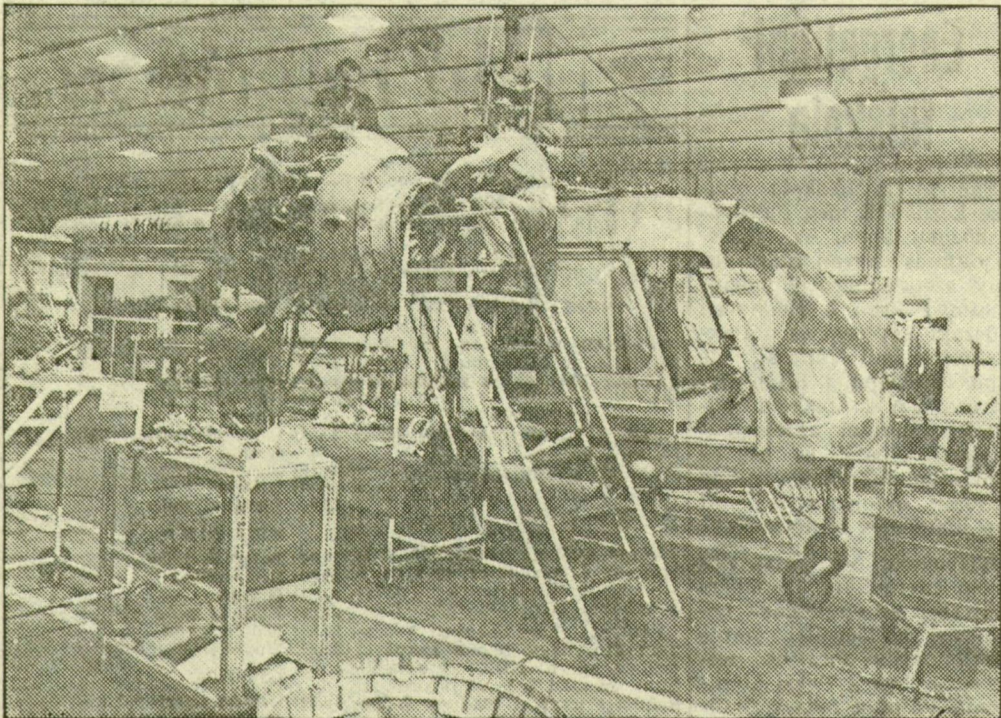




Helikopter-szerviz

A MÉM Repülőgépes Szolgálat kaposvári területi központjának ősényi bázisán tartják karban a mezőgazdaságban dolgozó KA-26-os helikoptereket. Az ország különböző részeiről 250 repült óra után érkeznek ide a helikopterek ellenőrzésre, javításra

Nem pálya, csak útvonal?

Egy csaknem négyezer embert foglalkoztató nagyvállalat tartotta ifjúsági parlamentjét. A vállalat igazgatója elemző igényű beszédében egyebek közt megemlítette: kívánatos lenne, ha már az általános iskolát követően megkezdődne, azoknak a tanulóknak a szakmai irányú képzése, akik a későbbiek során a vállalatnál akarnak dolgozni. Ezzel szemben a gyakorlat azt mutatja, hogy a Volánnál igen sokszor többszörös pályaelhagyókat kénytelenek foglalkoztatni. Ez pedig a vállalat eredményességére is rányomja a bélyegét, hiszen nemcsak a több mint tíz százalékos keresetnövekedés, a tizenöt-tizenhat milliós nyereségnövelés tartozik az utóbbi idők valóságának kategóriájába, de ama tény is, hogy újabban megduplázódott az itteni dolgozók által okozott közúti balesetek száma — tekintve, hogy utasokat szállító vállalatról van szó.

Az embernek erről több dolog is eszébe juthat. Elsősorban a következő: még jó, ha egyáltalán beszélhetünk pályaelhagyókról. Hiszen sok esetben segéd munkások jelentkeznek dologra a vállalatnál, s az ő esetükben hivatásról, szépen ívelő valódi pályáról aligha beszélhetünk, legföljebb kacskaringós útvonalról. Igazán nem szeretnék látatlanban megbántani senkit, de esetleg elképzelhető, hogy a megduplázódott balesetszám nemcsak a földuzzadt közúti forgalomnak, a gyalogosok fegyelmezetlenségének, és más efféléknek köszönhető, hanem e képzetelen kacskaringós útvonalnak is, amely út hajtűkanyaraiban elég nehéz elvezetni a valóságos autóbust. Ennek ellenére alig-alig akadnak ma napok, akik rálelnek arra a meghatározott irányú és célú pályára, ahol nem a lehetőségek, hanem a képességek s készségek szerint lehet haladni, akár az Autóbahnon és a Panamericanán. Egyre többen zötykölődnek viszont sáros bekötőutakon, kátyús földutakon (tengelytörést),

gyanús makadámutakon, ahol üvegcserep és százas szög bújik meg a közútsalék között, sokan dekkolnak reménytelen zsákutcában, behajtanak olyan alagutakba, ahol hallatszík-látszik már a szembejövő kamionsor hangja, s fénye.

Szakmai identitáshiánynak is nevezhetnők akár ezt az érdekes problémát, amely persze korántsem csak a Tisza Volán, hanem szinte minden cég sajátja. Az emberek nem érzik sajátjuknak az adott vállalatot, s a „Miénk a gyár!”-szemlélet csak akkor érvényesül, ha valamit haza kell vinni. A munkájukat sem érzik sajátjuknak, ám bár ez érthető, hiszen egyre kisebb a fejében kapott ellenérték, tehát úgy néz ki a dolog, mintha a munkát nem ők végeznék, hanem valaki más. De e tényezők még a földút-kategóriába tartoztak, melyen túl sokáig menni nem lehet, mert vagy elakad vagy szétesik a kocsi. S most be kell léptetnünk a hivatásérzés fogalmát, melytől rögvest autópályává válik az életút, ahol szalad a járgány, mint a szél. A hivatásérzésről pedig tudnunk kell, hogy amennyiben létezik emberi tulajdonság, mely nem alakul ki magától — hát ez az. Annak, amíg az ember eljut odáig, hogy kimondja: kérem szépen, nekem ez vagy ez a szakma hivatásom — hosszú, nemritkán a gyerekkorba visszanyúló története van. Manap-

ság ritkák a megvilágosodások, és nem mondható szerfelett gyakorinak, hogy valakinek egyik pillanatról a másikra fény gyúl a fejében, miként Jónásnak, amidőn azt mondá neki az Úr: kelj fel, eredj Ninivébe, kiált, a Város ellen. S a kellő mértékű szakmai identitás, amikor az ember is kedvezőtlen viszonyok ellenére is magáénak érzi munkáját, azonosul vállalatá törekvéseivel, értékrendjét magától értetődőnek találja — valóban csak a viszonylag korán elkezdődő szakmai irányú képzéssel érhető el; a vállalat igazgatójának ebben nagy igazsága van. Nem hangzik szépen, de olykor talán szükség lenne bizonyos mértékű szakmai csőlés kialakítására, melynek eredményeként az embernek eleve eszébe sem jutna, hogy más is lehet belőle, mint — teszem — buszvezető. Az így kinevelt szakemberek pedig később nem kell átkepezgetni, meg ilyesmi, mert olyan törzsgárdává alakulnak, amelyet bármilyen rossz gazdasági körülmények közt sem nélkülözhet egyetlen vállalat sem.

Föltehető, hogy amíg ez be nem következik, amíg a betanított munkások szakmunkásokká nem képződnek a Volánnál, meg egyebütt is — addig nemcsak a nyereségnöveléssel kell számolni, hanem a balesetszám-növekedéssel is, amely olykor szeret megduplázódni.

Farkas Csaba

Vasúti tarifák áprilistól

A vasút idei terveiről, az április 1-jén emelkedő vasúti tarifákról, valamint a személyszállítási kedvezményekről tartottak tájékoztató hétfőn a MÁV vezetői.

Elmondták, hogy az Állami Tervbizottság tavaly novemberi határozata alapján a vasúti árufuvarozási tarifák 7 százalékkal emelked-

nek április 1-jétől. A díjemelés nem vonatkozik valamennyi árufuvarozási fajtára, például a nemzetközi forgalomban feladott darab-áru-küldemények fuvardíja, a mérlegelési díj, a vasúti kocsik tisztításának díja változatlan maradt. A kocsirakományok, küldemények díjtételei 7-10 százalékkal, az élőállat-küldemények 7 százalékkal, az expresszáru-küldemények fuvardíja 10 százalékkal emelkedik a belső földi forgalomban. A kocsilemondási díj kétszerese lesz az eddiginek. A konténerek elfuvarozásának ára is változik: vasúton, 8, közúton pedig 20 százalékkal emelkedik a konténerszállítás fuvardíja. A személyszállítás díjtételei változatlanok maradnak.

A fuvardíjemelésből származó többletbevétel ezúttal a vasutat illeti, de ez arra

A szinten tartás nincs veszélyben, „csak” ...

Tisztes tempó, fékezéssel

A mostani nyereség minden idők második legnagyobb összege, 12 és fél millió forint. Addig osztották, szorozták, míg kiderült, az egész elment adóba. A következő zárszámadáskor már nem a bruttó jövedelem, hanem a nyereség lesz az adóalap, így mindenképp kedvezőbb aránynak kell kijönnie. A fejlesztésekre, az évvégi részesedésre már a tartalék adott fedezetet. Hosszabb távon ez nem járható út.

De térjünk vissza a napi gondokhoz, hisz ezeken kell mielőbb túllépni. Vásárlásaik, kifizetések, miatt a betétjeikből kell kivenni. Azonnal viszont nem érdemes felmondani, mert így jelentős a kamatvesztés. A betéti kamat jó másfélszereséért rövid lejáratú eseti hitelt ajánlott a pénzügyintézet, csak hagyják bent a tőkéjüket. Éltek is e, végeredményben számukra igen drága, de mégis elkerülhetetlen lehetőséggel. Aztán mégis kellett azonnal pénzt felvenni, mivel az egyik vezetőjük, egy élelmiszer-feldolgozó vállalat jelezte, nem tud határidőre fizetni a portékáért. Aztán az utolsó pillanatban „összeugrott” anynyi, hogy teljesíteni tudták kötelezettségüket. De a felmondott betétet ezzel már nem lehetett segíteni. Felelősen vették fel a pénzt. Ez csak egy példa a bizonytalan pénzügyi helyzet észszerűsége, felborító láncreakciójára. Valószínű, hogy hasonló esetek lépten-nyomon előfordulhatnak.

Nagy Huszain Tibor közgazdasági végzettségű elnök nap mint nap hasonló dilemmákon töpreng. A felvásárlási időszakban még több pénznek kellene forognia, ha a banknak az éves átlagforgalmat kell továbbra is néznie, ez a hitelképesség még kevesebbet ér a megoldandó feladathoz képest. A baracktermés azonban sokat segít, ha természet erői nem szólnak közbe. Ennek a bevétele az itt igen szűkös paradi-csomfelvásárlás egy részének lehet a fedezete.

Az adórendszer átalálási költségei csak itt 430 ezer forintra rúgott, új nyomtatványokat, számítógépprogramokat kellett beszerezni. A forgalmi adó egy részét vissza lehet ugyan igényelni, de addig ezt az összeget is meg kell előlegezni. Az eredeti elképzelés szerint ugyan

A Bordányi Előre Szakszövetkezet az utóbbi években jó színvonalú gazdálkodásával évről évre jelentős fejlődést ért el. A nyereség egy részét egy későbbi, nagyobb fejlesztés érdekében tartalékolták, s betétben helyezték el. Az évközi változó pénzügyi helyzetüket folyószámlahitel biztosította. Januárban ezt a 8,5 millió forintos összeget mondta fel a bank egyik napról a másikra. Azután ez úgy alakult, hogy az éves átlagforgalom 15 napra eső részét jelentő keretet 5 napra csökkentették.

a megszűnt adófélésegek s a beszerzett anyagok költségcsökkentése ezeket a terheket ellensúlyozza. A valóság nem ez. Az adók egy részét „átkeresztelve” sikerült viszszaempészní, s az anyagköltségek is emelkedtek. Igen komoly az esélye, hogy áprilistól az áremelési próbálkozások még inkább erősödnek.

Eddig a növénytermesztés hullámzó bevételét az állattenyésztés, az ipari és szállítási tevékenység nagymértékben ellensúlyozta. Csak-hogy ezek védelmezősége is épp most ért a mélypontra. A nyomdájukban előállított termékek év eleji árszorozója 19,5 százalékos veszteséget jelent, emellett a költségek is nőttek. Ha nem tudnak árat emelni, fel kell számolniuk. A cipőgyártást bér munkában végzik, a bruttósításnak, a megnövelt társadalombiztosítási járuléknak ebben a konstrukcióban nincs ellentétele. Az árszorozó ugyanakkor 10 százalékos bevételecsökkenéssel jár. A következmény: az eredményhiány az elviselhetőség határára csökken. A szállításra januártól elvileg azonos a szabályozás, de a megkülönböztető, évi 96 ezer forintos teherkocsiadó megmaradt. A megszűnt termelési adó más néven újra visszaszavargott. A gépkocsiüzemben az érdekeltségi rendszert úgy alakították, hogy a kihasználás, a költségek jelentősen csökkentek, s ezért, a jó fizetést sem sajátálták az emberektől. Most nélt a magas összeget kellett bruttósítani. A jelek szerint a 2,10-es tonnakilométer költsége 3 forintra nő az előbb vázoltak eredőjeként, így a jövedelmezőség nullára fut. Várakozó állásponton

vannak, két új kocsijuk épp most jött meg, de már nem tartanak rá igényt. Arra számítanak, ahol rosszabb hatékonyságú a szállítás, előbb bedobják, a törülközőt, s ismét nagyobb becsülete lesz a megmaradóknak.

A szarvasmarha-tenyésztés igen eszközigenyes, ha tartósan hitelből kell finanszírozni, a mostani másfél milliós eredmény egyből eltűnik. A megszüntetése a homokon nélkülözhetetlen, s másutt alig, vagy csak drága pénzen megvásárolható szerves-trágya miatt nehezen elképzelhető.

A tojástermelésben az alacsony, önköltség alatti piaci árak miatt három hónap alatt közel félmillió veszteséget könyvelhettek el. Emiatt több ól már üres, s egy újabb turnust selejteznek idő előtt. A felszámolás csak időleges, jobb időkben újra kezdik.

E sok kedvezőtlen tendencia senkit se vezessen félre. A gazdaság napjainkban is stabil. Az időszerű munkából, beszerzésekből semmit sem halasztanak el. Egyelőre még a meghatározó baracktermésben is lehet bízni, s a paradicsomon is marad talán nyereség. A szintentartás nincs veszélyben, „csak” épp a fejlesztés lehetősége szűkül, s az 1982 óta tartó dinamikus fejlődés lassul le. Azért, hogy a nyíl-vánossággal is megosztják nehézségeiket, egyáltalán nem azt jelenti, hogy itt rosszabbul dolgoznak, mint ahol titkolják, s belső ügyként kezelik a felszínre bukkanó ellentmondásokat. Talán ahol előbb morfondóznak rajta, ott a megoldások is hamarabb megszületnek.

Tóth Szeles István

Kényszerszünet a vízi erőmű építésénél

A Duna magas vízállása miatt kényszerszünetet rendeltek el a nagymarosi vízi erőmű építésénél. A kotrógépek kanálai a megemelkedett vízszint alatt már nem érik el a mederfenéket, ezért leálltak a gépek, s a rajtuk dolgozó munkások egy részét szabadságra engedte az építésvezetőség. Szünetel a töltésképzés is, ám az eddig elkészült ideiglenes segéd töltést megmaga-sítják, nehogy a víz átcsapjon felette, és sodrása erőzót idézzon elő. Erre a célra ezer tonna követ használnak fel. Az előrejelzés szerint ugyanis a követ-

kező napokban további 60-70 centiméteres vízszint-emelkedés várható. A szakemberek szerint az áradás legfeljebb kisebb károkat okozhat a töltésekben, ez azonban az ütemtervet lényegében nem zavarja meg. A visegrádi oldalon az év végére elkészül a körtöltés, illetve az ideiglenes meder, ahová a Dunát elterelik, amíg a jelenlegi mederben az építők dolgoznak. Az ideiglenes meder kialakításához több mint kétfélmillió köbméter földet kell megmozgatni, s a munkálatoknak eddig már 40-45 százalékat elvégezték.

Találkozás az egyházak vezetőivel

Tegnap, hétfőn a városi tanács elnöke tájékoztatást székében tartott meg azt az évente szokásos találkozót, amelynek alkalmából egyházi vezetőkkel folytatnak eszmecsere-t Szeged vezetői. A tegnapi találkozóon Papp Gyula, a

városi tanács elnöke tájékoztatást a szegedi egyházi vezetőköt a város életének különböző aktuális kérdéseiről, s megbeszéléseket folytattak a közös gondokról és tennivalókról.

Az ausztrál nagykövet látogatása

Az Ausztrál Államszövetség magyarországi nagykövete, Oliver James Cordell tegnap Szegeden járt. Dél-előtt angol tagozatos általános és középiskolásoknak tartott az Ifjúsági Házban

rendhagyó földrázorát. Délután egyebek közt ellátogatott a Somogyi Könyvtárba s a Dömba, este pedig Király Zoltán közéleti tereferéjének vendége volt az Ifjúsági Házban.