

Tapasztalatok Nyírbátorból

Egy leány első lépései

Már néhány évvel ezelőtt felmerült a gondolat — főként Csongrád megye és Szeged gazdasági vezetőiben —, hogy a Minőségi Cipőgyár szegedi gyára az anyavállalattól függetlenül talán eredményes gazdálkodást tudna folytatni, vagyis megállna a saját lábán is. A „rokoni szálak” erősnek bizonyultak. A szervezeti forma eddig még nem változott. De a fővárosi anyavállalatnak egy másik édesgyermeké az idén január elsejétől már az önállóságot próbálgatja. Talán nem tanulságok nélkül való Szegeden is szólni a nyírbátori kezdeti tapasztalatairól.

Gazdálkodás

Egy év gazdálkodásának előkészítése nem kezdődhet január elsején. A cipőiparban például az idén augusztus végén rendezik a börtét, amelyen a kereskedelmi vállalatok a jövő év első felében rendelkezésükre álló pénz nagy részét elköltik. A nagy áruforgalmi tárgyalás utolsó órájára a termelők is szeretnék megtudni, hogy a szalagjékről lekerülő lábbeliket — legalábbis azok nagy részét — ki vásárolja meg. Az alapanyagok, alkatrészek szállítóival is elengedhetetlen az időbeli egyezkedés.

Nos, könnyű belátni, hogy a nyírbátori számára a novemberben kézhez kapott alapító határozat nem érkezett túlságosan korán. Így nem maradhatott idő az önálló előkészítésre, hanem a „folyó ügyeket” átvették az alapítótól. De ez az idő még a meglévő megrendelések zavartalan átvételére sem volt elegendő. A kereskedelmi osztály kialakítása, az áruforgalmi munka átvétele sem ment döccentők nélkül. Így a leány életképességének bizonyítására az az első igazi alkalom ez év második fele lett. Ennek eredménye már teljes egészében saját produktum lesz.

Az első lépéseit próbálgató leány a külső körülményekben a jelenlegi ideálisabbakat is el tudna képzelni. A belföldi piacon az eladási lehetőségek igencsak megfogyatkoztak erre az évre. Tavaly az időjárás és a fizetőképesség csökkenése miatt tiltív maradtak a cipő nagykereskedelmi vállalatok raktárai. Már az első hónapokban híre járt, hogy Kinából 3 millió pár olcsó cipőt vásárolt külkereskedelmünk. Kevés megrendelés érkezett be. Minden lábbelgyártó vevőt keresett.

Modellek

A nyírbátori új márkánévvel hozták forgalomba modelljeiket. A címek ez olvashatók: Auróra. Ez volt a neve annak a vállalatnak, amely a városban 1968-ban megkezdte a cipőipar kialakítását. A névváltoztatást a végleges döntés előtt a legnagyobb külföldi vevőjükkal, a szovjet külkereskedelmi vállalattal is egyeztetették. Egyetértésre találtak.

A cipő divateikk. De a kereskedők természetes igénye, hogy időben ismerjék meg a termelők kínálatát és legyen elegendő idejük a válogatásra. Ebből a tényből adódott januárban egy óriási feladat a nyírbátori számára. Már az első hónapban új modellekből össze kellett állítani a szovjet vevő részére a teljes, 1987-es kollekciót. Volt bőven munka a belkereskedelmén számára ajánlott ide második félévi



H. Tóth Gyula felvétele

Egyre szebbek a nyírbátori (cipő)modellek

és jövő év második félévi cipőkkel is. A tervek még nagyjából a fővárosi szobákban születtek, de már dolgozik a nyírbátori tervezőgarda is. Persze, van még mit megismerniük a divat változó irányzataiból.

Nyírbátorban lerövidült a megrendelői megkeresés és a késztermék szállítása közötti idő. Egy kollekciót 2-3 hét alatt összeállítanak. Márciusban létrejött szerződés után már májusban elhagyhatták a késztermékek a gyárkaput. Kis sorozatok gyártására is vállalkoznak.

A jövő

Ma a nyírbátori — és a leányában osztozó — csengeri üzem együtt évente 2 millió pár cipőt gyárt. Mosoly üzemcsarnok épül. Elkészülte után újabb fél-millió párral bővíthető a termelés. Ez már több mint

az anyavállalat produktuma. Van szakmunkás-utánpótlás. A városban cipőipari szakközépiskola is működik. Félézer fős munkásfelvételt sem elképzelhetetlen a következő öt évben a két üzemben.

A jövőben fokozott gondot fordítanak a konvertibilis exportra is. 1990-re szeretnék 400 ezer pár cipőt eladni kemény valutáért. Nem egyszerű feladat. Ez az év különösen nehéz a leány életében. A talpon maradásért napi küzdelmet kell vívniuk. Bízunk a kollektív erejében, lelkiismeretességében.

Úgy hírlik, az idei őszi BNV lesz az Auróra cipők első nagy bemutatkozása. Nem lennék meglepve, ha a standjukat nem az anyavállalat, a Minőségi Cipőgyár bemutatójának a közvetlen szomszédságában alakítanák ki...

Böle István

Bontás nélkül

Hazánkban és több más európai országban már sikerrel alkalmazzák a Magyar Tudományos Akadémia természettudományi kutatólaboratóriumai, valamint az Alagi Állami Tangazdaság Superaqua elnevezésű közös szolgálati találmányát. A módszert — amellyel a hibás föld alatti csatornákat az útburkolat bontása nélkül rendkívül rövid idő alatt ki lehet javítani — szinte valamennyi szocialista és 18 nyugati országban szabadalmaztatták.

Az eljárás során a javítandó, repedezett, töredezett falú csatornaszakaszt lezárják, s a benne levő folyadékot kiszivattyúzzák. Ezt követően a csövet egy tartálykocsiból az akna nyílásán át speciális, a víznél sűrűbb vegyszerrel feltöltik. A vegyszer a cső repedéseibe kiáramlik és megtölti a csatorna üregeit, beáramlik a talajjáratokba. Ekkor a csőben maradó vegyszert a tartálykocsiba visszaszívják. A következő műveletben más összetételű oldatot juttatnak a csőbe, amely 30–60 perc alatt megszilárdítja a csatorna üregeiben és a cső repedéseiben, lyukaiban maradt további vegyületet.

A két készítmény kémiai reakciójának létrejöttével a csövek repedéseit és hibás illesztéseiket szilárd, vízzárt védőréteg veszi körül.

A föld alatti csatornahálózatok hibáinak hagyományos javítása több hetet vagy hónapot vesz igénybe. A vegyszeres csatornájavítással is ki lehet javítani. A módszer olcsó: költsége a hagyományos javításénak 50–70 százaléka.

Az Alagi Állami Tangazdaság Superaqua főmérnök-ségének a szakemberei ezzel az eljárással hazánkban és külföldön eddig 200 kilométer hosszúságú hibás csatornát javítottak meg. Ausztriában két esztendeje Superaqua Austria néven közös vállalatot alapítottak.

A munkához szükséges vegyszerek receptúrája védett, ezért az összeállításukhoz szükséges legfontosabb adalékanyagot hazánkban szállítják. A Superaqua módszert ebben az évben a Szovjetunióban is bemutatták.

Hazánkban elsősorban a nagyobb gyárak és üzemek előregedett csatornahálózatát javították az útfelbontást nem igénylő módszerrel.

Van energiája?

Ha kora reggel megáll az ember egy szállítótárolat telepe előtt, ha körülnéz valamelyik nagyváros forgalmas útkereszteződésében, ha egy gyaloghídon megy át nagyobb rendező-pályaudvar fölé — önkéntelenül is a szállítógévé nemesült reklámmondattal jut eszébe:

— Kinek van ehhez energiája?

Márpedig kell, hogy legyen — az országnak. Az árut szállítani kell, legyen az mezőgazdasági termék, ipari kész- vagy félkésztermelvény. Utazni is kell, hivatalos vagy magánügyben, eljutni az ország vagy a megye, a város másik végébe. A kérdés — különösen az utóbbi években — „mindössze” az: hogyan lehet ezt a sok mindent kevesebb energiáfordítással megoldani? Úgy, hogy a forgalom a szükséges mértékben növekedjék, de legalábbis ahhoz viszonyítva — vagy akár abszolút értelemben is — kevesebb fogyjon a drága és korlátozottan rendelkezésre álló energiahordozókból.

A válaszon évek óta dolgoznak a közlekedésügyi minisztériumban. Nem csupán tervek készítésével — bár ezekben sincs hiány —, hanem mindjárt gyakorlatban is. Aminek olyan eredményei vannak, mint a vasúté: öt év alatt 28 százalékkal csökkent a fajlagos energiáfordítás.

Közismert tény, hogy a legtöbb energiát igénylő vontatási mód a gőzös. A tavaly véget ért ötéves terv idején csaknem teljesen eltűntek a magyar vasúti közlekedésből a jó öreg gőzmozdonyok, már fél százalékot sem képviselnek a vasúti vontatásban. Igaz, kissé megkéskve követték ebben földrészünk legtöbb országát (s ki tudja, mennyit késtünk volna, ha az energiatakarékosság nem kényszerít annyira), de végül is az eredmény a fontos: ma már szinte csak nosztalgia vonatokat húznak a gőzmozdonyok.

Jött helyettük a dízel, amely sokkal korszerűbb, takarékosabb is, de hátránya, hogy éppen a legfőbb energiáhordozót, az olajat fogyasztja. Pótolni kell tehát azt is — villannyal. Tavaly már 59 százalékot képviseltek az összvontatási teljesítményben a villamos mozdonyok, 1990-ben pedig elérik a 68-70 százalékot. Ehhez természetesen elsősorban az kell, hogy még több legyen a villamosított vasútvonal, s a tervben újabb 600 kilométer vasútvillamosítás szerepel. Többek között az is, hogy — az elkészült záronyi vonal után — valamennyi szomszédos ország egy-egy határállomásáig villamos vontatású vonatokkal lehessen eljutni: Gyékényesig, Somoskőújfaluiig, Biharkeresztesig villanyenergia röpti a szerelvényeket, s ilyen közlekedik majd a Győr—Sopron—Ebenfurti vasúton is.

Jó lenne, ha az országúti közlekedésben is lehetne alkalmazni a villamos vontatást, de hát ez még sehol a világon nem jutott túl a kísérletezés szakaszán. Marad tehát egyelőre — s ez az „egyelőre” akár évtizedeket is jelenthet — a dízelesítés. Ezelőtt öt évvel csaknem 25 ezer benzinmotoros ZIL-teherautó futott útjainkon. Óriási porlasztóikban hektoliter-számra égették a drága benzint. A hatodik ötéves tervidőszakban ezeknek a nagy étvágú teherautóknak egy részét kicserélték, mert megöregedett. A többi pedig fokozatosan szerelték át dízelolaj fogyasztására. Igaz, hogy milliárdokba került, de így is megérte — a várható megtakarítás ennél is több lesz.

(Lehetne még több, ha a személygépkocsik közül is több járhatna dízelolajjal. Am ennek igen sok — elsősorban bürokratikus — akadálya van, bár egyre több magánautó szeretne ily módon takarékoskodni. Nemcsak önmaga, de az ország számára is. Bár igaz, hogy dízelmotorhoz sem könnyű hozzájutni.)

Elismerésre méltóak a közúti közlekedés energiafelhasználásánál elért ötéves eredmények: a fajlagos felhasználás 18 százalékkal csökkent, a közhasználatú és közületi gépjárművek benzinfogyasztása pedig csaknem a felére; az 1980-as 615 ezer tonnáról 1985-ben 340 ezer tonnára. Ami pedig a benzin—dízel arányokat illeti: tavaly már az összes üzemanyag-fogyasztásnak csak egynegyede volt benzin, a többi gázolaj.

A mostani ötéves tervben már nem is hoznak be benzint fogyasztó, közepeskategóriájú tehergépkocsit, az új teherautók 53 százaléka lesz dízelüzemű. Vagyis az arány egyre javul — de lehetne még jobb is, s a nemzetközi tárgyalásokon ezt igyekeznek elérni a magyar közlekedési szakemberek. A siker nem rajtuk múlik.

Visszont a hazai vállalatokon, azok vezetőin és gépkocsivezetőin, no meg nem csekély mértékben a szervezésen múlik, hogy még mindig nem kielégítő a teherautók kapacitásának kihasználtsága. Magyarán: virágzik az örközöld téma, sok teherautó tér vissza telephelyére üresen, miközben vele párhuzamosan, talán azonos időben is, más teherautók hozzák a szállítmányt — és ellenkező irányban térnek vissza üresen. Talán egyszer ezt is meg lehet oldani...

Mint ahogyan azt is, hogy — több árut kellene szállítani vízi úton. „Csupán” azért, mert minden más szállítási módnál olcsóbb. A fajlagos energiafelhasználás jelentősen — 21 százalékkal — csökkent ugyan a vízi szállításhoz is, de nem használjuk ki eléggé vízi útjaink lehetőségeit. Sokkal kevésbé, mint más, kevesebb nagy folyóval rendelkező országok. Bár ahhoz több hajóra, jobb és nagyobb kikötőkre és hajórákódókra lenne szükség.

Sokat tenni — ha a fenti feltételek nincsenek meg — itt éppúgy nem lehet, mint a légi közlekedésben. Legföljebb — s erről szólnak a tervek — a motorokat korszerűsítik, új műszereket helyeznek el mind a hajókon, mind a repülőgépeken az energiafogyasztás további csökkentése, illetve a vízi és légi járművek gazdaságosabb működtetése érdekében.

Minderről rövid összefoglalót készített a közlekedésügyi minisztérium, a múlt és a legközelebbi jövő tényeit és terveit ismertette. Ezt így fejezi be: „A magyar közlekedés kollektívájának megfeszített, hozzáértő és kezdeményező munkájára van szükség ahhoz, hogy céljainkat megvalósíthassuk.”

Amihez hozzáfűzni aligha lehet. Legföljebb annyit: az előző öt év eredményei láttán okkal remélhetjük, hogy úgy is lesz.

V. E.

Szerszámok, gépek szakboltja

A Szegedi Elektromos Szövetkezet és a budapesti Cép- és Szerszámértékesítő Vállalat közös szaküzletet nyitott Tarjánban, az Olajbányász téri szolgáltatóházban. Csongrád és Békés megye egyetlen „teljes profilú” boltja 170 négyzetméteren kínálja a gépek és szerszámok széles skáláját az esztérgapadtól a csigafűrőig, a betonkeverőtől a fogóig, barkácsgépektől a targoncáig, az elsősorban közületek érdeklődésére számot tartó cikkektől a lakosság által is keresett áruféleségekig. Néhány nagyobb, komolyabb gépet, amit nem tartanak, de a budapesti cég forgalmaz, igény szerint a boltban át lehet megrendelni. Az induló 5–6 millió forintos árukészlet hamarosan 10 millióra egészül ki — remélhetőleg jól szolgálja majd az üzlet a két megye igényeit.

