

# MAGYAR ÉPÍTŐFÓRUM

23. évfolyam, 95. szám, 2024. ősz | 1900 HUF

ÉBSZ GÉPSHOW 2024  
aki számít ott lesz

GÉPKEZELŐK A NYEREGBEN  
emel, fordul, letesz

PADLÓGÁZ  
hasít a kínai autóipar



## Szikszai Zoltán

a Magyar Építő Zrt. elnök-vezérigazgatója

## Balás Ákos

a Magyar Építő Zrt. projektigazgató-helyettese

**ONLINE IS  
OLVASHATÓ**



## ÉPÍTŐFÓRUM

FŐOLDAL **ÉPÍTÉS** GAZDÁGSÁG GÉPEK TECHNOLOGIA INTERJÚK FOLYÓIRAT NAGYÍTÓ

2024 szeptember 10. | 10:00 | Nézetelt: Hurok

### ÉPÍTÉS



#### Összeért az új Kalocsa-Paks híd

Befejeződött az új Duna-híd utolsó elemének pályalemez betonozása. »  
© 2024. január 28.



#### Átadták a Győr-Pápa főút új szakaszát

A mintegy 36 kilométer hosszú szakasznak köszönhetően Győr és Pápa között a menetidő a felére csökkent. »  
© 2023. október 15.

Legfrissebb lapszámunk



Farkas Csaba  
a matica ügyvezetője

AJÁNLÓ

Alternatív meghajtások az építőgépeknél



[www.maeponline.hu](http://www.maeponline.hu)



# TARTALOM

## HÍREK

Hazai réghírek 2

## INTERJÚ

Második félidő 6  
Hogyan épül tovább a Magyar Atlétikai Központ. Válaszol: Szikszai Zoltán elnök-vezérigazgató (Magyar Építő), Balás Ákos projektigazgató-helyettes és Győry Csaba Dávid projektvezető-helyettes

## GÉPEK

ÉBSZ-GÉPSHOW 14  
Hét év után ismét megrendezik a legnagyobb hazai építőgép-kiállítást

Emel, fordul, letesz 20  
A 2017-es ÉBSZ Kiállításon is kerestük az ország legjobb gépkezelőjét, pontosabban gépkezelőit

Képzési és vizsgaközponttal támogatja a KTI a szakképzést 28  
A Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet építőipari gépkezelők képzésében is részt vesz

## GAZDASÁG

Padlógázzal hasít a kínai autóipar 32  
Négy évtized elég volt ahhoz, hogy Kína a semmiből a világ autóipari nagyhatalmává váljon

EBI Építésaktivitási Jelentés 38  
2024 második negyedév  
Gyenge volt a második negyedév az építőiparban

## PROMÓCIÓ

Ha áram nincs, semmi nincs 18

Láncos kotrók a Hitachi portfóliójából 26

**MAGYAR ÉPÍTŐ FÓRUM** megjelenik évente négy alkalommal

**FŐSZERKESZTŐ** Kövesdy Gábor **LAPTERV** Horváth Vivien

**TIPOGRÁFIA** Zádor György **KORREKTOR** Kovács Réka

**CÍMLAPFOTÓ** HORVÁTH BARNABÁS

**FOTÓK** HORVÁTH BARNABÁS, LÁSZLÓ PANNI, A CÉGEK ÁLTAL KÖZZÉTETT FOTÓK

**KIADJA** a Brand Content Kft., a Netvestor-cégcsoport tagja.

**SZERKESZTŐSÉG** 1035 Budapest, Vihar utca 18.

T.: +36 20 263 3107

E-mail: szerkeszto@maeponline.hu

**TERJESZTI** a Brand Content Kft. **HIRDETÉSSZERVEZÉS**

Kövesdi György, kovesdi.gyorgy@brandcontent.hu

**ELŐFIZETÉS** szerkeszto@maeponline.hu

[www.maeponline.hu](http://www.maeponline.hu)



Jelen publikáció mindenfajta – a szerkesztőség beleegyezése nélkül történő – másolása tilos és törvénytelen.

ISSN 1586-4529





## Az AXIÁL lett a BOMAG

**könnyű tömörítőeszközök forgalmazója**

Az AXIÁL Kft. és a BOMAG együttműködési szerződésének aláírására júliusban került sor. A szerződés aláírásakor a szervezetek képviselőit Költzer Sebastian régióért felelős kereskedelmi vezető (BOMAG), Kövecz Bálint építő- és anyagmozgatógép üzletági igazgató

(AXIÁL Kft.), valamint Bakity Péter termékmenedzser (AXIÁL Kft.) voltak jelen.

Ezzel egyidőben megkezdődött az AXIÁL Kft. székesfehérvári telephelyén az értékesítési és szerviztréning. A képzésre építve egy felkészült értékesítők-ből és szervizszerelők-ből álló csapat kezébe kerül a márka, hiszen a gépspecifikus ismereteket közvetlenül a gyártó szakmérnökeiktől sajátították el az AXIÁL munkatársai.

A boppardi székhelyű BOMAG 2005 óta a FAYAT-csoport tagja. A társaság hat németországi fiókteleppel és 12 önálló leányvállalattal rendelkezik. Több mint 150 országban 400-nál is több kereskedője gondoskodik a BOMAG gépek értékesítéséről és szervizeléséről. Kínálatában többek közt megtalálhatók döngölők, egy-, illetve kétirányú lapvibrátorok, térkövező lapok, kézi irányítású vibrohengerek, valamint többfunkciós tömörítőgépek.

*Axiál sajtóközlemény*



## VESZTESÉGGEL ZÁRTA AZ ELSŐ FÉLÉVET

**a Masterplast**

A társaság árbevétele 11 százalékos csökkenéssel 67,18 millió euróra (csaknem 27 milliárd forint) mérséklődött, a veszteség ugyanakkor kisebb volt, mint egy éve. A Masterplast adózás utáni vesztesége a 2023 első félévi 9,31 millió euróról 2024 első félévében 7,62 millió euróval, 1,69 millió euróra csökkent.

A beszámoló szerint a kereslet még visszafogott az építőiparban, de már látszanak az élénkülés jelei. A belföldi piacot egyelőre a kiváras határozza meg, de a kamatkörnyezet javulása és a felújítási programok lendületet adhatnak az ágazatnak. Különösen az otthonfelújítási program hatása lehet jelentős, és hasonló támogatási pályázatok szerkezetében Európában várhatók. A Masterplast ezekből a második félévében jelentős forgalomnövekedésre számíthat, jövőre pedig fordulóponthoz érkezhethet az építőipari konjunktúra – tették hozzá.

Az 1997-ben alapított Masterplast Közép-Európa legnagyobb magyar tulajdonú építőanyag-gyártója, leányvállalatai révén 10 országban van jelen, Magyarország mellett Németországban és Szerbiában működtet gyárakat. A társaság a BÉT prémiumkategóriás kibocsátója, részvényei hétfőn 3100 forintot zártak, árfolyamuk egy éven belül 2505 és 3300 forint között változott.

*Forrás: Masterplast tőzsdei jelentés*



## HIDROGÉN FELHASZNÁLÁ- SÁVAL ZÖLDÍTI MAGYAR- ORSZÁGI GYÁRTÁSÁT

### a Wienerberger

A kerámiaiparban úttörőnek és egyedülállónak számító, ipari léptékű kísérletet hajtott végre tiszavasvári gyárában a Wienerberger.

A Wienerberger Zrt. 2023-ban indította el különleges hidrogéntüzelési kísérleti projektjét a Miskolci Egyetem szakértőivel. Az együttműködés eredményeként a tiszavasvári téglagyárban megvalósított projekt úttörőnek és

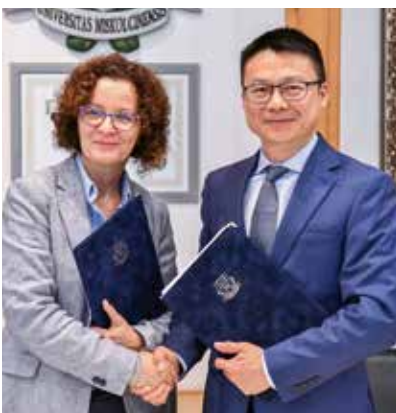
egyedülállónak számít a kerámiaiparban. A vállalat ambiciózus célja, hogy hosszú távon csökkentse a CO<sub>2</sub>-kibocsátást a téglagyártás mind szárítási, mind égetési lépéseiben, és fokozatosan kiváltsa a földgázt.

A kísérleti projekt első fázisa 2024 áprilisában zárult le. A munka előszítéseként új biztonságtechnikai berendezéseket, a földgáz-hidrogén bekeverésére szolgáló bypass-csőágat, valamint egy szabályozórendszert is kiépítettek az üzemben. A hidrogént tartálykocsikból nyerték. A tesztüzem során a biztonságtechnikai elemek jól működtek, és sikerült hidrogénnel kiváltani az égetéshez használt földgáz 25%-át, a minőségellenőrök pedig nem tapasztaltak

változást vagy minőségromlást a késztermékeknel.

Fontos megemlíteni, hogy a kerámia falazóblokkok természetes anyagból, egész pontosan agyag kiégetésével készülnek. Ha sikerül tehát a földgázt hidrogénnel kiváltani, akkor az egész gyártási folyamat – a felhasznált alapanyagtól az égetéshez felhasznált energián át teljesen fenntarthatóvá válik, így a Porotherm téglá teljesen zöld építőelemmé válhat. A hosszútávú projekt következő lépése során új, 100% hidrogéntüzelésre képes égőkkel szerelik fel és tesztelik a tiszavasvári üzemben található gyorszáritót.

*Wienerberger sajtóközlemény*



## Akkumulátoripari felsőoktatási képzés

Ünnepélyes keretek között Miskolcon került sor a Miskolci Egyetem és a CATL

Debrecen (a Contemporary Amperex Technology Co. Ltd. magyar leányvállalata) között létrejött együttműködési megállapodás aláírására. A megállapodás értelmében az egyetemi hallgatók gyakorlati tapasztalatszerzésének támogatása mellett a piacvezető energiaipari nagyvállalat közreműködik majd az egyetemi tananyag fejlesztésében, továbbá az egyetem oktatóinak és hallgatóinak tudományos és kutatótevékenységét is segíteni fogja. A szerződés számos szakterületre kiterjed, így a CATL a műszaki föld- és környezettudományok, valamint a gépészmérnöki és informatikai területeken is hozzájárul a Miskolci Egyetem hallgatóinak képzéséhez. A stratégiai együttműködés lehetővé teszi a CATL számára,

hogy részt vegyen a mérnökhallgatók és kutatók képzésében. Ez biztosítja a vállalat számára a jól képzett munkaerőt, amelyre hosszú távon szüksége lesz a debreceni üzem működtetéséhez és fejlesztéséhez.

A Miskolci Egyetem erős K+F kapacitással rendelkezik, különösen a műszaki és anyagtudományi szakterületeken. Az együttműködés révén a CATL hozzáférhet az egyetem szakértelméhez és kutatási eredményeihez, amelyek segíthetik az akkumulátortechnológiák fejlesztését.

*CATL sajtóközlemény, a fotón Prof. Dr. Horváth Zita, a Miskolci Egyetem rektora, és Jason Chen, a CATL európai operációért felelős ügyvezető igazgatója*



## FOLYTATÓDIK A MARKET ÉPÍTŐ CSR-programja

A ROM Vándor néven ismertté vált programot 2021-ben indította el a Market Építő Zrt. A kezdeményezés legfőbb célja hazai műemlékeink megóvása, szaksze-

rű helyreállítása és népszerűsítése olyan módon, hogy közben a műemlékek természetes környezetének megújítására is figyelmet fordít a vállalat, elősegítve ezzel a kulturális örökség és a turizmus fejlődését az adott régióban.

Több mint egy évig tartó gondos előkészítési fázist követően az örökségvédelmi program első állomásaként 2022-ben a Zsámbéki-medencében ta-

lálható töki romtemplomot óvta meg a lassú pusztulástól a vállalat. 2023-ban a Balaton partján található kövesdi templomrom és környezete újulhatott meg. Ez utóbbi projekt esetében nemcsak a Balaton-régió túra- és zárandokállomásainak sora gazdagodhatott újabb rehabilitált szakrális építménnyel, de több olyan építéstörténeti, régészeti felfedezés is született, amely tudományos jelentőségű.

Az elért eredmények, a szakszerűen elvégzett rommentések a műemlékvédelemmel foglalkozó szakemberek figyelmét is felkeltették. Az idei évben az ICOMOS Magyar Nemzeti Bizottsága Példamutató Műemlékgondozásért díjjal tüntette ki a Market Építő Zrt. ROM Vándor CSR-programját, elismerve ezzel a példaértékű társadalmi szerepvállalást, valamint a magas szakmai színvonalon megvalósított minőségi romhelyreállításokat.

A projekt külön hozzáadott értéke, hogy a templomrom hivatalosan is műemléki védettséget kapott.

*Market Építő sajtóközlemény*



## Születésnapját ünnepli a Mészáros Csoport cementgyára

Az első bosznia-hercegovinai akvizícióval a Lukavac Cement d.o.o. fontos tagja lett a Mészáros Csoportnak, amely diverzifikált portfóliójával, stabil pénzügyi infrastruktúrájával tovább erősíti az eredményes kapacitáskihasználtságot, a teljesítmények növekedését. A társaság transzparens működése és

a kapcsolódó vevői és beszállítói értékláncok széles skálája további sinergiákat vetít előre a cégcsoport számára – áll a Mészáros Csoport Kommunikációs Igazgatósága közleményében.

A tájékoztatás szerint a Lukavac Cement d.o.o. 2024. június 6-án nívós eseménysorozattal, többek között nyílt nappal, sajtókonferenciával, közös ünnepléssel, koncertekkel emlékezett meg fennállásának 50. évfordulójáról, ezzel erősítve vevői, közösségi kapcsolatait. A jubileumhoz kapcsolódó programok keretében a cementgyár-

ban látogatást tett Mészáros Lőrinc is, aki beszédében kifejtette, az ügyvezetés és a tulajdonos egyaránt elkötelezett, hogy hosszú távon megvalósítsa a szükséges környezetvédelmi és hatékonyságnövelő beruházásokat.

A Lukavac Cement d.o.o. cementgyárát 1974-ben helyezték üzembe. 2001-ben az osztrák ASAMER-csoport sikeresen privatizálta. Dolgozói létszáma jelenleg 205 fő, a cementgyár éves termelési kapacitása közel 1 000 000 tonna. A társaság transzportbeton-üzemekkel is rendelkezik Szarajevóban és Banja Lukában, horvátországi kereskedelmi leányvállalata pedig segíti az EU piacán való megjelenést. A vállalat 50 százalékos részesedéssel rendelkezik az RK Vijenac d.o.o. mészakőbányában, amely más üzemeknek és építőipari cégeknek is szállít mészakőbányászati termékeket – áll a közleményben.

*Mészáros Csoport Kommunikációs  
Igazgatósága*



## Továbbra is növekedési pályán a Waberer's csoport

Erdélyi Barna igazgatósági tag ismertette, hogy a vállalatcsoport 192 millió eurós árbevétellel zárta 2024 második negyedévét, ami 9 százalékos emelkedés éves szinten. Konszolidált féléves árbevétele 10,2 százalékkal, 388,5 millió euróra emelkedett, ami a legjobb féléves eredmény a vállalat történetében.

A kamat- és adófizetés előtti jövedelem (EBIT) a várakozásoknak megfelelően alakult, a második negyedévben 10,7 millió eurót, míg féléves szinten 19,2 millió eurót tett ki.

A féléves EBIT 6,2 millió euróval elmarad az egy évvel korábbtól, a csökke-

nést elsősorban a bázisidőszakot érintő egyszeri kedvező hatások magyarázzák.

A stabil féléves eredmény után a Waberer's további növekedéssel számol a kedvező kilátások alapján, és tarthatónak nevezte az idei évre tervezett 40 millió euró feletti EBIT-teljesítményt.

Erdélyi Barna elmondta: stratégiai céljuk a regionális logisztikai piacvezető szerep elérése, a multimodalitás erősítése nemzetközi fuvarozásban, valamint meghatározó tényezővé válás a biztosítási piacon.

Tóth Szabolcs, a Waberer's International Nyrt. igazgatóságának tagja, gazdasági és stratégiai vezérigazgató-helyettes ismertetése szerint az árbevétel növekedésében a magasabb eredménytermelő-képességű üzletek játszották a főszerepet. Részle-

tezte, hogy a szerződéses logisztikai szegmens (RCL) féléves szinten a valaha volt legjobb eredményét érte el, 9,8 millió euró EBIT-et. A szegmens árbevétele 18 százalékkal, 120,4 millió euróra emelkedett.

A nemzetközi fuvarozási és szállítmányozási üzletág (ITS) a második negyedévben EBIT-szinten már ismét nyereségesen működött, negyedéves EBIT-je 2,3 millió eurót tett ki, míg féléves szinten 0,3 millió euró EBIT-et ért el. A következő időszakra nézve szintén kedvező a sikeres tavaszi tendereredmények nyomán átalakuló ügyfélportfólió, emellett a fuvarozói piacon a kereslet és a kínálat kiegyensúlyozódni látszik – jelezte a vezérigazgató-helyettes.

*Forrás: Waberer's tőzsdei jelentés*



# Második félidő

*Balra:*  
Balás Ákos

*Középen:*  
Szikszai Zoltán

*Jobbra:*  
Győry Csaba Dávid

**A Nemzeti Atlétikai Központban a stadion átadása után is folytatódnak a munkák: a tömegsport, a rekreáció és szabadidős programok létesítményei születnek meg**





Fotó | Horváth Barnabás

Beszélgetőpartnereink Szikszai Zoltán elnök-vezérigazgató, Balás Ákos projektigazgató-helyettes és Győry Csaba Dávid projektvezető-helyettes.

**MAÉP:** Schmidt Ádám sportért felelős államtitkár azt nyilatkozta: a Nemzeti Atlétikai Központtal „egy sokkal többre rendelt létesítményegyüttes” készült el. Kevésbé közismert, hogy milyen létesítmények kapnak még helyet

**a Központban – amelyeket a projekt zárása előtt meg kell valósítani.**

**Szikszai Zoltán:** Az atlétikai világbajnokságot követő időszakban további rekreációs és kikapcsolódásra alkalmas projektelemekkel válik még vonzóbbá a stadion és annak környezete. Többek között mindenki számára nyitott játszótér, kis- és nagytestű kutyákat elválasztó kutyafuttató, valamint egy két részre osztott extrém sport-pálya épül, amelynek egyik része mászófal, másik része gördeszkapálya. A területen helyet kap egy részben akadálymentesített, funkcionális edzésekre alkalmas fitnesspark, és egy homokos plázt is kialakítottak közel 1700 m<sup>2</sup>-en. A stadion zöldfelületekkel, sétányokkal kiegészítve a látogatóknak és a környéken élőknek egyaránt alkalmas lesz kellemes időtöltésre az aktív kikapcsolódási lehetőségek mellett.

## REKREÁCIÓS ÉS KIKAPCSOLÓDÁSRA ALKALMAS PROJEKTEMEKkel VÁLIK MÉG VONZÓBBÁ A STADION ÉS ANNAK KÖRNYEZETE

**MAÉP:** Ezek a létesítmények az eredeti projekttervben is szerepeltek, de a stadion látványos kivitelezése miatt kevés szó esett róluk.

**Sz. Z.:** Azt gondolom, hogy a kialakított közösségi terek minden igényt ki fognak elégíteni. A játszótér egy mini atlétikapályát szimbolizál, így például az ütéscsillapító gumi mintája futópályákat és futósávokat jelenít meg. Ezek a látványos elemek vonzóak lehetnek a gyerekek számára. Az elválasztott kutyafuttató mintegy 2100 m<sup>2</sup>-en valósul meg, része többek között kutyafürdő, ivókút és egy eső ellen védelmet nyújtó fedett rész is. A stadion északi kapujánál egy 24 méter hosszú, 11 méter széles és 3,8 méter magas gördeszkapálya létesül, melynek kialakítása lehetővé teszi nemzetközi versenyek





Fotó | Horváth Barnabás

» megrendezését. Ami a mászófalat illeti, összesen 118 m<sup>2</sup> mászófelülettel több mint 40 útvonal megtételére lesz alkalmas. A mászófal bárki számára szabadon használható, biztonsági eszközöket nem igényel.

**MAÉP: Az atlétikai stadion építése és az ott alkalmazott bravúros egyedi megoldások kapcsán is kérdezem: utólag lemérhető, hogyan nőtt a magyar mérnökök nemzetközi elismertsége?**

**Sz. Z.:** Hivatalos számok nincsenek erre vonatkozóan, így szó szoros értelmében nem mérhető. Ahhoz azonban kétség sem fér, hogy a Nemzeti Atlétikai Központ jelentősége műszaki tervezési szempontból is kimagasló, így a tervezők és mérnökök elismertségében is új dimenziót teremtett. Szakmailag kiemelkedő referenciaértékkel

bíró projektként öregbíti az amúgy is kiemelkedő magyar mérnökök nemzetközi elismertségét. A tavalyi világbajnokság miatt nagy nemzetközi figyelmet kapott a létesítmény, így több szakmai lap is foglalkozott az épülettel és a kivitelezőkkel.

---

## A KIALAKÍTOTT KÖZÖSSÉGI TEREK MINDEN IGÉNYT KI FOGNAK ELÉGÍTENI

---

**MAÉP: Tudják-e, tervezik-e a mérnökök külföldön is kamatoztatni a megszerzett tapasztalatokat, szaktudást?**

**Sz. Z.:** Büszke vagyok arra, hogy a Magyar Építőnívós projektek kivitelezőjeként nemzetközileg is elismert szereplővé vált. Több neves külföldi szakembernek volt szerencsém bemutatni a létesítményt, hiszen az Atlétikai Központ azon projektek között szerepel, melyeket magyarországi látogatásukon megtekintenek referenciaként. A nagy, összetett, egyedi projektek pontos, határidőre történő, minőségi építészeti megvalósítása a nagyobb és nemzetközi projektek előszobája. Természetesen örömmel vállaljuk külföldi projektek felügyeletét és megvalósítását is, ennek egyik fontos lépése, hogy nemzetközi beszállítói minősítéseket szereztünk, melynek során nemcsak kiváló munkavégzésünket, de a folyamatainkat és a minőségbiztosításunkat is átvilágították.

**MAÉP: Az elmúlt években grandiózus projekteken dolgoztak – Puskás Aréna, a Nyugati rekonstrukciója, Magyar Zene Háza, Néprajzi Múzeum, a Nemzeti Atlétikai Központ és most a József főhercegi palota. Mennyiben változtatta meg a projektalapú működés a cég korábbi szervezeti felépítését, belső struktúráját?**

**Sz. Z.:** Fontos számomra, hogy cégünk humán erőforrás-struktúrája versenyelőnyt biztosítson ügyfeleink számára. A projektek, amiket az előbb felsorolt, mind agilis, rugalmas és hatékony projektalapú működést igényeltek. Ennek része egy egyedi, Magyar Építő-specifikus standard rendszer, ami nem csupán a minőséget, de az innovációt is garantálja. Projektcsapataink egymással is kommunikálnak, így a tapasztalat és know-how összeadódik. Munkatársaink felelősséget vállalnak az általuk végzett feladatért és egyedülálló rotációs rendszerünk biztosítja a tudásmegosztást és az egyedi képességek legjobb hasznosulását.



Fotó | Horváth Barnabás



Fotó | Horváth Barnabás

**Balra:**  
Balás Ákos

**Jobbra:**  
Győry Csaba Dávid

**MAÉP: A Nemzeti Atlétikai Központ bizonyos részeit elbontották. Mik voltak ezek?**

**Győry Csaba Dávid:** A leglátványosabb elbontott rész a felső gyűrűszinten elhelyezkedő, ~25 ezer fős kapacitással rendelkező ideiglenes lelátó volt. A világbajnokság alatt kapta a létesítmény a legnagyobb terhelést. Erre az időszakra ideiglenes büfé- és vizesblokkok épültek, amelyek szintén visszabontásra kerültek. A közműcsatlakozási

pontok rendezett formában továbbra is rendelkezésre állnak egy esetleges újabb, nagyobb volumenű rendezvényhez.

**MAÉP: Szoros határidőre, nagyon komoly erőfeszítéssel sikerült átadni a Nemzeti Atlétikai Központot. Nem fáj a szívük, hogy egy részét el kell bontani? Vagy már előre tudomásul vették, hogy oké, ez így lesz?**



» **Balás Ákos:** Természetesen nagyon rossz érzés, hogy a vb-re elkészült létesítményeket, lelátót, VIP-teraszokat el kellett bontani, ezekbe előzetesen óriási energiákat fektettünk. A kivitelező konzorcium dolgozóinak mindig a vb-állapotra elkészült Nemzeti Atlétikai Központ lesz a legkedvesebb, nekünk ez a szívünk egy része marad örökre.

Október elején kaptuk vissza a munkaterületet. A bontási munkák befejezése után a lelátó helyén városi gyűrű került kialakításra futópályával, büfékkel, fitness-eszközökkel. Azóta befejeződtek a kertépítési, faültetési, növénytelepítési munkák, elkészült a homokos plázs a Duna-parton. A külső területeken játszótér, extrém park, BMX-pálya épült. Ki lehet jelenteni, hogy a kivitelező konzorcium elsőosztályú minőségben teljesítette a szerződésében vállalt munkákat.

Fájó szívvel, de tudomásul vettük, hogy a bontási munkákat is el kellett végezni, hiszen így szerepelt a vállalkozási szerződésünkben.

**MAÉP:** Ezek a feladatok nyilván kevésbé látványosak, mint egy stadionépítés, egy ilyen grandiózus projekthez képest a folytatás kisebb kihívást jelent. Hogyan élik ezt meg?

**Gy. Cs.:** Magától értetődik, ez kisebb volumenű feladategyüttes. A projektszempontból többször bizo-

## A KIVITELEZŐ KONZORCIUM DOLGOZÓINAK MINDIG A VB-ÁLLAPOTRA ELKÉSZÜLT NEMZETI ATLÉTIKAI KÖZPONT LESZ A LEGKEDVESEBB, NEKÜNK EZ A SZÍVÜNK EGY RÉSZE MARAD ÖRÖKRE

nyította, hogy sikeresen megbirkózik a szűkös határidejű, nagyobb építményekkel, de nem lehet alábecsülni a jelenlegi munkákat sem. Most ez a feladat, ezzel kell együtt élnünk. Hozzáteszem, nem mindenki van tisztában a dimenziókkal.

Fotó | Magyar Építő





Fotó | Magyar Építő

**B. Á.:** Sokszor mondtam a kollégáknak, hogy egyszer véget fognak érni a Nemzeti Atlétikai Központ építési munkái, és akkor egyfajta üresség lesz bennünk. De úgy gondolom, hogy ugyanolyan alázattal fordultunk a kisebb feladatok felé is. Azért azt tudni kell, hogy ez a „kisebb” is tízmilliárdos nagyságrendű feladat volt. Amikor a kollégák este megnézik az órájukon a lépésszámlálót, szerintem tizenötezer lépés közelében van mindenki, és akkor nem erőltette túl magát. Összehasonlítás végett, a vb előtt naponta harmincezer lépés simán benne lehetett a kollégáim lábában. Nyáron, 40 fokban, bakancsban azért ez embert próbáló feladat. Ezeknél a kisebb, nem akkora volumenű munkáknál ugyanúgy pontosan szerveznünk és ütemeznünk kellett, a vállalkozókat sorba kellett állítani, ellenőrizni a teljesítéseket – csak itt már nem volt rajtunk akkora nyomás, nem volt már olyan kényszer, mint amit egy világbajnokság időpontja jelentett.

**Gy. Cs.:** Ahhoz, hogy a Nemzeti Atlétikai Központ és környezete közösségi térré váljon, játszótér, extrém park, gördeszkapálya, mászófal és kutya-futtató épült. A keleti szervizút mellett játszótéri elemeket, illetve sporteszközöket telepítettünk.

A felső szinten 14 db, más-más funkcióval bíró sziget helyezkedik el. Különböző játszótéri eszkö-

zökkel felszerelt mezők, fitness-berendezésekkel ellátott szigetek találhatók köztük, egy a jóga kedvelőinek.

## MINDEN KOROSZTÁLY MEGTALÁLHATJA A MAGA SPORTOLÁS LEHETŐSÉGÉT A KISGYEREKTŐL A 80 ÉVESIG

**B. Á.:** A tervezett futókör is megvalósult, hossza ca. 800 méter. Aki ott fut, az láthatja a gyönyörű budai panorámát. Az elkészült városi gyűrűn, a külső parkban minden korosztály megtalálhatja a maga sportolás lehetőségét a kisgyerektől a 80 évesig. Padokat raktunk le, növényeket, fákat ültettünk, tényleg kellemes, barátságos környezetben lehet futni, sportolni. Ezeket a munkákat valósítottuk meg a vb befejezése után, véleményem szerint ez is nagyon jól sikerült. ■



### INTERJÚ

A rovat további interjúit keresse a [maeponline.hu](http://maeponline.hu) oldalon!





### ÉBSZ-GÉPSHOW

Hét év után ismét megrendezik a legnagyobb hazai építőgép-kiállítást

### EMEL, FORDUL, LETESZ

Csakúgy mint 2017-ben, idén is keresik az ország legjobb gépközlelőit. A versenyzők több kategóriában ültek kabinba, hogy különböző, de egyformán nehéz feladatokat hajtsanak végre. Mint például az alábbiakat.

### KÉPZÉSI ÉS VIZSGAKÖZPONTTAL TÁMOGATJA A KTI A SZAKKÉPZÉST

A Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet építőipari gépközlelők képzésében is részt vesz

# HITACHI

Reliable Solutions

# HITACHI MINIKOTRÓK



ZX33U-6



ZX19-6



ZX26-6



ZX48U-6

Típus:	ZX19-6	ZX26-6	ZX33U-6	ZX48U-6
Üzemí tömeg:	1920 kg	2740 kg	3720 kg	4960 kg
Motor gyártó:	Yanmar	Yanmar	Yanmar	Yanmar
Hengerek száma:	3	3	3	4
Utókezelés:	—	—	—	DPF
Lökettérfogat:	854 cm <sup>3</sup>	1115 cm <sup>3</sup>	1642 cm <sup>3</sup>	2189 cm <sup>3</sup>
Névleges teljesítmény:	11,5 kW / 15 LE	15,6 kW / 20 LE	18,8kW / 24 LE	29,1 kW / 39 LE
Szivattyúk:	2x 19,2 l/perc 1x 10,8 l/perc	2x 30 l/perc 1x 16,3 l/perc	2x 38,4 l/perc 1x 22,8 l/perc	1x 120 l/perc
 	0 - 4,2 km/h	0 - 4,5 km/h	0 - 4,3 km/h	0 - 4,2 km/h
	0 - 2,4 km/h	0 - 2,9 km/h	0 - 2,8 km/h	0 - 2,5 km/h
Kanálszár hossza:	1,08 m	1,30 m	1,52 m	1,69 m
Kinyúlás talajszinten:	3840 mm	4570 mm	5040 mm	5920 mm
Ásási mélység:	2380 mm	2730 mm	3130 mm	3630 mm
Felszakító erő:	16 kN	22,3 kN	27,2 kN	32,1 kN
Hidraulikusan állítható nyomtáv	●			

További részletekkel keressé fel weboldalunkat vagy érdeklődjön az alábbi elérhetőségeken:



**Bárth Gábor** • Tel.: +36 30/697-4243

**KECSKEMÉTI központ:**  
6000 Kecskemét, Mindszenti krt. 55.  
Tel: +36 76/579-008  
Fax: +36 76/579-009

**PÁPAI telephely:**  
8500 Pápa, Külső Veszprémi út 48.  
Tel: +36 89/512-090  
Fax: +36 89/512-091

**SÁRBOGÁRDI telephely:**  
7000 Sárobgárd,  
Köztársaság u. 0793/24  
Tel: +36-25/518-150

info@valkon.hu • www.valkon.hu

Kövess minket a Facebookon:  
facebook.com/valkon2007kft/



# ÉBSZ-GÉPSHOW

ÉBSZ 2017

## Hét év után ismét megrendezik a legnagyobb hazai építőgép-kiállítást



ÉBSZ 2007, SÓSKÚT

**T**ekintsünk a múltba: hogyan és mikor kezdődött a Magyarországon forgalmazott építőipari gépek bemutatása? A történet az 1990-es évek elejére nyúlik vissza. A rendszerváltás után, a KGST felbomlásával (a Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa a szocialista országok gazdasági tömörülése volt, amely szabályozta a tagországok közötti erőforrások beszerzését, köztük az építőipari gépeket is) megjelentek a nyugati gépek Magyarországon. A JCB, Caterpillar, Komatsu, Volvo márkák már ismertek voltak, mivel engedéllyel, korlátozott számban kerültek belőlük mutatóba az országba. A rendszerváltás után ezeket a gépeket a nyugat-európai szisztéma szerint az akkor alakuló, a gépgyártóktól kapott képviseleti joggal rendelkező, többnyire vegyes vagy külföldi tulajdonú cégek kínálták a magyar vállalkozóknak. Elindult tehát egy verseny a gépforgalmazás területén. A profitorientált gazdál-





ÉBSZ 2012, DÉLEGYHÁZA

codó egységeknek érdeke volt, hogy a potenciális felhasználók megismerhessék az általuk forgalmazott gépeket, ennek egyik formája pedig a kiállításokon és szakvásárokon való bemutatás volt. Akkoriban egyetlen nagy nemzetközi szakvásár létezett Magyarországon, pontosabban Budapesten, a Construma.

Itt mutatták be a gyártók kereskedelmi képviselői az építéssel összefüggő termékeket. A skála rendkívül széles volt az építőipari termékektől az épületgépészeti és lakberendezési árukon át az építőipari gépekig. Mivel a termékekre – szaniterárúk, burkolók stb. – a lakosság igen nagy része kíváncsi volt (megjelent a nyugati csempék, csaptelepek stb. széles választéka), családi programmá vált a minden évben megrendezésre kerülő kiállítás megtekintése. Így évről évre nőtt a látogatószám, és ezzel párhuzamosan a szervezők növelték az árakat a kiállítók felé.

Az építőipari gépek viszonylag nagy területigényűek és sokfélék, így komoly költséget jelentett a kiállításon való részvétel, ráadásul a látogatók döntő többsége nem ezekre a gépekre volt kíváncsi. Az igazán szakmai látogatók, az akkor létrejött építőipari kivitelezést végző kis- és középvállalkozások tulajdonosai és döntéshozói elenyésző számban voltak jelen. Az évenkénti jelenlét sem volt indokolt, hiszen az ilyen gépek terén nincs minden évben olyan jelentős fejlesztés, aminek az azonnali bemutatásával feltétlenül piaci előnyt lehet szerezni. Az építőipari gépek forgalmazói kénytelen-kelletlen mégis megjelentek a Construmán, mert attól féltek,

hogy ha ők nincsenek ott, de a versenytársak igen, akkor hátrányba kerülnek.

Egy idő után viszont elkezdtek közösen gondolkozni. Akkor nyílt meg a határ Nyugat-Európa felé, és a szakemberek eljutottak a fő európai szakvásárookra, Párizsba (INTERMAT) és Münchenbe (Bauma), és látták a különbséget közöttük és a Construma között, például, hogy ezek a vásárok nem évente, hanem háromévente kerülnek megrendezésre. Közvetlen szomszédunkban, Ausztriában a gépbemutatót megtoldották azzal, hogy a gépeket a hozzáértő érdeklődők



ÉBSZ 2017



működés közben ki is próbálhatták. A Sankt Pölten melletti rendezvényt (MAWEW Show) nem elegáns vásári/városi környezetben, padlószőnyeggel borított pavilonokban, betonozott vagy műfűvel borított külső kiállítóterületeken rendezték, ahol a gépeket be sem szabadott indítani, hanem terepen. Itt a földmunkagépek szabadon mozoghattak, az árokásók, gumikerekes és lánctalpas kotrók áshattak, a dózerek, gréderek egyengethették a talajt, a homlokrakodók földkupacokat képezhettek: úgy dolgozhattak, ahogy a valóságban. Itt megmutatkozhatott a gépek közötti különbség, a gépkezelők megmutathatták tudásukat. Ide valóban a szakma látogatott el. Az első években csak alkalmanként találkoztak a gépforgalmazó cégek vezetői, és nem volt fóruma a közös cselekvésnek, 2005-ben azonban megalakult az Építőgép-forgalmazók és Bérbeadók Szövetsége (ÉBSZ), elsősorban a gépkiállítás miatt.

A 2005. szeptember 21-én tartott alapító közgyűlésen a jelenlévő 12 alapító tag a következő határozatot hozta:

*„I. Szavazás*

*Az elnök felkéri a tagokat, hogy szavazzanak.*

*A közgyűlés kimondja, hogy az ÉBSZ és annak jelenlévő tagjai nem kívánnak részt venni a 2006-ban megrendezésre kerülő Construma kiállításon.”*

A következő határozat szövege így hangzik:

*„2005 decemberéig pályázatot kell kiírni.*

*Pályázat tárgya: Építőgép Kiállítás 2006. szeptemberében.*

*Pályázat célja: az ÉBSZ-tagok és az építőgép-forgalmazással és bérbeadással foglalkozó társaságok elvárásainak megfelelő kiállítás megszervezése, lebonyolítása.*

*Az elnökség felkéri tagjait, hogy a megrendezendő kiállítással kapcsolatos ötleteiket, megjegyzéseiket juttassák el az ÉBSZ titkárnak 2005. december 5-ig.”*

Az első kiállítás végül egy évvel később Sós-kúton, a kőbányában került megrendezésre 2007. szeptember 20. és 22. között. A kiállításon az alábbi 39 kiállító vett részt:

<b>Atlas Copco s.r.o. Magyarországi Képviselet</b>	<b>Karsai Istvánné</b>
<b>ATRA Kecskemét Kft.</b>	<b>Kohlschein Magyarország Kft.</b>
<b>AXIÁL Kft.</b>	<b>KUHN Földmunkagép Kft., KUHN Rakodógép Kft.</b>
<b>Bau-Trans Kft.</b>	<b>Laser Sys Kft.</b>
<b>Best Machinery Kft.</b>	<b>Lombard Lízing Zrt.</b>
<b>BNP Paribas Lease Group Lízing Zrt.</b>	<b>Magyar Mediprint Szakkiaadó Kft.</b>
<b>CIB Credit Zrt.</b>	<b>Powered Access Hungary Kft.</b>
<b>DSP Prerov spol s.r.o.</b>	<b>PRISTA OIL-HUNGARY Kft.</b>
<b>Erste Leasing Eszközfinanszírozási Zrt.</b>	<b>Raiffeisen Corporate Lízing Zrt.</b>
<b>FAMO Kft.</b>	<b>Sandvik Mining and Construction Central Europe GmbH</b>
<b>Geotrade Hungary Kft.</b>	<b>Szakgép Kft.</b>
<b>GÉPEM Kft.</b>	<b>TERRA Hungária Építőgép Kft.</b>
<b>Grandis Kft.</b>	<b>TREND-FIX Kft.</b>
<b>HE Hans Eibinger Kft.</b>	<b>UNICUM Építőgép Kereskedelmi és Javító Kft.</b>
<b>Huntrac Kft.</b>	<b>VB Lízing Kft.</b>
<b>HUNTRACO Kereskedelmi és Szolgáltató Zrt.</b>	<b>Verbis Kft.</b>
<b>INNOVA-AGRO Kft.</b>	<b>Vibropac Kft.</b>
<b>INVEST Gépkereskedelmi Kft.</b>	<b>Volvo Építőgépek Hungária Kereskedelmi Kft.</b>
<b>K&amp;H Eszközfinanszírozó Zrt.</b>	<b>Wacker Neuson Építőgépek Hungária Kft.</b>

A névsorból látható, hogy a kiállításához csatlakozott néhány lízingtársaság és az építőipari gépforgalmazókhoz közel álló szervezet is.

A helyszín kiválasztása telitalálat volt. A változatos, 22 hektáros terület lehetővé tette mindenféle földmunka végzését, ezenkívül több ezer négyzetméter fedett, hagyományos és külső kiállítási standot is kialakítottak.

Az első rendezvény azonnal nagy sikert aratott a szakmai és a laikus közönség soraiban is, ezek után még öt kiállítás következett. A helyszín a 2008. és 2010. évi kiállításkor változatlanul

Sóskút maradt, 2012-ben és 2014-ben Délegyháza adott helyet a rendezvénynek.

2012-ben rendezték meg először az Oldtimer Szépségversenyt. A munkagép-kiállítás szervezői olyan, 1982 előtt gyártott berendezések tulajdonosainak adtak lehetőséget, akik szívesen mutatták be a tisztességben – és karbantartásban megőregetett munkagépüket. A versenyen elektromos, dízel- és benzinüzemű géppel lehetett részt venni. Az életkor mellett az egyetlen feltétel az volt, hogy a masina üzemképes legyen.

2017-ben a tököli repülőtérré került át a kiállítás. A terület előnye a jó megközelíthetőség, de kihívást jelentett, hogy a gépek működési területét 8 m mélységig át kellett vizsgálni a második világháborús bombázások után maradt, esetleg még aktív robbanófejek veszélye miatt.

Ekkor a kormányzat is felfigyelt a rendezvényre, a kiállítás fővédnökségét a Nemzetgazdasági Minisztérium vállalta.

A mindenkor kiállítás időpontja figyelembe vette a Münchenben rendezett Bauma kiállítások időpontját, mivel az elérhető távolság miatt Magyarországról sokan keresik fel a világ legnagyobb ilyen jellegű szakkiállítását és vásárát.

A gépek látványa és kipróbálhatósága vonzotta a gépkezelőket, így a kiállítás szervezői lehetőséget biztosítottak nekik ügyességük bemutatására. Különböző kategóriákban gépkezelői versenyekre került sor, és a győztesek az erkölcsi elismerésen túl ajándékot kaptak.

Az ügyességi versenyszámok nagyon népszerűek voltak: nemcsak a gépkezelők rokonai, ismerősei szurkoltak a résztvevőknek, a látogatóközönség is nagy számban kísérte figyelemmel a versengést, az eredményhirdetésnél pedig hangos ovációval jutalmazták a nyerteseket.

A látnivalókat az egyes gyártók profi kezelőinek részvétele gyarapította, akik lélegzetelállító produkciókkal mutatták be, mire képesek a gépek. A leglátványosabb a kotró-rakodók bemutatója volt, amikor a kezelő a gépet az első és hátsó gémre terelve több méter magasságban kiemelte, vagy valamelyik oldalra kinyújtva megtámasztotta, és szinte lefektette a géptörzset a földre.

A következő kiállítást a szervezők 2020 tavaszára tervezték, de a Covid-járvány miatt elmaradt, így 7 év után az idén kerül újra megrendezésre. Az ez évi ÉBSZ-GÉPSHOW szeptember 26–28 között lesz megtekinthető a tököli repülőtéren.

Kíváncsian várjuk a bemutatót! ■

Dr. Csorba Kázmér



## A FŐBB SZÁMOK A HAT KIÁLLÍTÁS SORÁN AZ ALÁBBIK SZERINT ALAKULTAK:

### KIÁLLÍTÓK ÉS KIÁLLÍTÁSI TERÜLETEK

	2017	2014	2012	2010	2008	2007
<b>Kiállítók száma (cég)</b>	53	45	49	57	56	39
<b>Belső kiállítási terület (m<sup>2</sup>)</b>	930	735	792	804	1080	720
<b>Külső statikus kiállítási terület (m<sup>2</sup>)</b>	3500	2280	2792	2870	3790	1868
<b>Testelhető munkagép száma (db)</b>	58	40	60	64	113	89

### LÁTOGATÓK SZÁMA

	2017	2014	2012	2010	2008	2007
<b>Látogatói és kiállítói regisztrációk megoszlása</b>						
<b>Kiállítók száma (fő)</b>	515	418	233	370	262	-
<b>Látogatók száma (fő)</b>	3847	2342	1868	2064	1990	1473

### GÉPEK SZÁMA

	2017	2014	2012	2010	2008	2007
<b>Gépek száma összesen (db)</b>	510	410	402	397	380	210

### GÉPTESZTEK SZÁMA

	2017	2014	2012	2010	2008	2007
<b>Géptesztek száma összesen (db)</b>	3534	819	616	516	-	392



## Ha áram nincs, semmi nincs

**MAÉP:** *A fenti közhelynek is beillő igazság és az új piaci igények készítetik a PROFIRENT-et arra, hogy bővítse szolgáltatáscsomagját az áramfejlesztés piacán.*

**PROFIRENT:** A PROFIRENT eddig is kínált megoldást ügyfeleinek az áramellátással kapcsolatos problémák esetén, legyen az teljes „áramnélküliség”, vagy nem megfelelő áramigény rendelkezésre állása. A felméréstől, a tervezéstől a kivitelezésen át az üzemeltetésig mindenben tudunk segíteni, és a kapcsolódó eszközöket is tudjuk biztosítani.

**MAÉP:** *Milyen eszközökről van szó?*

**PROFIRENT:** Áramfejlesztőgépeink teljesítményét tekintve vontatható berendezéseket 30 kVA-tól 135 kVA-ig, stabil áramfejlesztők esetében pedig 150 kVA-tól több ezer kVA teljesítményig mindenféle opciót tudunk biztosítani. Kapcsolódó eszközök, kiegészítők is elérhetők nálunk, mint például világítóállványok, hűtő- és fűtőberendezések, különböző munkagépek.

**MAÉP:** *Mennyivel lehet annál több a szolgáltatás, mint egy áramfejlesztő használata vagy áramfejlesztők összekapcsolása?*

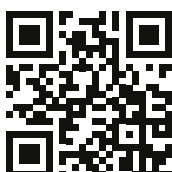
**PROFIRENT:** Ez egy sor kérdésben meg tud nyilvánílni. Ha például az ügyfél nem tudja pontosan definiálni, milyen igénye van, ami megoldást ad a problémájára, akkor a PROFIRENT az ügyféllel történő egyeztetés alapján opciókra tesz javaslatot. Az ügyfél elmondja, hogy mi az igénye, mi az az időintervallum, amikor teljesen vagy részlegesen nem lesz áram, milyen teljesítményre van szüksége egyben vagy külön stb. Amennyiben az ügyfél igényli, ezt követően mi kiszállítjuk és felépítjük a helyszínen a teljes infrastruktúrát, beleértve a kábelezést, elosztószekrényeket, kábeltaposókat.

**MAÉP:** *Tehát megvan az eszköz, megvalósult a telepítés. Lehet-e továbbmenni?*

**PROFIRENT:** Igen, üzemeltetést is tudunk biztosítani az ügyfél igényének megfelelően, a kiegészítő eszközök működtetésével. Például nagy objektumok teljes fűtését, hűtését vagy kivilágítását bárhol.

**MAÉP:** *Összetett szolgáltatást kínálnak onnan kezdve, hogy az ügyfél bérlő az eszközt, egészen odáig, hogy üzemeltetik a rendszert.*

**PROFIRENT:** Így van. Nincs áramod – megkeresel minket, lesz áramod – semmi dolgod nincsen! Igazából egy pár telefonhívás és e-mailváltás után más teendője nemigen van az ügyfélnek.



**MAÉP: Milyen tipikus esetek vannak, amikor erre a szolgáltatásra szükség van?**

**PROFIRENT:** Ha egy áramszolgáltató végez éves tervezett karbantartást, több ügyfelünk nem engedheti meg magának, hogy leálljon. Ilyen esetben megoldjuk a kért időszakra a megfelelő áramteljesítmény szolgáltatását. Több partnerünknek mi biztosítjuk minden évben a tervezett karbantartásuk idejére az áramszolgáltatást.

De nemcsak üzemekre és gyárakra kell itt gondolni, pl. kereskedelmi egységeknél, szállodáknál is kellemetlen, ha órákig nincs áram. Az idei meleg nyár az áramfüggőségünket tovább erősítette.

**MAÉP: Szóval mindenkinek tudnak biztosítani áramot, és akinek kiegészítő eszközök kellenek, azt is – világítás, hűtés, fűtés – legyen szó pékségről, hűtőházról, informatikai létesítményekről, gyártócsarnokokról, akár pár órára is. Tudnak-e ajánlani nagy volumenű kapacitást olyan fejlesztőknek, akik zöldmezős beruházások kivitelezésén dolgoznak, ahol még nem épült ki elektromos áramot szolgáltató infrastruktúra?**

**PROFIRENT:** Aktuális a témafelvetés. Több ilyen projektünk volt és várhatóan lesz is, ahol részben vagy egyáltalán nincs megfelelő áramszolgáltatás. Itt sok esetben nem elegendő kiszámú áramfejlesztő, hanem több különböző teljesítményű generátorra is szükség van. Mindezek mellett egyébként hőlégfúvók, ollós és kosaras emelőink, és a flotta egyéb eszközei is rendelkezésre állnak.

**MAÉP: Térjünk át más érdekes területekre! Nemrég egy koncerten voltam, ahol „PROFIRENT” feliratú áramfejlesztőket láttam a színpadtól nem messze.**

**PROFIRENT:** Rendezvényeknek is biztosítunk eszközöket, van úgy, hogy a komplett rendezvény teljesen vagy részben áramfejlesztőkkel megy, vagy csak plusz biztosításként vagyunk jelen. Ha ilyenkor bárminemű áramkimaradás történik, a hálózatról az ideiglenes áramforrásra kapcsol át a rendszer. Ott, ahol rendelkezésre áll hálózati energia, de kiesik, rövid időn belül megérkezik az áramfejlesztőről az áram. Ez oda-vissza működő automatika.

**MAÉP: Ahogy az imént mondta, ez a komplex, az igények döntő részét lefedő szolgáltatási portfólió már korábban is létezett a PROFIRENT kínálatában. Nemcsak eszközökről, hanem egyedi igényekre szabott megoldásokról van szó, ha hívhatom így ezt.**



**PROFIRENT:** Igen, hívhatja. Önmagában egyik sem új, de tudomásunk szerint kevesen vannak itthon, akik ennyire komplexen, tehát tényleg kulcsrakészen tudnak szolgáltatni az ország bármelyik pontján. 20 helyen vagyunk jelen országosan, ahol áramfejlesztői és egyéb eszközkapacitást tudunk kijánni ügyfeleinknek.

Áram nélkül nehéz működni a mai fejlett világban, ha áram nincs, akkor szinte „semmi nincs”. (x) ■



# Emel, fordul, letesz

Csakúgy mint 2017-ben, idén is keresik az ország legjobb gépkezelőit. A versenyzők több kategóriában ültek kabinba, hogy különböző, de egyformán nehéz feladatokat hajtsanak végre. Mint például az alábbiakat.

## KOTRÓ-RAKODÓ KATEGÓRIA (MUNKAGÉP: JCB 4CX)

### FELADAT:

Cső a csőbe. Kanál a raklapon. Jelzésre a gépkezelő felemeli a kanalat, majd vele az egyik tuskét. Beilleszti az egyik csőbe, majd átfordul, és a másik tuskét a másik csőbe illeszti. Kanál vissza a raklapra, óra megáll. Fontos, hogy két hordó akadályozza a könnyű feladatot olyan módon, hogy a tuskével a keresztirányú mozgás során a hordón elhelyezett poharakat le kell borítani. A hordóhoz nem érhetnek a tuskék, ez büntetőpontokat jelent.



## MINIKOTRÓ KATEGÓRIA (MUNKAGÉP: CATERPILLAR 303 CR)

### FELADAT:

A minikotró GPS-alapú szintvezérlőrendszerrel van felszerelve. A monitoron 4 db előre beprogramozott tereppontot kell a gépkezelőnek az egyik kanál körmével érintenie úgy, hogy nem látja a tereppontokat a fülkéből.

A teljesítés időre megy, az nyer, aki a legrövidebb idő alatt megérinti mind a négy pontot és visszateszi a kanalat a kiindulási helyre.

A minikotró nem mozdul el feladat közben a helyéről, csak a felsőváz forog és a gép mozog.



**MINIKOTRÓ KATEGÓRIA (MUNKAGÉP: VOLVO ECR50D)****FELADAT:**

4 db kockát pakol egymás mellé a munkagép. A kockákat összerakva a gép forgalmazójának neve lesz látható.

**TELESZKÓPOS RAKODÓ KATEGÓRIA (MUNKAGÉP: MAGNI RTH5.23)****FELADAT:**

Raklapok összeszedése és egymásra rakása





## LÁNCTALPAS KOTRÓ KATEGÓRIA (MUNKAGÉP: TAKEUCHI TB290)

### FELADAT:

- 1. feladat:** kanál felvétele egy meghatározott helyről, a kanalat a feladatok végén ugyanebbe a pozícióba kell visszatenni.
- 2. feladat:** 3 db, tartóbakon elhelyezett műanyag csövet kell egy másik tartóbakra áttenni.
- 3. feladat:** 3 db műanyag bója tetejéről teniszlabdákat leemelni és egy tálban összegyűjteni.
- 4. feladat:** egy láncon felfüggesztett kisméretű gumibroncsot kell egy labirintuskeret egyik végéből eljuttatni a másikba úgy, hogy ne érjen a lánc a keret széléhez, így a kereten lévő teniszlabdák ne essenek le. Az óra akkor áll meg, mikor a kezelő a kanalat levette a gépről és visszatette a kiindulási helyére. A kotró nem mozdul el feladatok közben a helyéről, csak a felsőváz forog és a gép mozog.





Az ÉBSZ Kiállításokon a gépkezelőverseny mindig nagy attrakció. A legutóbbi verseny egyik legjobbja Ábrahám-Tandari Zsolt volt. Őt kérdeztük.

**MAÉP: Biztosan értesült róla, hogy újra megrendezésre kerül az ÉBSZ Kiállítás, ezúttal ÉBSZ-GÉPSHOW néven. Ha jól tudom, ön a legutóbbi alkalommal, 7 éve fenn állt a dobogón.**

**Ábrahám-Tandari Zsolt:** Valóban, összesítésben második lettem. Ott a helyszínen a teleszkópos rakodó kategóriában második lettem, de mint két héttel később kiderült, a 3 nap alatt elért eredmények alapján én voltam a második legjobb országos összesítésben is.

**MAÉP: Hogyan emlékszik, melyik volt a legnehezebb feladat?**

**Á-T. Zs.:** Szerintem mindegyik nehéz, mert az ember nem csinál olyan dolgokat minden nap, nem gyakorolja be azokat a bizonyos feladatokat. Ezért szerintem érdekes volt inkább, azt mondanám.

**MAÉP: Tehát melyik volt a legérdekesebb feladat?**

**Á-T. Zs.:** Öt feladat volt a kis Takeuchi kotróval. Volt egy, amikor az asztalra volt vágva egy labirintus, és oda be kellett engedni egy gumibroncsot és egy lánccal végigvinni a labirintuson. Szerintem az volt a legérdekesebb.

**MAÉP: Milyen emlékeket őriz az egész versenyvel kapcsolatban?**

**Á-T. Zs.:** Nagyon jókat, nagyon jól éreztem magam.

**MAÉP: Az eredmény miatt?**

**Á-T. Zs.:** Nem, anélkül is, ugye akkor még nem tudtam az összetett eredményt, ahogy mondtam, azt két hétre rá tudtam meg.

**MAÉP: Hány állásajánlatot kapott utána konkurens cégektől?**

**Á-T. Zs.:** Semennyit.

**MAÉP: Pedig logikus lett volna, nem?**

**Á-T. Zs.:** Hát nem is tudom, szerintem ezt a versenyt nem veszik komolyan. Pedig elég komoly.

Túl sok elismerést nem kaptam én sem a főnökömtől. A kollégáim nagyon örültek, tényleg mindenki, nemcsak a barátaim. Tudták, hogy ez egy nagyon komoly dolog, meg hogy „ilyen jó voltál, országosan te vagy a második”! Nekem ez elég volt.

**MAÉP: Hol dolgozik most?**

**Á-T. Zs.:** Szegeden dolgozom egy építőipari cégnél.

**MAÉP: Továbbra is mint gépkezelő?**

**Á-T. Zs.:** Továbbra is gépkezelő. Tizenvalahány gépünk van, a minikotrótól a nagy kotróig, az univerzálisig minden van.

**MAÉP: Milyen márkákkal dolgoznak?**

**Á-T. Zs.:** JCB-k vannak, 3CX, 4CX, aztán mini láncfalpasok, de nagy kotró is van, 22 tonnás. Bobcatünk is van kettő, egy S530-as meg egy 753-as. Manitouk is van egy darab.

**MAÉP: Mondja, melyik a kedvenc márkája? Elég sokat ismer már.**

**Á-T. Zs.:** Valamikor a Caterpillarért voltam megörülve, de ez az örület már alábbhagyott. Így 52 évesen már más.

**MAÉP: Ne mondja azt, hogy öreg!**

**Á-T. Zs.:** Nem mondom azt, mert nem érzem magam annak.

**MAÉP: A gépeken kívül van-e más szenvedélye?**

**Á-T. Zs.:** A baseball-sapka. Az az örüitem nem múlt el. Ezeken a kiállításokon meg a versenyeken mindig a baseball-sapkát gyűjtöttem, lehet olyan négy-öt száz darab... De lehet, hogy több, azt hiszem, 350-nél abbahagytam a számolást.

### **Legjobb gépkezelők 2017: Wierl István**

**MAÉP: Biztosan értesült róla, hogy szeptember végén lesz újra ÉBSZ Kiállítás.**

**Wierl István (W. I.):** Igen, regisztrálva is vagyok.

**MAÉP: Legutóbb 7 évvel ezelőtt is volt gépkezelőverseny, és ha jól tudom, ön díjazott volt.**

**W. I.:** Így van, összesítésben harmadik lettem.

**MAÉP: Melyik volt a kedvenc feladata?**

**W. I.:** Nekem a kombitraktor hátuljával a „dugattyús”. Az nekem már évek óta elég jól megy. Első helyen is végeztem.

**MAÉP: Segítsen, hogyan nézett ez ki?**

**W. I.:** A kombitraktornak a hátsó árokászó részével kellett csinálni. Van a gép mögött négy darab cső, a négy darab csőben volt kettő darab dugattyú, a két hátsóban. Az volt a feladat, hogy keresztbe kellett rakni. Ki kellett nyúlni legmesszebb lévő pontra, és áttenni a legközelebbibe, és ugyanezt vissza keresztbe, utána vissza, összecsucni a gépet, és lerakni a raklapra.

**MAÉP: Volt más is, ami érdekes volt?**

**W. I.:** A másik két kotró feladat is nagyon jó volt. A takeuchi labirintusfeladat a lengő súly miatt nagyobb koncentrációt igényelt. A volvós meg az ügyességen múlt, hogy milyen gyorsan bírta a gépkezelő fölvenni a súlyt és kirakni a kockákat.

**MAÉP: Milyen emlékeket őriz erről a versenyről?**

**W. I.:** Nekem nagyon pozitív volt mindig is az ÉBSZ Kiállítás. Voltam már ott nem egyszer, nem kétszer.

**MAÉP: Délegyházán?**

**W. I.:** Ott voltam kétszer is. Meg legutoljára Tökölön.

**MAÉP: Tehát jó emlékeket őriz?**

**W. I.:** Én csak ajánlani tudom mindenkinek. Facebookon is a gépkezelő csoportban mindenkinek hírszteletem, hogy lesz, és mondom, hogy jöjjenek. Mindenki elmondja, hogy én profibb vagyok, mint te, vagy mint akárki más. Azt szoktam mondani, hogy tessék, oda lehet jönni, lehet bizonyítani, hogy mennyire vagy profi.

**MAÉP: Egyébként hol dolgozik most?**

**W. I.:** Hát én most már csak beugrós munkákat vállalom, próbálok vállalkozást építeni. Amúgy pont ott dolgozom a kiállítás helyszínén, a tököli repülőtér végén, van ott egy termálkútúrás. Mondom az ottani görénak, hogy készüljön fel, szabadságra fogok menni.



**MAÉP: Tíz méterrel arrébb.**

**W. I.:** Így van.

**MAÉP: Amikor harmadik lett ezen a gépkezelőversenyen, hány állásajánlatot kapott konkurens cégektől?**

**W. I.:** Szám szerint nem tudom, de valóban voltak, akik kinyomozták az elérhetőséget, és kaptam ajánlatokat.

**MAÉP: Tehát tényleg próbálták elcsábítani.**

**W. I.:** Próbáltak, igen. Én nem csak az ÉBSZ, hanem a Huntraco által szervezett versenyeken is részt szoktam venni 2007 óta.

**MAÉP.: Lehet-e azt mondani, hogy bizonyos helyeken vagy bizonyos cégeknél dolgozó kollégák a legnagyobb riválisok?**

**W. I.:** Talán igen, a szegediek a nagy ellenfeleink.

**MAÉP: Szegedi volt a győztes is, úgy hívják, hogy Szegedi Zoltán, ugye?**

**W. I.:** Szegedi Zoltán, igen, őt is ismerem. Én azért kerültem a harmadik helyre 17 másodperccel, mert a Szegedi Zoltánnak és a Tandari Zsoltinak jobban sikerült a magnis feladat. Nekem az annyira nem állt kézre. Ugye forgóteleszkópos rakodó, amivel a raklapokat kellett összeszedni és lerakni egy kupacba. A versenybíró mondta, hogy ne úgy gondolkozzak, mintha egy kotrón ülnek, mert itt olyan biztonsági kapcsolók vannak a joystickon, hogy mind a kettőt fogni kell, és miután megmozdítottam a joystickot, onnantól kezdve el kell számolni egy-két másodpercet, mire reagálni fog a gép. Pont ezekkel a biztonsági funkciókkal ment a hadonászás.

**MAÉP: Akkor így szedett össze néhány másodperc hátrányt, ezzel szorult a harmadik helyre?**

**W. I.:** Így van. Igen, a Volvo rakodóval első helyet csináltam, a JCB kombi traktorral első helyet csináltam, a Takeuchi kotróval 5.-6. hely volt, tehát erős középmezőny. De hát azért ez nem rossz, ha jól emlékszem összességében 130-140 ember indult a versenyen. ■



## Láncos kotrók a Hitachi portfóliójából

HITACHI 210



**E**gy építőipari vállalkozás sikere az építőipari munkagépek megbízhatóságától és hatékonyságától nagyban függ. A HITACHI legújabb Zaxis-7 lánctalpas kotrógépeivel a legkiválóbb minőségre, a legmagasabb szintű üzemeltetési kényelemre és csökkent üzemeltetési költségekre számíthat. A ZX-7 kotrógépek rendkívüli sokoldalúságának köszönhetően ráadásul számos különböző projekten dolgozva is növelheti nyereségességét.

Bármilyen munkaterülethez kiválaszthatja a megfelelő specifikációjú gépet, például egy- és kétrészes gémmel felszerelt, illetve hosszú (LC) és keskeny (LCN) alvázias modelleket az optimális stabilitás vagy a könnyű szállítás érdekében.

Az előző, 6-os széria modelljeihez képest – amelyek fogyasztására szintén nem volt panasz – a 7-es széria modelljeivel további üzemanyag-megtakarítást értek el a fejlesztéseknek köszönhetően. Fontos volt ezeknél a fejlesztéseknél, hogy a produktivitást, teljesítményt ne csökkentsék, néhány esetben még növelni is tudták. Az üzemanyag-fogyasztás tekintetében elmondható, hogy – típustól függően – 4-10 %-kal fogyasztanak kevesebbet a HITACHI kotrók azonos munkakörnyezetben és termelékenység mellett.

A ZX210-7 géptől alapfelszereltségként találkoznak a TRIAS III szabadalmaztatott 3 hidraulikaszivattyús rendszerrel. Ez biztosítja, hogy mindenféle alkalmazás esetén hihetetlen teljesítményszintet érjünk el. Kiemelkedő hatékonyság.

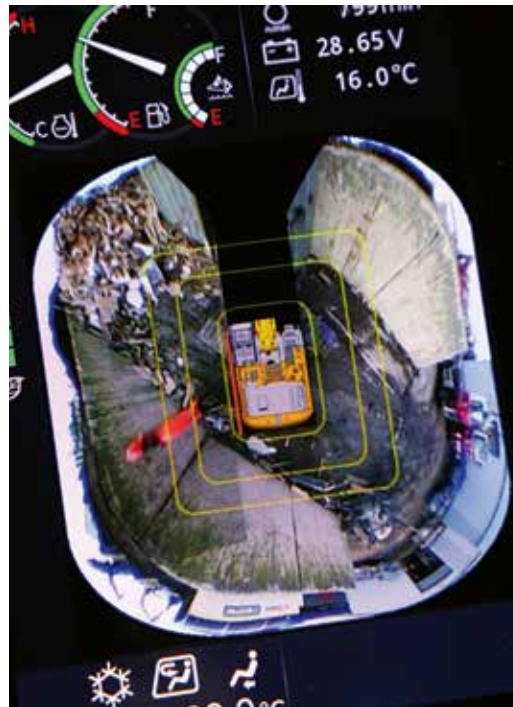
HITACHI ZX135U5-7



TRIAS III



HITACHI ZX-7 CABIN



sága főként a rakodási és a nehéz ásási műveletek során érezhető. A továbbfejlesztett TRIAS III hidraulikus rendszer csökkenti az üzemanyag-fogyasztást, és növeli a hatékonyságot. A háromszivattyús rendszernél, amikor könnyű ásási munkát végzünk, a rendszer automatikusan minimális olajáramra állítja a harmadik szivattyúunkat, nem dolgoztatja fölöslegesen. Természetesen amikor a rendszer terhelés alá kerül, a harmadik szivattyú olajáramja és nyomása megnövekszik, és rásegít az egyes és kettes szivattyúnkra.

A HITACHI újratervezett és modern ZX-7 kotrógépei tökéletes munkakörnyezetet biztosítanak. A rendkívül tágas, elsőosztályú, a legmagasabb szintű kényelmet és minőséget biztosító fülkével rendelkeznek, amelyek zajszintje az egyik legalacsonyabb a piacon. A fűthető üléssel együtt mozog a két kartámasz, amikbe a joystickok vannak integrálva, ezek magasságállításuk az üléstől függetlenül személyre szabható.

Az Aerial Angle 270 fokos kamerarendszer képét színes, nyolchüvelykes LCD-kijelzőn láthatjuk. A munkagép közvetlen környezetének megtekintéséhez hat képkiosztás közül választhatunk, ami lehetővé teszi a saját és a környezetünk biztonságának felügyeletét.

A ConSite motorolaj- és hidraulikaolaj-minőség figyelő szenzorok ezekbe a gépekbe mind standard felszereltségként kerülnek. Figyelik az olajok viszkozitását, aminek köszönhetően folyamatosan visszajelzést kapunk az olajunk elhasználtságáról, és pontosan tervezhető a cse-reintervallum. Normál üzemeltetés esetében

a HITACHI gépeknél a hidraulikaolaj cseréjére a long life olajoknak köszönhetően 5000 üzemóránál van szükség. Aki dolgozik hidraulikus adapterrel, például egy bontókalapáccsal, pontosan tudja, hogy a hidraulikaolaj cseréjét sűrűbben kell elvégezni, de hogy pontosan mikor, azt csak kalkulálja. Az olajminőség-figyelő szenzoroknak köszönhetően ez pontosan nyomon követhető, tervezhető. (x) ■



HITACHI ZX350-7



## Képzési és vizsgaközponttal támogatja a KTI a szakképzést

### A Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet építőipari gépkezelők képzésében is részt vesz.

**A**z Intézet tevékenysége a közlekedés minden ágazatára kiterjed. Aktívan részt vesz a személyközlekedés, az áruszállítás és az infrastruktúra fejlesztésében, valamint a közlekedésbiztonság, a környezetvédelem, a közlekedés energiafelhasználása és intelligens technológiák alkalmazása terén lát el feladatokat a vasúti, közúti, vízi és légi közlekedésben. A KTI összkutatá-

si tevékenységével kiemelkedő helyet foglal el mind Magyarországon, mind pedig Európában közlekedéskutató intézetei között.

A KTI jogszabályi kijelölés alapján végzi többek között az alábbi gépek kezelőinek képzését:

- 🚧 közet- és talajfúróberendezés-kezelő,
- 🚧 cölöp- és szádfalverő berendezés kezelő,
- 🚧 dréncső-, kábel- és komplett csőfektető berendezés kezelő,
- 🚧 talajvízszint-süllyesztő aggregátkezelő,
- 🚧 alagcsővezetőgép-kezelő,
- 🚧 földműfenntartógép-kezelő,
- 🚧 hídvizsgálókezelő,
- 🚧 targoncavezető,
- 🚧 emelőgépkezelő,
- 🚧 híddaru- és toronydaru-kezelő.

A közelmúltban a KTI egyik kiemelt hazai projektje volt a tavaly zárult GINOP-6.1.9-18 pályázat keretében egy olyan képzési és vizsgaközpont kialakítása, amely az ágazati képzési igényeket szimulációs és egyéb korszerű oktatási eszközök biztosításával, az infrastrukturális háttér megteremtésével támogatja, és így lehetőséget teremt a munkaerőpiac által igényelt rövid idejű szakmai, valamint kompe-



tencia- és készségfejlesztő képzések megvalósítására.

A projekt első szakaszában a munkáltatói igényekhez alkalmazkodó oktatási palettát alakítottuk ki, létrehoztuk a virtuális tanulási tereket, valamint felkészítettük a felnőttképzésben és szakképzésben dolgozó oktatókat. A GINOP-6.1.9-18 keretében több mint 600 millió forint értékben kerültek beszerzésre a képzésekhez használható szimulációs és robotikai eszközök (targoncaszimulátorok, digitális CNC oktatóbázis, fényező-, bevonatolószimulátorok, hegesztő szimulátorok, többfunkciós nehézgép(jármű)-szimulátorok, gyártási folyamat szimulátorok, pneumatikus és hidraulikus oktatótáblák, robotikai eszközök), amelyeket a projektbe jelentkező képzőhelyek és vállalkozók is igénybe vehettek. Emellett egy drónflotta létrehozása is megtörtént, amely 13 db kamerával felszerelt drónt foglal magában.

Mivel a projekt fő célkitűzése a közlekedési ágazatban dolgozók szakszerű és egységes képzése volt, a KTI által vezetett konzorcium vállalta, hogy 8000-12 000 fő munkahelyi képzéséhez járul hozzá felnőttképző partnerek közreműködésével. A közlekedési és kapcsolódó ágazatokban működő vállalkozások – mérettől függetlenül – támogatást igényelhetek munkavállalóik képzésére, és összesen 189 vállalkozással és 115 képzőhellyel írtunk alá együttműködési megállapodást. A támogatott képzések közé tartozott targoncavezetői, emelőgépkezelői, híddaru- és toronydaru-kezelői, autóbuszos forgalmi tisztai, raktáros, valamint vasúti pályamunkás képzés.

A képzések a virtuális tanulási tér mellett 12 korszerű, digitális ügyféltájékoztató rendszerrel ellátott oktatóteremben zajlottak le. A gépek és termek foglalása érdekében online eszköz- és termfoglalási rendszer kialakítása is megtörtént.

A GINOP 6.1.9 projekt keretében nemcsak a vállalatok munkavállalói részesültek képzésben, hanem a KTI által kidolgozott képzési programok segítségével 9–12. évfolyamos szakképzésben tanuló diákok is részt vehettek készségfejlesztő képzéseken. A Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Hivatal közreműködésével a KTI székhelyén és országsszerte 18 városban diákcsoportok tanulhattak különböző szimulációs eszközökön; olyan oktatásokon vehettek részt, amelyek igazodnak szakmai tanulmányaikhoz, azokat kiegészítik és fejlesztik, például a gépészeti ágazatban tanulók hegesztőszimulátoron, a közlekedési és szállítmányozási ágazatban tanulók targoncaszimulátoron, a specializált járműgyártás keretében tanulók festőszimulátoron gyakorolhattak. A projekt keretében a képzésbe



vontak száma 17 924 fő, amelyből a támogatott képzésben résztvevők száma 12 413 fő, a szakképzésben tanulók létszáma 5511 fő volt.

A GINOP 6.1.9 projekt sikeres zárásához hozzájárult az is, hogy a program keretében szakmai, ágazati jogszabály által szabályozott, valamint soft skill-fejlesztő képzések támogatására is volt lehetőség. Ezért kidolgoztunk 31 felnőttképzési programkövetelményt és 67 képzési programot a szakmai, ágazati jogszabály által szabályozott képzésekhez, 15 képzési programot az egyéb szakmai képzésekhez, 17 képzési programot a soft skill képzésekhez, valamint kifejlesztünk egy gamifikációs módszertant, amelynek használatával megvalósítható a soft skill képzési programok játékossá tétele.

A KTI Vizsgaközpont 2021 10 07-től a Nemzeti Akkreditáló Hatóság által nyilvántartásba vett akkreditált szervezet, amely a szállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó vizsgáztatási feladatok ellátását végzi. A képzési és vizsgacentrum platformot teremt a munkaerőpiac által igényelt rövid idejű szakmai, valamint kompetencia- és készségfejlesztő képzéseknek. A kialakított eljárások, eszközök, rendszerek mintaként szolgálnak további szakképzési fejlesztésekhez.

A GINOP 6.1.9 program keretében kialakított vizsgaközpontot és a kifejlesztett képzési programokat a pályázat lezárása óta is folyamatosan használjuk, hogy minden érdeklődő a lehető legkorszerűbb eszközökkel és módszertannal sajátíthassa el azokat a kompetenciákat, és szerezhesse meg az ezeket igazoló tanúsítványt, mellyel sikeresen felelhet meg a munkaerőpiac folyamatosan változó elvárásainak. ■

KTI

# HA ÁRAM NINCS, AKKOR SEMMI NINCS!

## Kulcsrakész *megoldások* áramellátásra:

- **Tervezés, szállítás, telepítés, üzemeltetés**
- **Széles eszközpark:**  
30 kVA-tól több ezer kVA-ig, kiegészítők és munkagépek
- **Személyre szabott szolgáltatás:** Áramfejlesztés, fűtés, hűtés, világítás minden igényhez
- **Országos lefedettség:**  
20 telephely, gyors reagálás
- **Ideális választás:**  
Üzemi leállásokhoz, zöldmezős beruházásokhoz, rendezvényekhez

**Nincs áramod?  
- Mi megoldjuk!**

**Közel 10 000 bérelhető gép és eszköz**

**Információk és ajánlatkérés:**

+36 1 286 2600 / profirent@profirent.hu

**profirent**  
több mint gépkölcsönző





# GAZDASÁG

## **PADLÓGÁZZAL HASÍT A KÍNAI AUTÓIPAR**

Négy évtized elég volt ahhoz, hogy Kína a sem-  
miből a világ autóipari nagyhatalmává váljon

## **EBI ÉPÍTÉS AKTIVITÁSI JELENTÉS – 2024 MÁSODIK NEGYEDÉV**

Gyenge volt a második negyedév az építőiparban



# Padlógázzal hasít a kínai autóipar

## Négy évtized elég volt ahhoz, hogy Kína a sem- miből a világ autóipari nagyhatalmává váljon

**C**hery, Geely, SAIC, BYD – tíz évvel ezelőtt senki nem ismerte ezeket a neveket Európában. Ma már egyre többen tudják, hogy autógyártókról van szó, még hozzá kínaiakról. Az évtized végére pedig alighanem ugyanúgy a mindennapi szókinccs részévé válnak, mint a Mercedes, a Toyota vagy a Volkswagen.

Ha a gyökereiket keressük, egyáltalán nem kell messzire tekintenünk a múltba. Az 1980-as évek előtt Kínában gyakorlatilag nem létezett személyautó-gyártás. 1982-ben, amikor Kína népessége meghaladta az egymilliárdot, 4000 (igen, négyezer) személyautó készült az egész országban. Húsz évvel később már 1,1 millió volt az iparág éves darabszáma, tavaly pedig a 30 milliót is meghaladta. Kína 2010-ben a világ első számú autógyártó országává, 2023-ban a legnagyobb autóexportőrévé vált. Hogyan lehetséges ez?

Az 1980-as évek kínai gazdasági reformjainak hatására elkezdett személyautókat vásárolni a lakosság – persze importból. Rengeteg pénz vándorolt külföldre. Peking átmenetileg leállította az importot, és gyorsan elkezdte megszervezni a hazai személyautó-gyártást. Célként tűzték ki,

hogy legyen „három nagy és három kicsi” helyi autógyártó vállalat; továbbá kötelezővé tették a külföldi vállalkozások számára a vegyesvállalati formát. Ez utóbbi elvárásról csak a közelmúltban változtattak.

A 2000-es években Kína a Kereskedelmi Világszervezet (WTO) tagjává vált, az ebből kifejlődő éles piaci versenyhelyzet életre hívott egy sor privat kínai autógyártót. Tíz évre rá Peking – egyrészt, hogy csökkentse függőségét az import olajtól, másrészt, hogy megoldást keressen a nagyvárosok tarthatatlanná váló légszennyezettségére – szorgalmazni kezdte az „új energiájú”, azaz akkumulátoros és plug-in hibrid járművek (NEV) elterjedését. Az ehhez szükséges akkumulátor- és vezérlőtechnológiák terén Kína ekkor már évtizedes tapasztalattal rendelkezett, köszönhetően az itt fejlesztett és gyártott szórakoztatóelektronikai termékeknek.

Mivel Kína idejekorán felismerte, hogy a villanyautózás elterjedésének a töltőinfrastruktúra megléte a kulcsa, a fejlődés bámulatos volt. Ma a Kínában eladott új személyautók harmada (35%) tisztán elektromos; ennél is megdöbbentőbb, hogy itt gyártják a világszerte eladott



AZ MG FLOTTA

villanyautók közel kétharmadát (63,6%). Nem véletlen, hogy ha ma kínai autógyártóra gondolunk, elsősorban az elektromos járművek piacán aktív szereplők jutnak eszünkbe. Ilyen a BYD, amelyet kifejezetten a villanyautó-forradalom hívott életre, de persze ott van a legnagyobbak között a SAIC és a Changan is, amelyek hosszú múlttal rendelkeznek. A 2000-es nyitást követően létrehozott Geely elsősorban patinás, de nehéz gazdasági helyzetbe került európai márkák felvásárlásával és felvirágoztatásával szerzett magának nevet és rangot a nemzetközi autó-

iparban. Az 1997-ben alapított Chery szuperképessége pedig az, hogy immár huszadik éve ők a legnagyobb kínai autóexportőrök.

Hogyan lehetséges, hogy alig ismerjük ezeket a neveket? Egyrészt a tradicionális autógyártók többsége számos almarkát hozott létre, és azokon keresztül forgalmazzák hasonló műszaki alapokra épülő típusaikat. Másrészt a kínai autógyártók kis lépésekben hódítják meg a külföldi piacokat, és mindenütt a helyi adottságokhoz igazodva vetik meg a lábukat. A Chery például másfél évtizede jelen van Olaszországban a helyi DR Automobiles zászlaja alatt, ugyanakkor idén két másik márkával: az Omodával és a Jaecoo-val lép be számos más európai ország, így Magyarország piacára. Szintén fokozatosan tért vissza Európába az MG Motor: a kínai SAIC által feltámasztott márka előbb egykori hazájában, Nagy-Britanniában vetette meg a lábát, majd onnan fokozatosan az egész kontinenst meghódítja.

Éppen az MG Motor példája mutatja egyébként, hogy Európában nem feltétlenül az elektromos offenzíva a követendő stratégia. A nagy teljesítményű villanyautókkal persze könnyebb a figyelem középpontjába kerülni, ám akinek benzinmotoros modelljei is vannak, jóval szélesebb ügyfélkört tud elérni. Alighanem ezért döntött úgy az egyik legfiatalabb kínai jövevény, az Omoda, hogy első körben csak benzinmotorral kínál autót, és később bővíti tisztán elektromos változattal a palettát.

Mindez persze mit sem érne, ha műszaki és formai szempontból nem volnának ütőképesekek a modern kínai autók. Ezzel ma már gyártóik is tisztában vannak, ezért egyrészt nemzetközi híré formatervezőket alkalmaznak, másrészt gazdag digitális technológiai tartalommal szerelik fel típusaikat, ráadásul a kínai importmodellek rendre



OMODA C5

» feltűnően jó eredményeket érnek el az Euro NCAP független utasbiztonsági vizsgálatain.

Hatalmas potenciáljuk és látványos mozgólódásuk ellenére a kínai gyártók ma még csupán statisztaszereppel bírnak Európában – pont úgy egyébként, ahogy negyven éve a japán, vagy húsz éve a koreai gyártók. Ráadásul az ő példájukból kiindulva a kínai autógyártók jelentős

része már eleve helyi gyártóbázis kiépítésével kezdi a kontinens meghódítását. Az MG Motor Angliában gyártat; a Chery és a Dongfeng spanyolországi, illetve olaszországi gyártóbázisa a megvalósulás kapujában áll; a BYD pedig két éven belül Magyarországon indítja be európai gyártóközpontját Szegeden.

*Forrás: Deeplinsight*

## MAGYARORSZÁGON JÁRT A SAIC MOTOR ELNÖKE



Felül:  
A SAIC elnöke Budapesten

Közleményük szerint hatalmas megtiszteltetésben részesült az MG Motor magyarországi képviselője: egy évvel az importőri szerződés aláírását követően a világ 6. legnagyobb autógyára, a SAIC (Shanghai Automobile Industry Corporation) elnöke, Mr. Wang Xiaoqiu 14 fős delegációval Magyarországra látogatott. A kínai küldöttség a SAIC-csoport vezető tisztségviselőiből állt: Wang elnök úr kíséretében tiszteletét tette többek között Mr. Yu De, a SAIC International vezérigazgatója is.

A látogatás célja az volt, hogy áttekintsék az MG modellek gyors térnyerésének feltételeit és az MG piaci helyzetét. Az MG (Morris Garages) Nagy-Britannia egyik első autómárkája, amelyet 1924-ben William Morris alapított. 2007-ben új, stabil alapokra építkezve teljesen megújult a márka: a SAIC Motor – Kína legnagyobb autóipari konszernje – vásárolta meg, és azóta is biztos hátteret nyújt az MG fejlesztései és terjeszkedése számára. Ma a hétből öt kontinensen képviselteti magát. Az MG Nyugat-Európába 2019-ben tért vissza és Európa legdinamikusabban fejlődő autómárkájaként 2022 végére már 686 márkakereskedést és márkaszervizt számlált a kontinens 26 országában.

Az MG anyavállalata, a SAIC Motor a világ 8. legnagyobb autógyártója és Kína legnagyobb járműgyártó-vállalata. Mindemellert az első olyan autógyártó csoport Kínában, amelynek éves eladási számai meghaladták a 7 millió darabot. A SAIC Motor autóipari vállalatai közé tartozik többek között a Morris Garages (MG), a Roewe és a Maxus, de a SAIC Volkswagen és a SAIC-GM is.

*Duna Motors Disztribúció, sajtóközlemény, 2024. augusztus*

## GYÁRAT ÉPÍT EURÓPÁBAN A KÍNAI SAIC MOTOR

A gyár építésének legfőbb indoka nyilvánvalóan az EU által kivetett védővámok megkerülése. A védővám kivetése előtt az Európai Bizottság megállapította, hogy a kínai állam tisztességtelenül támogatja a helyi elektromos autógyártást. A védővámokkal természetesen a kínai márkák piaci előretörését szeretnék megállítani. Az új vámok bevezetése 2024. július elejétől hatályos, a vám attól függően differenciálódik, hogy az EU vizsgálata szerint melyik gyártó mennyi indirekt támogatást kapott a kínai államtól az elmúlt 3 év során. Ezen felül az is szempont volt, hogy melyik gyártó mennyire volt együttműködő az EU hatóságaival, például bemutatták-e a vizsgálat során kért dokumentumokat.

Ez alapján a SAIC-ra 37,6 százalékos pótvámot tettek ki, ami a gyártók között a legmagasabb volt, a korábbi 10%-kal együtt már közel 48%-ot ért el. (Az USA 100%-os vámtételt alkalmaz.)

Jelenleg a fentiek alapján így néznek ki az EU által alkalmazott vámtételek néhány főbb konszern esetében (a korábbi 10%-hoz hozzáadott értékekkel):

SAIC: 10% + 37,6%,

Geely: 10% + 20%,

BYD: 10% + 17,4%.

A SAIC gyárépítéssel védekeznek a védővámok ellen, a Geely gyára már működik Barcelonában,

a BYD Szegeден építkezik. A védővámok kike-  
rülése mellett az sem elhanyagolható tényező,  
hogy a SAIC is közelebb kerülne európai ügy-  
feleihez, amely jelentős költségmegtakarítással  
jár pl. a szállítás terén, de a drágább európai  
munkaerő ott van a mérleg másik serpenyőjé-  
ben. Utóbbi azért nem számít, mert a letelepő  
cégeket kövér pénzügyi juttatásokkal édesgetik  
a kormányok. A SAIC gyárépítésének legesélye-

sebb helyszíne Spanyolország, de képben van  
Csehország és Magyarország is. A döntést idén  
szeptember 30-án jelenti be a konszern, a terme-  
lés 2027 második felében indulhat. Természe-  
sen az európai piacra szánt modelleket gyártják  
majd az új gyárban, és főleg az MG modelleket,  
amelyek egy 100 éves angol márka köpönyege  
alá bújtatott kínai termékek.

MAÉP

## KEZDŐDIK SZEGEDEN A KÍNAI BYD-AUTÓGYÁR ÉPÍTÉSE



BYD ATTO 3 ELEKTROMOS MODELL

Megérkezett Kínából az elektromos autókat gyár-  
tó BYD szegedi üzemének első építőanyag-szál-  
lítottmánya a szeged-kiskundorozsmai PSP Ter-  
minálra – tájékoztatta a Magyarországi Logisztikai  
Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) az  
MTI-t.

A közlemény szerint az épülő BYD-gyár acél  
csarnokelemeivel érkezett meg az első vasúti szál-  
lítottmány, a kötegelt egységakományokat és kon-  
ténereket a lakott területeket elkerülve, közvetle-  
nül a gyár területére szállítják a beruházást végző  
kínai építőipari vállalkozónak. Az építési anyago-  
kat Kínából hajón szállítják európai kikötőkbe,  
majd onnan vasúton érkeznek Szegedre. Az első  
vonat a cégcsoport vasútvállalatával, a PSP Cargo  
Group Romániával futott be a terminálra.

Az első szállítottmányt hamarosan újabb négy  
hajónyi acélszerkezet és két-háromezer konté-  
ner építési anyag követi augusztustól év végéig.  
A következő három évben legalább négymillió  
tonna ömlesztett árut juttatnak el közvetlenül az  
autógyár területére, várhatóan az intermodális  
terminálon keresztül. A terminálról az építkezésre  
a kamionos kiszállításokat továbbra is a lakosság  
zavarása nélkül, az önkormányzattal és a Magyar  
Közúttal egyeztetve végzik.

A több lépcsőben épülő gyár az eddig engedé-  
lyezett csarnokok mellé újabb egységek, többek  
között egy tízhektáros óriásépítmény létesítésére  
is engedélyt kapott. A gyár működésének kezde-  
tén napi kétszáz konténertervez fogadni, ami a  
későbbiekben háromszáz konténerre is emelked-  
het. Az első évben százötvenezer, majd a további  
években évi háromszázezer kész autó szállítását is  
vasúton tervezik.

A PSP Terminált az építkezés és a gyár későbbi,  
folyamatos működésének biztosítása érdekében  
folyamatosan fejlesztik – áll a közleményben.

MTI, 2024. augusztus



» ELITKLUBBA KERÜLT A HAMAROSAN HOZZÁNK IS ÉRKEZŐ OMODA AUTÓK  
GYÁRTÓJA, A CHERY GROUP



Augusztus 5-én hozták nyilvánosságra a világ legnagyobb árbevételű vállalatait bemutató 2024-es „Fortune Global 500” listát, amelyen a Chery Group független kínai autómárka 39,09 milliárd dolláros működési bevétellel a 385. helyen debütált. Ez a jelentős mérföldkő is jól mutatja, hogy a cég versenyképessége világszinten is egyre nagyobb.

A Chery Group idén először szerepel a patinás magazin Global 500 listáján. A vállalat a múlt évben 75,3 százalékkal tudta növelni forgalmát. A cég 585,7 millió dolláros profittal zárta a múlt

évet, ami 83 százalékos fejlődésnek felelt meg éves összevetésben.

A társaság az idei első félévben globális szinten összesen 1,1 millió autót adott el, ez 48,4 százalékkal múlja felül az egy évvel korábbi eredményt. Első alkalommal fordult elő, hogy a kínai autógyártó féléves értékesítése átlépte az egymillió határt. A január–júniusi időszakban elért kiugróan jó eredmények egyben azt is jelentik, hogy a vállalat autóiból világszerte már több mint 14 millió fut az utakon.

2024 júniusában a Chery nagy jelentőségű szándéknyilatkozatot írt alá a JLR-rel, megnyitva az utat az innovatív partnerség előtt. A javasolt új licencszerződés értelmében a CJLR elnevezésű vegyesvállalat a Chery EV-architektúráján alapuló elektromos járművek gyártására fog összpontosítani, kizárólag a Freelander név alatt.

A Chery Group stratégiájában kiemelt figyelmet kap a globális jelenlét erősítése, és a cég nemzetközi terveiben fontos szerepet játszik az európai piac is. Az európai terjeszkedés jegyében idén szeptembertől Magyarországon is kapható lesz a vállalat OMODA 5 modellje, melynek forgalmazását Magyarországon a Genius Automotive Europe látja el. A Chery által gyártott OMODA márka első körben több helyszínen Budapesten, valamint Kecskeméten lesz elérhető. A közeljövőben a hálózat tovább bővül, és számos megyeszékhelyen lehet majd megvásárolni



ezeket az autókat. Az OMODA 5 1,6-os benzines crossover, alapfelszereltséggel 10 millió forint lesz a bevezető ára. Várhatóan idén novembertől a jármű tisztán elektromos változata is kapható lesz nálunk.

Az OMODA és JAECOO márkák a Chery új brandjei, amelyek döntő szerepet játszanak a társaság nemzetközi terjeszkedési stratégiájában. A két márkából 15 hónappal ezelőtti piaci bevezetésük óta több mint 280 ezret adtak el, és ma már 20-nál is több országban érhetőek el az ilyen típusú autók. Mára a két brand több mint 800 márkakereskedésből álló hálózattal büszkélkedhet világszerte.

Az 1997-ben alapított Chery a legnagyobb kínai autóexportőr. A cég tavaly összesen közel 1,9 millió járművet adott el, ebből 900 ezret külföldön. A társaság rendelkezik európai gyártóbázissal is, Barcelonában van üzemük, Németországban pedig fejlesztőközpontot működtetnek.

*Omoda, Jaeco sajtóközlemény, 2024. augusztus*

### JAECOO J8 LUXUSTEREPIJÁRÓ



## A DEBRECENBEN AKKUGYÁRAT ÉPÍTŐ CATL TAVALYI PROFITJA 2,21 BILLIÓ FORINT VOLT

Publikálta 2023-ra vonatkozó éves eredményeit a kínai CATL. Az innovatív energiaipari technológiák területén piacvezető vállalat tavalyi összbevétele 400,92 milliárd jüan (mintegy 20,15 billió forint) volt, ami 22,01 százalékos növekedés az előző év azonos időszakához képest, nettó nyeresége pedig elérte a 44,12 milliárd jüant (mintegy 2,21 billió forint), ami 43,58 százalékkal haladja meg a cég előző évi eredményét. A vállalat piaci részesedése a Kínában elektromos járművekhez gyártott akkumulátorokból 2023-ban 44,5 százalék volt, a legnagyobb megrendelők között pedig a Li Auto, a Zeekr, a NIO, az AITO és a BMW is megtalálható.

*CATL sajtóközlemény, 2024. július*

De nemcsak hazájában piacvezető a CATL. Az akkumulátor- és energetikai iparágra specializálódott dél-koreai elemző cég, az SNE Research felmérése szerint a vállalat hetedik éve áll az első helyen az elektromos járműbe szerelhető akkumulátorok gyártásának nemzetközi piacán. A vállalat által előállított akkumulátorok teljesítménye tavaly 259,7 GWh-t tett ki, ami 40,8 százalékkal haladja meg a 2022-es eredményt. Ennek köszönhetően a CATL nemzetközi piaci részesedése 2023-ban elérte a 36,8 százalékot, ezzel a világ egyetlen olyan akkumulátorgyártója,

amelynek piaci részesedése meghaladja a 30 százalékot. A CATL piaci részesedése az energiatárolók tekintetében is már harmadik éve világszerte első: 2023-ban 40 százalékos globális piaci részesedést ért el az SNE Research szerint.

A CATL számára kulcsfontosságú a folyamatos technológiai innováció. Éppen ezért 2023-ban a vállalat mintegy 18,36 milliárd jüant (mintegy 923 milliárd forintot) fektetett kutatás-fejlesztésbe. A hat K+F központban dolgozó több mint 20 ezer munkatársnak köszönhetően a CATL bejegyzett és függőben lévő szabadalmainak száma 2023-ban meghaladta a 29 ezret.

2023-ban a CATL mind a technológia-, mind a termékfejlesztés terén számos újdonsággal jelentkezett, például elindította a Qilin akkumulátor sorozatgyártását és a Shenxing szupergyors akkumulátor piaci értékesítése is megkezdődött.

A CATL zöld és ipar 4.0 technológiák terén szerzett tapasztalatait épülő debreceni üzemében is hasznosítani fogja. Így a magyarországi termelés beindítását követően rövid időn belül teljesen karbonsemlegessé kívánják tenni a debreceni gyár működését, emellett új, víztakarékos gyártástechnológia fejlesztésével tervezik csökkenteni a létesítmény vízfogyasztását. ■

*MAÉP összeállította*

# EBI Építésaktivitási Jelentés – 2024 második negyedév

## Gyenge volt a második negyedév az építőiparban

**N**em sikerült jól a második negyedév az építőiparban, az elindított kivitelezések értéke csak kevéssel haladta meg a 400 milliárd forintot, ami még folyóáron is a legalacsonyabb összeget jelentette a negyedéves Aktivitás-Kezdséket nézve 2016 óta – derül ki az EBI Építésaktivitási Jelentésből. Összességében azonban az első negyedév kiugró értékeinek köszönhetően az első félévi számok nem mutattak drámai visszaesést a 2023-as első féléveshez képest, a csökkenés 11 százalékos volt; ugyanakkor 2021-hez

képest az elmaradás már 18 százalékot tett ki, 2022 kiemelkedően jó első félévéhez képest pedig már 45 százalékra ugrott a különbség (1. ábra). Változatlan árakon nézve az Aktivitás-Kezdsés az elmúlt 9 év negatív rekordjának számított.

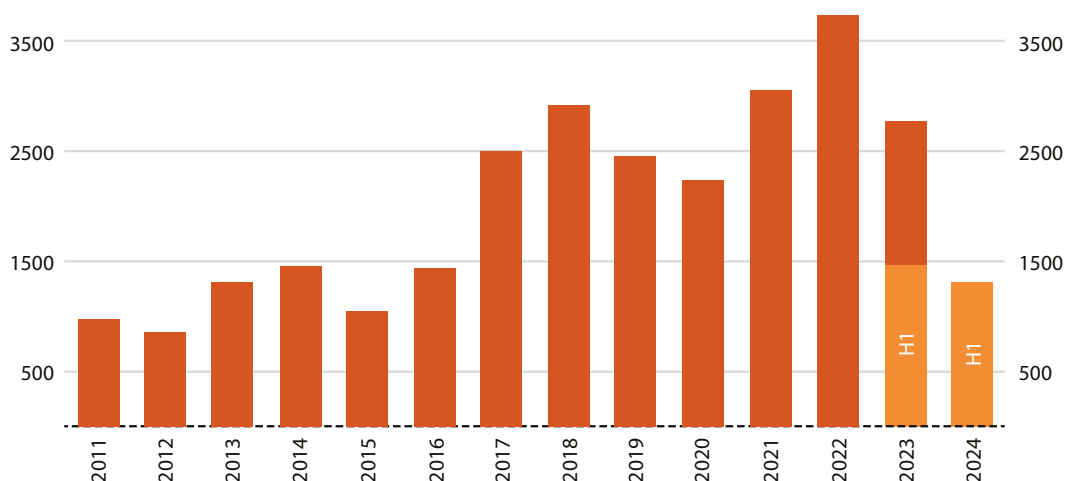
### KEVESEBB KIVITELEZÉS INDULT A MAGASÉPÍTÉSEKNÉL

Az első, magasabb Aktivitás-Kezdsést produkáló negyedévet visszaesés követte a második negyedévben a magasépítések esetében is. A megkez-

### **Aktivitás-Kezdsés, a megkezdett kivitelezési munkák összértéke**

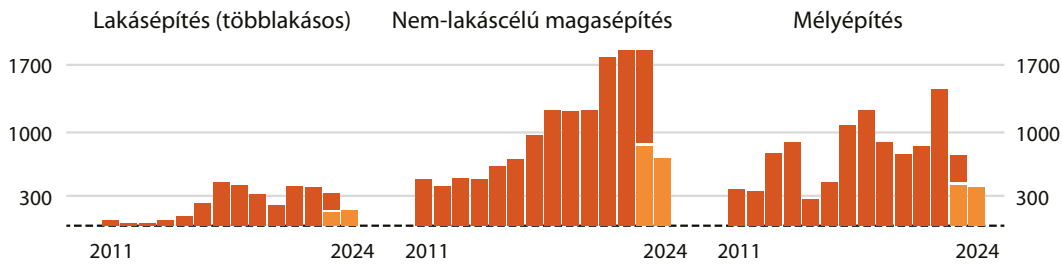
milliárd forint, folyóáron

#### Teljes építési piac





## Részipiacok összehasonlítható skálán



EBI Építésaktivitási Jelentés 2024 2. negyedév

dett kivitelezések értéke nem érte el a 360 milliárd forintot, ami 2020 óta a legalacsonyabb negyedéves számot jelentette. Összességében így az első félévet nézve is gyengébb Aktivitás-Kezdet jellemezte a szektort, a 2023-as első félévvel összehasonlítva 11,8 százalékkal csökkent a megkezdett kivitelezések értéke, míg 2022 és 2021 azonos időszakához képest közel 30, illetve 21,5 százalékos volt az elmaradás mértéke folyóáron. Változatlan áron nézve pedig az idei első félévénél csak 2014 azonos időszaka volt gyengébb.

A visszaesés jelentős része a mérsékeltebb nem lakáscélú magasépítési projektindításokra volt visszavezethető, míg a társasházi lakásépítések esetében mért csökkenés sokkal kisebb mértékű volt, nagyjából az első negyedév szintjén alakult a megkezdett építkezések értéke. A nem lakáscélú magasépítések esetében az Aktivitás-Kezdet valamivel magasabb mint 260 milliárd forint volt az idén április és június között, ami az első negyedévhez képest közel 43 százalékos csökkenést jelentett, de jelentősen elmaradt az előző 3 év azonos időszakában mérttől is. A 2021 és 2023 közötti időszak egyes negyedéveit nézve az idei második negyedév a második legalacsonyabbnak számított folyóáron, változatlan áron pedig 2013 óta a legkisebb összeget jelentette. A gyengébb második negyedévnek köszönhetően az első féléves Aktivitás-Kezdet is elmaradt az előző 3 év azonos időszakában mérttől folyóáron, míg változatlan áron pedig 2014 azonos időszakában volt csak alacsonyabb.

Az idei év második három hónapjában indult legnagyobb magasépítési projektek közé tartozott az MBH székházának kivitelezése, a BYD elektromosautó-gyárának I. üteme Szegeden, valamint a Huayou Cobalt Bamo katódgyára Ácson. Szintén elkezdődött a Moxy Budapest Downtown Hotel építése Budapesten, illetve több társasház kivitelezése is elindult.

**MINIMÁLIS SZINTEN A MÉLYÉPÍTÉSI PROJEKTINDÍTÁSOK**

A kiugró első negyedéves számokat követően jelentős csökkenés következett be a mélyépítések Aktivitás-Kezdetében is április és június között. A második negyedév minimális projektindítást hozott, még a 70 milliárd forintot sem érte el a megkezdett kivitelezések értéke, ami így 2016 óta a legalacsonyabb negyedéves összeget jelentette. Az első félévet az elmúlt évekkkel összehasonlítva ugyanakkor már nem mondható kiugróan rossznak 2024. Az Aktivitás-Kezdet értéke 10,5, illetve 9 százalékkal maradt el a 2023-as és 2021-es azonos időszakaitól, a 2020-ast pedig meg is haladta, egyedül a kiemelkedőnek számító 2022 januárja és júniusa közötti számokhoz képest volt mérhető jelentős zuhanás. A mélyépítéseken belül az első félévben az út- és vasútépítések az Aktivitás-Kezdet nagyjából 45 százalékát tették ki, összegük nem érte el a 200 milliárd forintot.

A mélyépítési Aktivitás-Kezdet nagyon alacsony második negyedéves szintjéről elég sokat elmond, hogy az április és június közötti időszakban a legnagyobb 10 elindult építőipari beruházás közé mélyépítési projekt nem tudott bekerülni.





## » BUDAPESTEN INDULT EL A LEGTÖBB KIVITELEZÉS

Az elmúlt négy negyedévet vizsgálva ismét Budapesten indultak el építkezések a legnagyobb arányban, részesedésük az országos Aktivitás-Kezdetből meghaladta a 40 százalékot. A második legnagyobb aránnyal az Észak-Alföld rendelkezett, megszerzett 13 százaléka azonban jelentős csökkenést jelentett az előző negyedévek 20-30 százalékos számaihoz képest. Az Észak-Alföldet Pest megye követte 12 százalékos részesedésével, a legkisebb arányban pedig a Dél-Dunántúlon indultak beruházások, mindössze a megkezdett kivitelezések 5 százaléka kapcsolódott ide.

## HOZTÁK AZ ELSŐ NEGYEDÉVES SZÁMOKAT A TÁRSASHÁZI LAKÁSÉPÍTÉSEK

Szinte alig változott a 3 hónap alatt elindított társasházi lakásépítések összege a második negyedévre az első negyedévet követően, összesen valamivel több mint 90 milliárd forint értékben kezdődtek meg kivitelezések. Az első félévben így összesen kevesebb mint 200 milliárd forintot tett ki a társasházi Aktivitás-Kezdet, ami nagyjából a 2021-es azonos időszak szint-

nek felelt meg; így 13 százalékkal volt magasabb a 2023-as azonos időszaknál, ugyanakkor 15 százalékkal elmaradt a 2022 január és június között mértőtől. Változatlan áron nézve bár a 2023-as év azonos időszakit meghaladta a társasházi Aktivitás-Kezdet 2024 első felében, a korábbi évek január-júniusi időszaka között mértőtől elmaradt, 2015 első félévében volt csak ennél alacsonyabb. Hozzá kell azonban tenni, hogy az építőipar más szegmenseihez képest a társasházi lakásépítés sokkal jobban teljesített a második negyedévben, amit jól mutat, hogy a 10 legnagyobb, kivitelezési fázisba lépett projekt közé több lakásépítési beruházás is bekerült, akár alig több mint 100 lakásával.

A befejezett társasházi lakásépítések összege, bár az elsőhöz képest csökkent a második negyedévre, továbbra is magas szinten maradt, így 2024 első félévében meghaladta a 200 milliárd forintot, ami az elmúlt évek legerősebb első hat hónapját jelentette. Az Aktivitás-Befejezés 2024 első felében közel 42 százalékkal volt magasabb, mint 2023 azonos időszakában, és még az eddigi rekordnak számító 2020-as év első félévi eredményét is túlszárnyalta több mint 22 százalékkal. Az Aktivitás-Befejezés a továbbiakban is magas maradhat, az idei év az előzetesen várt átadási dátumok alapján rekordév lehet.

A társasházi lakásépítések az elmúlt négy negyedév adatai alapján továbbra is a legnagyobb arányban Budapesten indultak el, a főváros részesedése ráadásul növekedett is az előző negyedévhez képest: az Aktivitás-Kezdet kétharmada ide kapcsolódott. Kelet-Magyarország részesedése a megkezdett társasházi kivitelezésekből 15,5 százalékos volt, míg Nyugat-Magyarországon a társasházi építkezések 16,6 százaléka indult el.

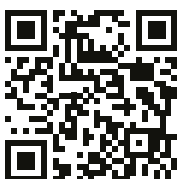
## AZ EBI ÉPÍTÉS AKTIVITÁSI JELENTÉS RŐL

**A kutatás célja** A projektadatbázis rendszeres (negyedévenkénti) feldolgozásának célja, hogy az egyedi építési projektek adataiból olyan aggregátumokat alakítsunk ki, amelyek új információkat hordoznak az építési piac szegmenseinek teljesítményéről. A lakásépítést külön, a nem lakáscélú magasépítést 9, a mélyépítést 8 szegmensre osztva aggregáljuk az egyedi projektadatokat.

**A készítő** Az EBI Építésaktivitási Jelentés három kutatócég együttműködésének eredménye, melyhez az iBuild a projektadatbázissal és a projektadatbázissal, az ELTINGA Ingatlanpiaci Kutatóközpont és a Buildecon Építésgazdasági Kutató pedig a mutatószámok kialakításával és az aggregálást végző algoritmusok kidolgozásával járul hozzá. ■

## GAZDASÁG

A rovat legfrissebb híreit keresse a [maeponline.hu](http://maeponline.hu) oldalon!





# Brandexcellence Akadémia EXTRA DIGITÁLIS MARKETING

ISMERD MEG A DIGITÁLIS GONDOLKODÁS VILÁGÁT!

LEVEL 1 – **ONLINE MARKETINGSTRATÉGIA** tervezése

LEVEL 2 – **SOCIAL MEDIA** célkitűzések

LEVEL 3 – **PPC KAMPÁNYOK** professzionálisan

LEVEL 4 – **MÉRÉS & ANALITIKA** a teljesítményjavításhoz

KÉPZÉS IDŐPONTJA: 2024, ŐSZ

RÉSZLETES PROGRAM ÉS JELENTKEZÉS:  
<https://brandbook.hu/akademia-extra>



# ÉBSZ GÉPSHOW 2024

2024

szeptember  
**26-28.**

📍 Tököli reptér

Több, mint

**50**

kiállító



**GÉPKEZELŐI**

ügyességi verseny



Közel

**1500**

m<sup>2</sup>-es  
sátorterület



**SZÍNES**

programok  
és érdekes  
gépbemutatók



Több, mint

**70000**

m<sup>2</sup>-es  
statikus  
kiállítói terület



**KÖRNYEZET-**

és gyermekbarát  
rendezvény



Több, mint

**70**

kipróbálható  
gép



**KÉSZPÉNZ-**

mentes  
rendezvény



Lépjen kapcsolatba velünk!  
[www.epitogepszovetseg.hu](http://www.epitogepszovetseg.hu)

**TALÁLKOZZUNK**  
szeptemberben  
a tököli repülőtéren!

**KEDVEZMÉNYES  
JEGYÉRTÉKESÍTÉS**

