

A Burton-Apta legnagyobb díja

Vásárhelyi mérce

Négy magyar vállalat nyerte el a múlt héten az Európai Minőség Díjat a vásárhelyi Burton-Apta Tűzállóanyaggyártó Kft. A vállalat 240 dolgozója a sok kitüntetés után ezzel a legrangosabb birtokosává vált.

A múlt héten Isztambulban vehették át az Európai Minőség Díjat a vásárhelyi Burton-Apta Tűzállóanyaggyártó Kft. képviselői. Az elismerés természetesen hosszú, megfeszített munka eredménye.

Az 1968-ban alapított cég ugyan csak 1991-től működik a Burton-csoport tagjaként, ám a magyar-német vegyes vállalat ma is támaszkodik egykori elődjének, a porcelángyárnak a hagyományaira. A kft., mely legnagyobb részét égetési segédanyagokat, tűzálló kerámiát készít, elsősorban finom-, durva- és műszakikerámia-gyártók számára, termékei 97 százalékát exportálja. A dinamikus fejlődő vállalat a kilencvenes évek elejének évi 300 millió forintos bevételét napjainkra 3700 millióra növelte.

A Burton-Apta elődje már a hetvenes évek elejétől foglalkozott a termékek minőségének, illetve az azokat előállító rendszerek és folyamatok fejlesztésével, minőségének javításával. Ennek több jelentős mérföldköve is van.

Az Európai Minőségi díjat odaítélő zsűri úgy értékelte, hogy nagy hagyományai vannak a Burton-Apta Tűzállóanyaggyártó Kft.-nél a minőségnek.

A vállalat folyamatosan és teljes egészében vizsgálja önmagát, s természetesen erre külső szakértőket is felkér. Az eredményeket a vevők elvárásaihoz, igényeihez igazodva érték el, s tavaly felmérték dolgozóik elégedettségét is. A Burton-

Aptánál arra is adnak, hogy a termelésben használt munkahelyeket menet közben és rendszeresen tisztán tartásák, azaz nemcsak rendszeresen takarítják, de még fel is porszívózzák azokat. A nemrégiben a vállalatnál villámlátogatást tett Glattfelder Béla, a gazdasági minisztérium államtitkára is meggyőződhetett arról, hogy a Burton-Apta által gyártott termékek minősége teljesen egészében a magyar fejlesztőmérnökök és a tervekben készáru készítő dolgozók csapatmunkáját dicséri. Az idén a Magyar Termék Nagydíjat is elnyerő cég évi növekedési üteme körülbelül egyharmaddal magasabb, mint más hasonló exportra dolgozó kerámiaipari vállalatoké.

S hogy ténylegesen mi a sikerük titka? *Schleiffer Ervin* ügyvezető igazgató szerint nem más, mint az, hogy céljuk a legjobb minőségű égetési segédanyagok előállításával hosszú távon biztosítani a kollektíva morális és anyagi sikereit. Ezzel szolgálják ugyanis a legjobban a vevőik és a tulajdonosaik érdekeit.

Mérföldkövek. **1976:** Az operatív szabályozási rendszer bevezetése. **1987:** A minőségpolitika megfogalmazása, a minőség elsődlegességét megfogalmazó stratégia kidolgozása. **1988:** Az Átfogó Minőségirányítási Rendszer bevezetése. **1993:** Az ISO 9001 minőségbiztosítási rendszer tanúsíttatása. Az IAS/SHIBA-díj elnyerése. **1994:** Az EU-EFTE/PHARE Magyar Minőségi Díj elnyerése. **1996:** A magyar Nemzeti Minőségi Díj elnyerése. **1998:** Az Európai Minőségi Díj megmérettetés döntős helyezettje. **1999:** Az Európai Minőség elismerő oklevele. **2000:** A Magyar Termék Nagydíj és az Európai Minőségi Díj elnyerése.

Korom András



A tűzálló kerámia gyártása csapatmunkát kíván. (Fotó: Tésik Attila)

Minőségbiztosításra közel hétszázmillió

Munkatársunktól

A Gazdasági Minisztérium (GM) tavaly 1,1 milliárd forinttal, az idén az év első nyolc hónapjában 686 millió forinttal támogatta a magyar cégek minőségbiztosítási rendszerének kiépítését, tanúsítását – kaptuk a tájékoztatást *Mátyus Klárától*, a szaktárca főosztályvezetőjétől.

A GM kimutatásai szerint az utóbbi két évben megduplázódott, jelenleg négyezer-nél több az ISO 9000 szerinti tanúsított magyar vállalatok száma. Az ISO 14001 szerint tanúsított környezetközpontú irányítási rendszerrel rendelkező cégek száma mintegy 150.

Idén a tanúsított cégek nagy érdeklődést mutattak a Nemzeti Minőségi Díj pályázat iránt. A pályázók 60 százaléka először indult a díj elnyeréséért folyó versenyben, 40 százalékuk már a korábbi években is pályázott. A Nemzeti Minőségi Díjat 1996-ban alapították, eddig 16 vállalkozás kapta meg.

Az Európai Minőségi Díj pályázat döntőjébe az eredményesen szereplők közül négy magyar vállalat jutott be. Egyikük, a vásárhelyi Burton-Apta Kft. a kis- és középvállalati kategóriában szeptember 27-én, Isztambulban Európai Minőségi Díjat kapott.

EGLISZÁVALEK

Benne:
Jön a húszezres?
Autószalon
Szoftvercég
Heti gazdaság

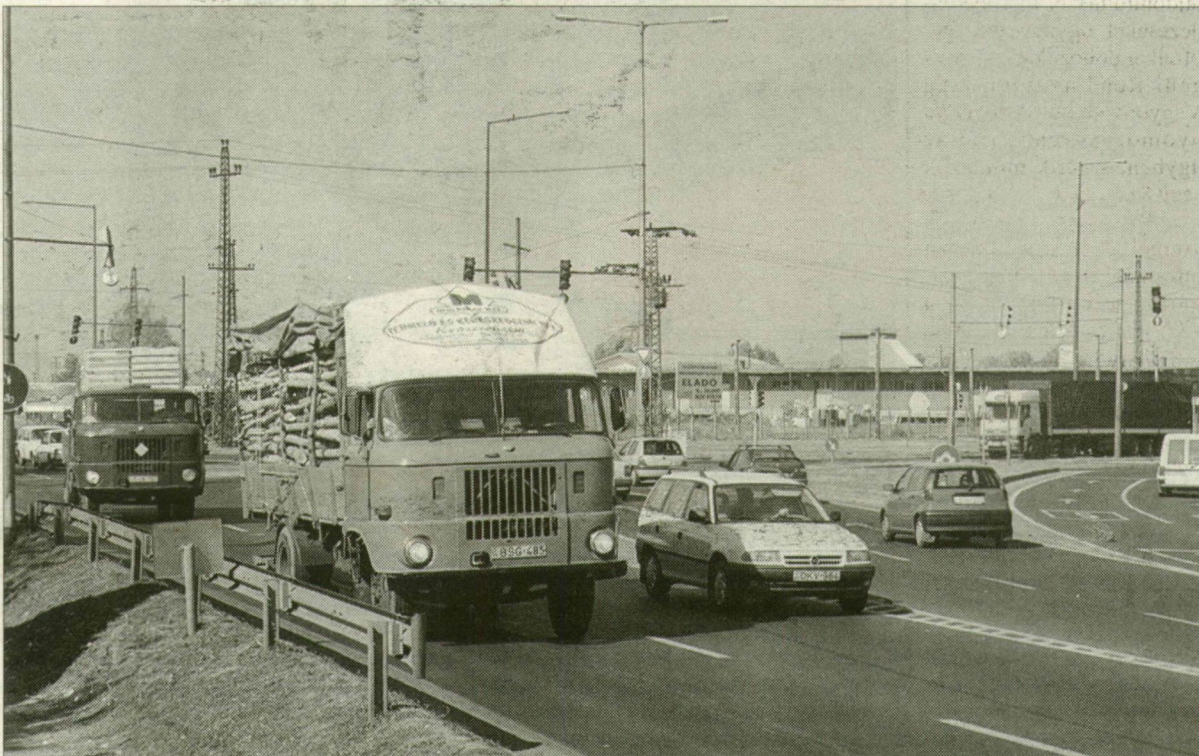
A sztráda ára: másfél milliárdos elmaradt haszon

Mikor kerül föl Szeged a térképre?



Másfél kilométernyi autópályamegépítésének költsége, azaz másfél milliárd forint haszon esett ki a szegedi cégek kasszájából azért, mert nem épült még meg az M5-ös sztráda Kiskunfélegyháza és a jugoszláv határ közötti szakasza. Am egy tanulmány készítői azt is állítják, még mindig jobb a méregdrága autópályán közlekedni, mint sztráda nélkül, elzárva élni Nyugat-Európától. A Kopint Datorg az Alföldi Koncessziós Autópálya Rt. megbízásából készített, s nem régiben nyilvánosságra hozott felmérése szerint Szeged a legnagyobb vesztese annak, hogy megtorpant a sztrádaépítés.

A város cégei 600-650 milliárd forintot értek álltanak elő évente, legalábbis erre lehet következtetni a befizetett iparüzési adókból. Az ide települt áruházláncok és a közel negyven bankfiók mellett azonban továbbra is távol tartja magát a külföldi tőke a délvidéki termelő-beruházásoktól. A gazdaság fejlődésének egyik legnagyobb korlátja az autópálya hiánya – állítják a gazdasági elemzők. Az M5-ös sztráda „gazdájának” az AKA Rt.-nek a koncessziós szerződés szerint 2003. végéig kellene megkezdenie a Kiskunfélegyházánál megkezdett autópálya továbbépítését. Am egyelőre a kormány és a koncessziót birtokló cég közötti tárgyalások megkezdtek. Ugyanakkor a Kopint Datorg szakemberei azt állítják, mindegy, hogy fizetős vagy nemfizetős sztráda köt be egy régiót gazdaság vérkeringésbe, egy lenne a fontos, hogy legyen. Az elméleti közgazdászok tézise, miszerint az autópálya meggyorsítja az ipari növekedést, a gyakorlatban is bizonyítható. A kutatók olyan területek fejlődését vetették össze,



Városkapu: közlekedési dzsumbuj. Se kijárat, se bejárat, se sztráda. (Fotó: Gyenes Kálmán)

ahol elmegy az autópálya (Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Gyál) a velük azonos helyzetben lévő, ám sztráda nélküli településekkel. A felmérésből egyértelműen kiderült: Szeged a legnagyobb vesztese annak, hogy megállt a pályaépítés. A sztráda mentén fekvő településeken ugyanis magasabb a külföldi tőke részvételének aránya, gyorsabb a gazdasági növekedés és kisebb a munkanélküliség. A felmérés készítői szerint számszerűsíthető is, mennyivel jobb helyzetbe lenne a szegedi gazdaság, ha már ide ért volna az autópálya. A szakértők szerint akkor a város lakónépessége közel nyolcezerrel több lehetne és az ipari szektorban 970 új munkahelyet is „teremtett” volna egy autópálya. Ráadásul a munkanélküliség gyorsabb, 0,8 százalékos ütemű csökkenését hozhatta volna magával egyetlen év alatt. Számítások szerint évente 5 milliárd forinttal több működőtőkét csalogatna Szegedre egy autópálya, de a felmérés alapján 6 és fél milliárddal nőhetne a helyi beruházások összege is. Hasonlóan elgondolkodtató eredmények születtek, amikor a kutatók a város bevételeit ele-

Autós számtan

A kutatók szerint ugyan a gazdasági fejlődés szempontjából édes mindegy, hogy fizetős vagy ingyen pálya köt-e össze egy térséget az ország központjával, ám az utazó számára egyáltalán nem mellékes. A Szegedet a fővárossal összekötő szántíz kilométeres pályaszakaszért oda-vissza június óta 4280 forintot fizet az autós, azaz minden egyes megtett kilométer 19 forint 50 fillérébe kerül. Ezzel szemben az, aki Győrből igyekszik Budapestre csak 1300 forintot fizet összesen, ráadásul kilenc napra. Ha csak egyet „fordul” ennyi idő alatt, már akkor is megússza kilométerenként 6 forint 50 fillérből a pályadíjat. Ha továbbépül majd az M5-ös, akkor összességében ez a különbség vélhetően tovább nő, akárcsak a szakadék az ország két régiója között.

R. G.

mezték: 38 milliárdos árbevétel-növekedés, 13 milliárdos export és 1,6 milliárdnyi vállalati nyereség bánta a sztráda hiányát egyetlen év alatt.

A számok makacs dolgok, tarja a mondás, ám a fenti számításokhoz, minden esetben hozzá kell tennünk, mindez csak elmélet, a gyakorlat akkor igazolhatja majd a tételeket, ha valóban megépül egyszer az autópálya. A kutatók most legfeljebb a számok nagyságrendjén vitatkoznak, egyben azonban mindenki egyetért: sztráda

híján egyelőre „leradirozták” Szegedet Európa gazdasági térképéről.

Sokkal kézzelfoghatóbb az az összehasonlítás, miszerint azokban a térségekben, ahol van autópálya öt év alatt mindössze 10 százalékkal csökkent a foglalkoztatottak száma, míg Szegeden ennek háromszorosával. Az is tény, hogy a gépiparban a jegyzett tőke arányában mért külföldi tulajdonosi hányad nálunk 10 százalék, míg a pálya mentén lévő települések többségében eléri az ötven

százalékot is. Ezek után magától adódik a kérdés: ha ennyire egyértelmű a sztráda gazdasági haszna, vajon miért halad ilyen vontatottan a pályaépítés? Úgy tűnik, a fenti kérdést senki sem érti igazán, hiszen az AKA Rt. már jó ideje elküldte a kormányának a pályaépítésre vonatkozó legújabb ajánlatát, jelezve, kész tárgyalni többféle konstrukcióról. Hírlik, a tárcá is kész az egyeztetésekre. A gond csak az, a két érdekelt fél eddig nem ült le egy asztalhoz. Márpedig a szomszédos Jugoszláviában zajló változások is azt erősítik, minél hamarabb döntést kellene hozni a sztráda sorsáról. Szeptember végén ugyanis a pályát üzemeltető cég szakemberei Belgrádban tárgyaltak, ahol a jugoszláv ellenzék gazdasági programjának kidolgozóit kijelentették, egyelőre egyetlen kiemelt központi beruházásban gondolkodnak: ez pedig a Belgrád-Újvidék közötti autópálya megépítése. Ha sokat gondolkodunk, megérhetjük, hogy északról és délről is megközelít bennünket az autópálya, ám Szegedet még jó néhány évig elkerüli.

Rafai Gábor



HUNGARIAN COPPER PROMOTION CENTRE

A cím nem egy szexológiai felmérés összesített eredménye, hanem egy társadalmi probléma megoldásának része. A magyarországi panelházaké.

A panelházakat alumíniumvezetékekkel szerelték, amelyek tulajdonságai: keresztmetszete és főleg azok a helyek, ahol a vezetékek

egymáshoz kapcsolódnak, mára elavultak. Felújításuk a szakemberek egységes véleménye szerint rézzel a legmegfelelőbb, mert ennek az anyagnak a tulajdonságai lehetővé teszik a megnövekedett igények kielégítését. A csere eredményeként a rézvezetékek kisebb keresztmetszettel és a kapcsolódó pontokon kisebb veszteséggel dolgoznak a régi alumínium helyén.

A LEGFONTOSABB A MÉRET ÉS A KAPCSOLAT

Egy teljes felújítás azonban – bár a réz villamoshálózat kiépítése ennek csak töredéke – rendkívül költséges. Ez az oka annak, hogy a panellakások felújítása központi, állami problémaként is megjelenik napjainkban, hiszen az energiamegtakarítás közös érdekünk.

Még akkor is, ha az árammegtakarítás nem a legnagyobb tétel a végelszámolásnál.

Terjeszkedő Tesco

Munkatársunktól

Hat év alatt a legnagyobb brit beruházóvá válik a magyar piacon a Tesco. Az év végére hazai befektetései elérik a százmilliárd forintot, ez körülbelül 10 ezer forintot jelent minden magyar lakosra számítva – derül ki a kereskedelmi társaság most kiadott közleményéből. Az idén 20 milliárd forintot investált a cég öt új, az ország különböző régióiban található hipermarket megnyitása kapcsán: többek között Kecskeméten, Egerben és Szombathelyen nyitott új egységeket. Az év végére – huszonegymilliárd forintos költséggel – a világ két legnagyobb Tesco áruházát építi meg a társaság Budapesten és környékén, így összesen 7500 helyi lakost fog alkalmazni a cég.