



Októberben osztokodás?

Csődbe húzott bútorok

A Szegedi Bútoripari Szövetkezet vagyonkezelő holdingja csődeljárást kezdeményezett önmaga ellen. Mint Sebők István elnöktől megtudtuk, pillanatnyi fizetésképtelenségről, 7 millió forintos tartozásról van szó. A csődeljárást a pénzügyi rendezés felgyorsítása érdekében kezdeményezték, a szállítókkal szeptemberben ülnék le tárgyalni a tarozások rendezése végett. A szövetkezet a fizetés áttütemezését és a kamatok elengedését fogja kérni hitelezőitől.

– Miért van tartozása a holdingnak, ha a szövetkezet mind a négy kft.-je nyereséges?

– A vállalat 1989-ben még 8 millió forintos veszteséggel dolgozott. 1990-ben került sor szükségintézkedésként a kft.-k létrehozására. A szervezeti átalakítás hatására a tavalyi évet már mindegyik egység nyereséggel zárta, de a kft.-k anyagi helyzete még nem olyan jó, hogy egyszerre tudnának eredményesen működni és a holdingnak bérleti díjat fizetni. A vagyonkezelő központ bevételeit pedig kizárólag a bérleti díjak és a Híd utcai bútorbolt nyersége jelentik, vagyis a bérleti díj kiesése anyagi veszteséget okoz. A tartozások a szállítók felé abból származnak, hogy a megrendelt alapanyagért általában azonnal kell fizetni, míg az eladott termékért csak bizonyos idő elteltével kapunk pénzt. Így lehet a holdingnak pénzügyi likviditási problémája annak ellenére, hogy termelő egységei nyereségesen gazdálkodnak. A tartozás mögött 300 milliós vagyon van, nem véletlen, hogy a bankok hitelképesnek ítélték a szövetkezetet.

– Hosszúlejáratú hiteltartozása nincs a szövetkezetnek?

– 66 millió forint. 1978-ban egy számítógép-vezérlésű gép vásárlásához vettünk fel kölcsönt, a 13 millió forint visszafizetési határideje jövő áprilisban jár le. 1980-ban területvásárlásra vettünk fel hitelt a KISZÖV-től, 1996-ig kell törleszteniük 13 millió forintot.

– A technológiai fejlesztés, a termékszerkezet-átalakítás a bútoriparban is igencsak időszerű lenne.

– Sajnos ezzel kicsit elmaradtunk, mert a szövetkezet eddig inkább ingatlanokat vásárolt. Ettől a holt tőkétől most igyekszünk szabadulni.

Az eladásból származó bevételeket a kft.-kbe kívánjuk „befektetni”, így megvalósulhatna a fejlesztés. Másik megoldás lehet a külföldi tőke behozatala, ennek érdekében folytattunk már tárgyalásokat.

– Hogyan történik majd a szövetkezet átalakítása?

– Október elején lesz a vagyonfelosztó közgyűlés. A három kft. jelezte kiválási szándékát, így várhatóan három önálló szövetkezetre és a holdingra bomlik a SZEBSZ.



Szükségből káefték

A SZEBSZ-ből 1990-ben megalakult a Bútoripari Kft., a makói Ülőbútorgyártó Kft., az Asztalos és Kárpitos Kft., valamint egy kereskedelmi és szolgáltató kft. A legnagyobb, 80 és 60 millió árbevételű a Bútoripari és az Ülőbútorgyártó kft.-k bonyolítják, 80 százalékban nyugati – francia, német és svájci – piacra gyártanak elsősorban székeket. Nyereségesek, meglehetősen sok megrendelésük van, több, mint amennyit ebben az évben teljesíteni

tudnak. termelésül tavaly óta 40 százalékkal nőtt. A főleg hazai piacra termelő Asztalos és Kárpitos Kft.-nek kevésbé kedvező a helyzet; a fizetőképes kereslet csökkenése és a külföldi, elsősorban német konkurencia megjelenése miatt – bár elbocsájtásokra nem került sor – csökkentett munkaidőben dolgoznak. A korábbi nagykereskedelmi partnerek, a Bútorker és a Domus jóval kevesebbet rendelnek a SZEBSZ-től, mert a forgalmazók egyre

inkább a termelőtől való közvetlen beszerzéssel élnek. Az újonnan alakuló kisebb magánkereskedők pedig még nem jelentkeznek komoly megrendelésekkel. A fizetőképes kereslet csökkenése érezhető, de a szövetkezet bútorboltjának júliusi forgalma az áremelkedés ellenére is nagyobb volt, mint a tavalyi. Új vállalkozása a szövetkezetnek a lakberendezés és a belsőépítészeti, „kulcsrakész” átadással.

KECZER GABRIELLA

Október 7–11.

Őszi vásár Szombathelyen

Közel kétszázhusz kiállító mutatkozik be az október 7–11. között rendezendő Szombathelyi Nemzetközi Őszi Vásáron. Az ötnapos rendezvényre hetvenezer látogatót várnak, akárcsak az idén tavasszal már megrendezett hasonló szombathelyi kiállításra.

A vásár iránt érdeklődő kiállítók negyven százaléka Szombathelyről és Vas megyéből, míg a másik negyven százaléka Budapestről jelentkezett. A külföldi érdeklődők között elsősorban osztrák és szlovén cégek vannak, de Németországból, Svájcban, Franciaországból, a Cseh és Szlovák Köztársaságból és Olaszországból is várnak kiállítókat az idén.

Augusztus 15-éig egyébként még elfogadnak jelentkezéseket a vásárra a Szombathelyi Vásárcentrum Kft.-nél. (9700 Szombathely, Március 15. tér 5. Telefon: 94/15-457, 12-666).

Újabb üzletek a láthatáron

Molnárék Szibériába repülnek

A nem hivatalos információt, miszerint Molnár Sándor, az olajüzleteiről híres szegedi üzletember, több sikeres vállalkozás tulajdonosa a helyi gazdaság prominens képviselőivel a mai napon Szibériába repül, érdeklődésünkre a Hanti Kft.-nél megerősítették.

A szegedi csapat tagjai: Túhegyi József alpolgármester, dr. Podolák György, a Schwinn-Csepel Kft. ügyvezető igazgatója, dr. Oláh János, a Dunabank Rt. szegedi fiókjának igazgatója, Széll János, a Heavytex Rt. elnöke-vezérigazgatója, valamint Nagy László újságíró. Az üzletemberek Nyagany városában a Krasznolenin-nyef-tegaz gáz- és olajipari egyesülésnél tárgyalnak további üzleti lehetőségekről (az egyesülés mellesleg többségi tulajdonosa a Molnár-féle Hanti Kft.-nek, s jelentős tőkével képviselteti magát a Schwinn-Csepelben is). A

látogatáson szó esik a második félévre tervezett olajszállítási tervéről, a kerékpáreladásokról, s esetleges szibériai gyártélepitésekről.

A szegedi üzletember-delegáció – amelynek tagjai ezúttal a Malév hivatalos járatán, s nem Molnár Sándor magánrepülőgépén utaznak – előre láthatóan augusztus 18-ig tárgyalnak Nyaganyban és környékén. Túhegyi József többek között ezt az alkalmat ragadja meg arra, hogy viszontlátogatáson fölkeresse Pervouralszk gazdasági polgármesterét.

F.K.

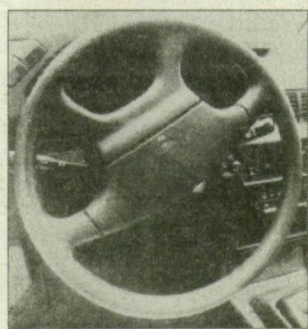
Teszt: Mitsubishi Lancer 1,5 GLXi

Próbaúton a Lándzsással

A takaros japán járgány szemre olyan mint egy csinos lány, hátul gömbölyű, elől kicsúcsosodó a formája. Az első meglepetés már a beszáláskor éri az embert: a kagylólülések olyan tökéletesek, hogy a teshez simulva, beleizzad az ember háta, s öt-hatszáz kilométeres vezetés után sem fárad el a vezető dereka. A Mitsubishi Lancer 1,5 GLXi igazán akkor kápráztatja el az embert, amikor elindul vele. Az injektor ugyanis megteszi jótékony hatását: a kocsit úgy gyorsul, mint a rakéta. Könnyű az előzés: még harmadik fokozatban is, négyezer fordulaton pörög a számláló, miközben az autó már százttízrel repeszt.

Igazi élmény a sebesség-váltó „tornáztatása”: városi forgalomban sűrűn kell kapcsolni, hogy sportosan pörögjön a motor. Az ötfokozatú váltót japán precízióval állították össze, finoman kapcsol, szinte egy ujjal kezelhető. Az 1465, köbcentis motor meglepően fürgén dolgozik, nagyságát meghazudtoló erővel lendíti mozgásba a közel tíz méteres kocsit.

A japán kocsik egyik nagy előnye a kis fogyasztás, ami ilyen magas benzin árak mellett nem is megvetendő szempont. Nos, a gyári katalógus szerint a Lancer városban 8,5 litert, országúton 90-es tempónál 5,5-öt, százhuszas tempónál hét és fél liter „eszik” 95-ös ólommentes benzinnél. Közel száz év ki-



Beleszeret az ember olykor egy autóbba. Most éppen egy Mitsubishi Lancer-ba. Pedig nincs benne semmi különös, egyszerűen csak jó auto.

Talán éppen attól varázslatos, hogy nem különleges, hogy minden a helyén van benne, kézre esik a váltó, „finom” a kormány, s csak megy, mint a karikacsapás.

lométeres próbaút után a tankolásnál kiderült, még nyolc litert sem fogyasztott a Lancer, pedig autópályán igencsak odaléptem a gázpedálra.

Utazásnál nem mellékes szempont a kényelem sem. A Lancer ebből a szempontból is jó autó, szinte minden kényelmi felszereléssel ellátták még az alaptípust is: a vezetőülés nem csak előre-hátra mozgatható, dönthető, hanem egy hidraulikus emelő segítségével méretre is állítható. A vezetőülésből minden kezelőgomb könnyen elérhető. Az ablakok

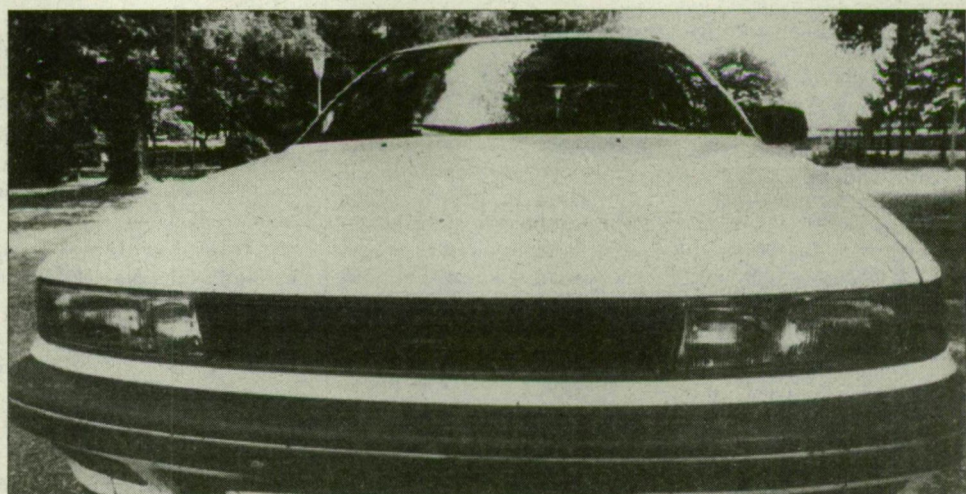
elektronikusan mozgathatók, fűthető és belülről állítható külső visszapillantó tükrök, gyárilag beépített, kivethető rádiós-magnó teszik kényelmesebbé az utazást.

Aki egy Lancer-en törné a fejét, annak mindeképpen azt ajánlanám, hogy az extrák közül egyet felétlenül kérjen: a harmincegy ezerért kínált szervokormányt. A vezetés élménye enélkül ugyanis nem lenne teljes. Bár hagyományos szervoféket építettek a kocsiba, a hirtelen megállás nem gond. A kocsit fékezéskor nem húz, nem blokkol, hanem megáll.

Mindössze egy aprócska „szeplőt” sikerült csak felfedezni a közel másfélszer kilométeres próbaút során a kocsin: a lehajtható napellenző többször is a kezembe maradt, kiugrott a helyéről. Később azonban már simán ment ez is, lehet hogy csak meg kellett tanulni a mozdulatot.

A százhatvanöt kilométeres óránkénti sebességre képes Lancer minden tekintetben jó középkategóriás kocsi, az alaptípus árát – egymillió háromszázötvenezer forint – figyelembe véve viszont sokat tud. A Lándzsás, hiszen magyarul ennyit tesz a fantáziánév, igazán jó útitárs. Kár, hogy ma még csak kevesen élvezhetik ezt az élményt, mi is a Contrex Kft. és az Autofor Rt. Vásárhelyi Pál utcai Mitsubishi szalonjának köszönhetjük a lehetőséget.

RAFAI GÁBOR



FOTÓ: SCHMIDT ANDREA