapodjon, minden lélek jól és kiegyensúlyozottan éljen. Az álomból felébredtünk, a



PANNON-PALATINUS

Jelentés (2010-2011)

realitások megrázóak. A gazdasági élet szereplői például nem vették figyelembe, hogy a 2010. évben voltak árvizek és belvizek. Azzal sem törődtek, hogy a mennyiségi terméshozam és a minőség fordítottan volt arányos, tehát a kevés termés nem volt megfelelő minőségű. A kevés jó minőségű termést azonnal eladtuk külföldre, természetesen, mint rendesen nyomott áron. A nagy gazdasági szakemberek nem tudták kiszámítani, hogy a gabonatórozókban a kenyérgabona 2011 január végére kiürülhet. Ami kiürülhet, az ki is ürül, de nem baj, mert a gazdasági szakemberek biztosítják a kenyérellátást és háromszoros áron, mint ahogyan eladták külföldi gabonát hoznak be. Ennyit hazánk gazdálkodásáról (megjegyzem, hogy a belvizek miatt a 2011. évi mezőgazdasági termelés is jelentősen alul maradhat az átlaghoz képest). Már csak azt nem értem, hogy akkor hol lesz a felvirágzás, talán ott, hogy ismét töretlenül haladunk a megkezdett ... úton, ismét a vas és acél országa leszünk, és a hazai proletárok az Európai bérezés egy negyedéből majd megveszik az autóiparban fejlett országoktól háromszoros áron átvett gabonából készült kenyeret. Lehet, hogy nem vagyok elég körültekintő és elemzéseimnél leragadok olyan tényezőknél, mint például az élhető környezet fogalma, az élet fenntartásának természetes körforgása. De az összevetéseknél mindig fel-fel, bukkannak olyan tényezők is, amelyek mindent képesek felborítani és értelmezhetetlenné tenni. A köz-javát szolgálná, ha valaki, aki tudja mindezek értelmét és érti, ezeknek a folyamatoknak minden részletét azt ossza meg tudását a kíváncsi érdeklődőkkel.

2011. február 13.