

DÉLMAGYARORSZÁG

AZ MSZMP SZEGED VÁROSI BIZOTTSÁGÁNAK LAPJA

Törekvő ország, igyekvő nép

Mikor hallottam először? Magam sem tudom. Csak azt, hogy jó néhány éve terjedt el mifelénk egy mondás, amely szerint szegény lenne az ország, s gazdag a nép. Születésének idejét úgy öt-hat esztendővel ezelőtre datálom, arra az időre, amikor először voltunk kénytelenek igazán és kollektíven szembe nézni a világgazdasági kihívásokkal, a világban végigsópró válságokkal. Igazán és kollektíven szembe nézni, mert addig legföljebb csak az ország általában — ahogyan olykor nevezzük: „állam bácsi!” — volt kénytelen bajlódni a világot akkor már öt-hat esztendeje sokkoló válság következményeivel. Mi még vajmi keveset éreztünk állampolgárként, dolgozóként a gondokból-bajokból, mert folyamatos hitelfölvételekkel nemhogy elért életszínvonalunkat őrizgettük akkoriban, hanem e színvonal folyamatos és dinamikus növekedéséről is gondoskodtunk. Akkor, amikor a világ jó része már az infláció, a munkanélküliség, az iparági fuccsok esődtömegével bajlódott.

Szóval, abban az időszakban, amikor már érezhető volt, hogy az ország maga egyre nehezebb helyzetbe kerül, mi még nagyjából évről évre jobban éltünk. És amikor az országnak már komoly gondot okozott egy-kétmilliós kiadás is, évente még mindig sok milliárdalldal nőtt a lakosság betétállománya. És megvallo, hogy a „szegény ország — gazdag nép” mondást akkoriban magam is kuncogva fogadtam, tudván, hogy csak a megyei betétállományból vídámán ki lehetne fizetni olyan fontos és minduntalan elhalasztott beruházásokat, amikről szinte álmodni sem mertünk. Sőt a lakosság betétei ma is bőségesen föllök az összegzet, amit az egész ország egy év alatt beruházásokra, főlhalmozásra, vagyis a jövőjére tud költeni...

Igaz, s végül is, jól van ez így. Mert csakis anynyi történt, hogy ez az ország — híven szocialista mivoltához — igyekezett kivédeni a világgazdasági válság hatásait, abban a hitben, hogy ez a válság nem tarthat sokkal tovább, mint az eddigi legsúlyosabb, a harmincas évek elején, vagyis: négy esztendeig. Csak-hogy a válságperiódus kezdete óta immár tizenegy év telt el, s csillagjant sem igen akad, aki látná, hol a vége, vagyis a kibontakozás kezdete.

Jó öt esztendeje immár mi, valamennyien is éreztük bőrünkön a válság következményeit. Akkorra ugyanis kimerültek hitelfölvételi lehetőségeink, megváltozott a helyzet a pénzpiacokon. Merthogy olyan, mindig is gazdagnak tudott országok is egyre inkább eladósodtak, mint Svédország vagy Hollandia. Ilyen körülmények között, amikor az addigi hitelezők közül még az olajkartell sok országa is az adósok táborába váltott át, hogyan is kaphatott volna hosszú lejáratú, előnyös hitelek korlátlanul egy kis, meglehetősen szegénynek tudott és ráadásul szocialista ország? Mármint Magyarország.

Program született akkoriban arra, hogy talpra álljunk. Olyan program, amely mindannyiunk részvételét kérte, igényelte. Részvételét és áldozatvállalását. Mert „állam bácsi” voltaképpen nem létezik, az — mi vagyunk, ennek az országnak a lakói. És amikor világgossá vált, hogy a gazdasági világválság tovább tart, hogy nemcsak alkalmazkodást, hanem áldozatokkal teli átalakulást is igényel e nemzetektől, gazdaságoktól, ha helyt akarnak állni, ha meg akarják őrizni tisztas reputációjukat; elfogadtunk egy programot, a talpra állásra.

Nehéz, de kényszerű döntés volt. Az egyetlen lehetséges döntés. És immár öt éve, hogy igazán annak örülünk, ha nem romlik életszínvonalunk — az átlagot tekintve. Összességében akkor sem, ha polgáraink egyharmada rosszabbul él, mint öt éve. És az is jó, hogy ma tán kétszer annyit dolgozunk, mint egy évtizede. Sokkal jobb, hogy így keressük a választ a már-már létkérdésekre, mintha munkanélküliek száz-ezreivel keresnénk. Mert igaz ugyan, hogy mi is kénytelenek voltunk visszafogni lendületünket, fejlődésünket, de legalább az emberi energiákat, lendületet, érdekeltiségeket nem fogtuk vissza. Sőt éppen hogy egyre nagyobb teret adtunk neki. És alighanem elsősorban ennek köszönhetjük, hogy minden bajunk, gondunk, nyűgünk ellenére állunk a lábunkon, hogy tiszteletet érdemlünk ki, mi, tízmillióan, még azoktól is, akik végképp nem gyanúsíthatók azzal, hogy fölöttek rokonszenveznének politikai, társadalmi céljainkkal.

Nagy dolog, hogy megőriztük fizetőképességünket. Hatalmas eredmény, hogy tavaly is aktív kereskedelmi mérleget zártunk, bár az aszály iszonyúan sokba került. És nagy dolog, hogy erőfeszítéseinket egyre inkább méltányolja a világ. Akarásaink, törekvéseink, lemondásaink, küszködéseink jó visszhangra találnak. És ezért, cserébe, segítenek is nekünk. Nem karitatív alapon, nem a két szép szemünkért, hanem mert — ahogyan a világpolitikában az egyik legtöbbet emlegetett, a szocializmus ügyével csőppnyi rokonszenvvel sem gyanúsítható politikus mondotta —: az ország (mármint mi) mindent elkövet, hogy megálljon a lábán. Vagyis a saját akarásunk, lemondásunk, áldozatvállalásunk és munkakészségünk a zálog hitelezőinknek is, hogy Magyarországra nem fognak ráfizetni.

És ismerem, nehéz terheket vállalni, lemondani, ha nem látjuk az út végét, az igazi megoldást. És mégis, vállalnunk kell újabb lemondásokat is. És nem is csak azért, mert nincs más választásunk, ha meg akarjuk őrizni önmagunkat. Hanem azért is, mert alkalmazkodásunk hamarosan aktívabb szakaszába léphet. Olyan szakaszba, amely még több teret enged a tenniakarásnak, a vállalkozókedvnek, a munkálkodó, javakat teremteni akaró embernek — egy tízmillió német valódi, nagy vállalkozásának.

Szávay István

Volán-mérleg

Az első önálló év

Az idén, 1984. január 1-étől megszűnt a Volán Tröszt, vállalatai teljes önállóságot kaptak, a Közlekedési Minisztérium felügyelete alatt dolgoznak tovább. Ez a szegedi székhelyű cégnél is okozott szervezeti változásokat. Erről, továbbá az 1983-as év jellemzőiről, s a már önállóan kezdett 1984-ről kérdeztük dr. Kardos János igazgatót.

— **Közismert, hogy 1983-ban az aszály és az ipari beruházások visszaesése miatt kevesebb volt a szállítanivaló. Hogyan hatott ez a Volán teljesítményére?**

— Kevesebb tömegáru szállítottak partnereink. Billeő tehergépkocsijaink egy részét nem is tudtuk a megyében kihasználni más lehetőségek után kellett nézni. Jelentősen nőtt a nemzetközi forgalomban fuvarozott áru mennyisége is.

— **Ha a MÁV-nál nem lenne krónikus vagonhiány a csúcsidőszakokban, kevesebben igényelnék a közúti szállítást?**

— Nem számottevő konkurrenca nekünk a MÁV. Az áru jellege, rakodási ideje, költségei határozzák meg, mit adnak föl vasúton, s mit szállítatnak velünk. Tavaly például rendkívül sok elő állatot szállítottunk. Vasúton ez sokáig tart, igen nagy az elhullás aránya. Vagy a bűtor szállítás: vasúton rendkívül módon rongálódnak a bűtorok. Fölmerül, csomagolják, öket konténerbe, ahhoz azonban nem tud elég kocsit adni a vasút. Így közúton szállítjuk a bűtor nagy részét. A tavaly őszi takarmányhiány idején konvoikban szállítottuk közúton a Dunántúlról a takarmányt a megyébe.

— **Krónikus gondként szokták emlegetni a hétvégi rakodást, szállítást. A Volán hogyan érinti ez?**

— Megyénk vállalatainak többsége hét végén sem ki, sem be nem rakodik. Kis túlzással azt mondhatnám: ha pénteken Szegedre ér egy szállítmány, azt csak hétfőn-kedden rakják ki, akkor adnak föl a vagonban újabb árut, péntek mire a következő céghez ér a szállítmány, hét végén megint a vagonban áll.

— **Miért nem érdekelték a vállalatok a kirakodásban?**

— Sok a kis gyár, kereskedelmi vállalat, amelyekhez nem tömegben érkezik az áru, hanem csak csordogál egy-két vagonként. A nagyvállalatok fölkészültek a hétvégi rakodásra, velük nincs gond. A kisebbeknél viszont nem okoz pénzügyi nehézséget, ha egy-két vagonért megfizetik a kocsiálláspénzt. Persze a sok kicsi azért sokra megy. Közösen keressünk megoldást: a Tisza-pálvaudvaron 10 millió forintért átmenőraktárt épít a Volán, és hat másik, főként kereskedelmi vállalat társulás keretében. Péntektől hétfőig itt tárolják azokat az árut, amelyek a hét végén nem tudnak fogadni a vállalatok, de a vagonok azért felszabadulnak. Tervezzük, hogy hétvégi rakodó gazdasági munkaközösségeket állítunk munkába.

— **Hogyan hatott a tarifa emelése a személyszállításra?**

— Csökkent az utazások száma. Próbáltuk más formákkal ellensúlyozni. Igvekeztünk több bérautóbuszt, szerződéses járatot munkába állítani, de a teljesítmény-

kiesést teljes egészében nem tudtuk pótolni.

— **A vállalatok összes bevételében mekkora a személy- és a teherforgalom aránya?**

— Éves árbevételünk nagyjából másfél milliárd forint. Ebből 480 millió a személyszállítás, durván egy-milliárd az áruszállítás, a többi ipari tevékenységből származó bevétel.

— **Hová irányul a nemzetközi áruszállítás?**

— A kishatárforgalomban szállítunk sokat, aztán jugoszláv kikötőkbe, a Közéle-Keletre. Német és lengyel kikötővárosokba, Ausztriába, az NSZK-ba. Görögországa elő állatokat vittünk. Nemzetközi fuvarozásunk növekszik: a napokban írunk alá egy 400 ezer dolláros szerződést osztrák cégekkel. Szálloda-építéshez szállítjuk az anyagot.

— **Hogyan döntik el, hogy az ilyen devizás feladatokat melyik megyei Volán vállalja? Versenyeznek?**

— Nem. Elvből nem megyünk bele olyanba, hogy devizakülföldivel való tárgyaláson hazai testvérvállalatok egymás alá ígérgesenek. Ez a gyakorlat a tröszt megszűnése után is megmarad.

— **Van-e munkaerőgondjuk?**

— Az állományunk 4 ezer 645. Évről évre csökken, tavaly például 3,7 százalékkal — lettünk kevesebben, karbantartók és sofőrök mennek el. Nálunk elég végén is dolgozni kell, nagy távolságokra utazni, távol lenni a családtól. Éves bérszínvonalunk 58 ezer 340 forint volt tavaly.

— **Nyereséges a szállítás?**

— Jövedelmezőségi mutatónk 21,8 százalék. Vállalati nyereségünk várhatóan 205 millió forint lesz. Ez utóbbi összeg kisebb ugyan a 82-esnél, ha azonban leszámítjuk az árváltozások és a szabályozó módosítások okozta kiesést, tavaly 6,7 százalékkal volt jobb a teljesítményünk, mint az előző esztendőben.

— **Milyen intézkedéseket tettek ennek érdekében?**

— Az egyik legfontosabb az energiatakarékosság. Nálunk főként az üzemanyag lehet takarékoskodni. Az elmúlt években átlagosan 10–12 százalékkal csökkentettük a fajlagos energiafelhasználást. Ennek két eszköze van: az egyik a járművek és a javító, karbantartó műhelyek műszaki állapotának javítása, a másik pedig a megfelelő érdekeltiségi viszonyok kidolgozása. Ehhez jól elkülöníthető szervezeti rendszer szükséges: olyan, ahol mérhetők a teljesítmények. 1983-ban mintegy 10 millió forintot osztottunk ki üzemanyag-megtakarítási prémium címen. Ez sofordönként átlag 5 ezer forint volt azonban aki nem teljesítette a követelményeket, és egy fillér jutalmat sem kapott, más pedig 20–25 ezer forintot is fölvehetett egész évre.

— **Várható-e '84-ben a szállítási igények további csökkenése?**

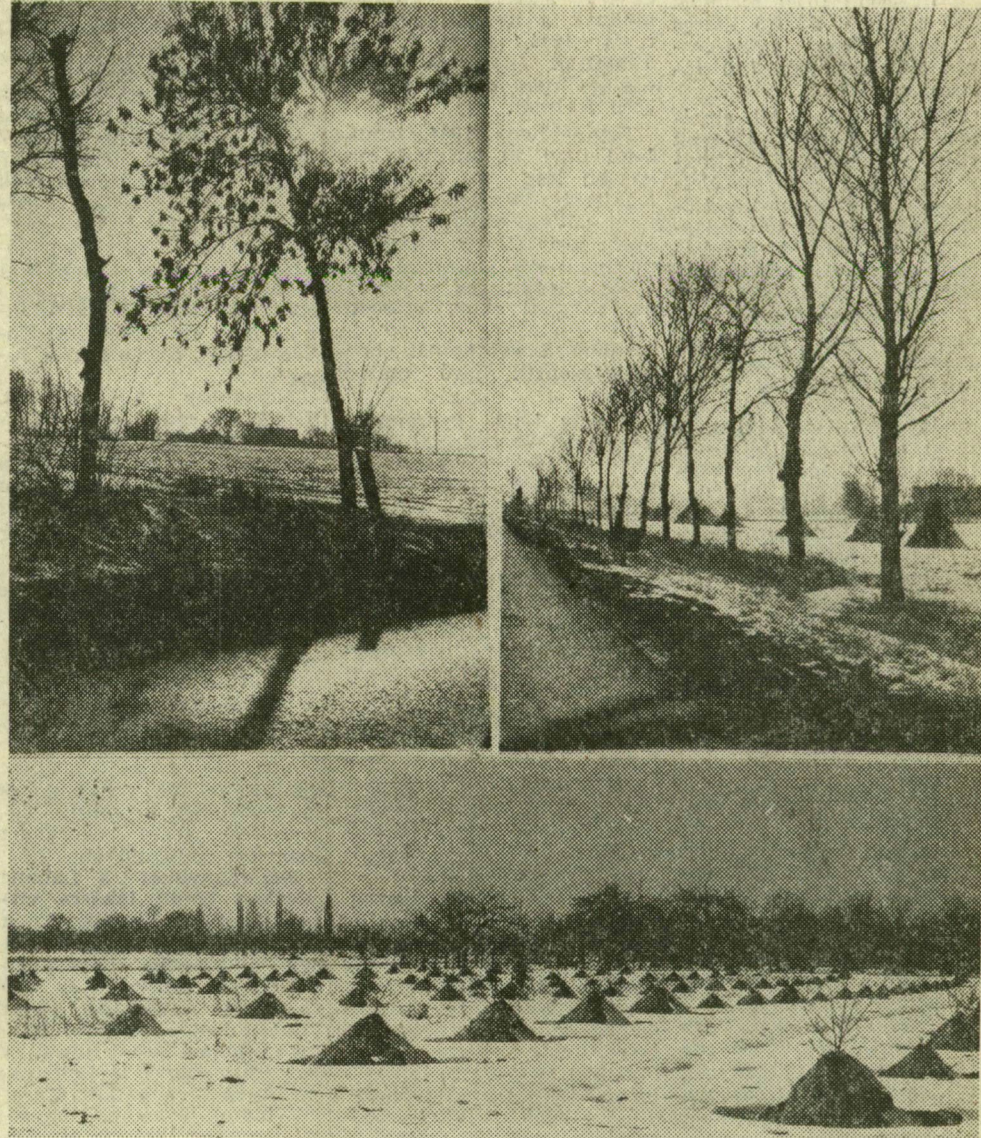
— Valószínűnek tartom, hogy a megyén belüli szállítások és a szocialista országokba való fuvarozás nem növekszik.

T. I.

A költség:
százmillió

Szennyvízből energia — Pécsett

Az ország legnagyobb biogáztelepét építik fel Pécsen. A szennyvízben rejlő, ma még veszendőbe menő energia hasznosítását szolgáló 100 millió forintos beruházáshoz az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság, illetve az energiaracionizálást és a környezetvédelmet segítő pályázatok támogatásával, valamint az Állami Fejlesztési Bank és a pécsi városi tanács kölcsöneinek felhasználásával fogott hozzá a pécsi vízmű. A biogáztelep évente három-ezer tonna pakura fűtőértékének megfelelő mennyiségű tüzelőanyagot termel majd a szennyvíztisztító művekben keletkező iszapból, s ezzel önellátó folyamattá válik Pécsen a szennyvíz utókezelésének zárt technológiája. Az iszapból talajerőpótlásra használható száritott szemcsés anyagot előállító granulálóüzem működéséhez szükséges pakurát ugyanis teljes egészében biogázzal helyettesíthetik. Megtakarítják az iszap centrifugálását megelőző vegyszeres eljárásához felhasznált kémiai anyagok kétharmadát is, mivel a gázt felszabadító művelet során az iszapból már eltávolított a víztartalom számottevő részese. A korszerű energiát is termelő, rendszer kialakításával egy időben bővítik a pécsi szennyvíztisztító művet.



Somogyi Károlyné felvétele

TÉLI KÉPEK A HATÁRBÓL