

További fejlesztéseket terveznek a külföldi tulajdonban lévő cégek

Nem mennek el a multik

Csongrád megyében nem zárnak be gyárakat, nem költöztetik el a berendezéseket keletebbre azok a külföldi tulajdonosok, akik több évvel ezelőtt telepedtek le a Dél-Alföldön.

Egyelőre nem fenyegeti gyárbezárási hullám Csongrád megyét. Noha a külföldi tőke messze nem képvisel akkora gazdasági erőt a térségben, mint a Nyugat-Dunántúlon, mégis: a jelenlévő multinacionális vállalatok hűségesei, információink szerint hosszabb távra kívánnak berendezkedni. Legalábbis ezt az állítást erősítették meg azon cégek vezetői, akiket telefonon sikerült elérnünk. Az azonban már hosszabb közgazdasági fejtegetést igényelne, mi az összefüggés a szándékok és aközött, hogy a Dél-Alföldön még mindig olcsóbb a munkaerő, mint az osztrák határhoz közeli városokban.

A SOLE Hungária Rt. tavaly 2,3 milliárd forintot szánt magyarországi üzemének fejlesztésére, választékbővítő technológiák telepítésére – tájékoztatta lapunkat Nagygyörgy Éva kommunikációs vezető. Mint mondomta, a beruházások célja az 1997 óta olasz tulajdonban lévő cég piaci pozíciójának erősítése. A tavaly elkezdett több mint kétmilliárd forintos fejlesztésnek a fele Szegeden valósul meg, a fele Páztón és Bácsbokodon. Szegeden, a Budapesti úton egy 7000 négyzetméteres csarnok felépítésébe fogtak, amelybe majd gyártósor és raktár költözik. A SOLE Hungária Rt. – amelynek többségi tulajdonosa az olasz SOLE Holding S.p.A. – az országban 1000, Szegeden 300, Makón 150 embert foglalkoztat, s annak ellenére sem tervezi kivonulását Magyarországról, hogy az erős forint számára is komoly bevételcsökkenést okozott – tette hozzá a kommunikációs vezető.

Immáron tizenharmadik esztendeje annak, hogy száz száza-



A SOLE tavaly egymilliárdos fejlesztésbe kezdett Szegeden.

Fotó: Karnok Csaba

lékban francia tulajdonba került a valahai vásárhelyi Alföldi Porcelángyár egyik üzeme, az edénygyár. A ma Alföld Porcelán Edénygyár Rt. néven jegyzett társaság az eltelt időszakban folyamatosan fejlődött, a technológia korszerűbbé vált – mondta el kérdéseimre válaszolva Finta Ferenc vezérigazgató. Tavaly például a mázazás technológiája újult meg két új berendezésnek köszönhetően.

A tulajdonos olyannyira optimista a jövőt illetően, hogy két gyára közül nem az otthonit, a Franciaországban található, hanem a vásárhelyit erősíti, azt tervezi, hogy a Dél-Alföldön készülnének a „minőségibb” termékek. Vásárhelyen 500 ember viszi haza minden hónap elején a fizetését a külföldi tulajdonú cégtől, a létszám évek óta stabil.

A szentesi Legrand Kontavill Rt. francia tulajdonosa 1992-ben került birtokon belülré a Kurca-parti városban, akkor még a dolgozók 10 százaléknyi részvényhez is jutottak. Mára a Legrand-csoport – amely az egész világon. Amerikától Ázsián át Afrikáig birtokol termelőegységeket – száz százalékban tulajdonos, és nem tervezi kivonulását a magyar piacról. Mint ahogy azt Horváth István vezérigazgató elmondta, a franciák 2001 és 2002 folyamán 1-1 milliárd forintot fektettek a szentesi gyár fejlesztésébe, elsősorban technológiai berendezéseket vásároltak, s a termelés infrastruktúráját korszerűsítették. Idén is egymilliárd forintos beruházásról szólnak a tervek, az összeg kétharmadát olyan gépek vásárlására fordítják, amelyek bővítik a gyártás

kapacitását. Elképzelhető, hogy ennek köszönhetően a jelenlegi 480 fős létszám meghaladja majd az 500-at is.

Werner J. Kronenberg, a szegedi gumigyárból alakult egyik cég, a Phoenix Rubber Gumiipari Kft. német igazgatója családjával együtt letelepedett a városban. Állítja, magánéletében és munkájában is megtalálta számításait, hosszabb távú itt tartózkodásra rendezkedett be. A Phoenix-csoportnak 1996-ban lett tagja a szegedi gyár, a korábbi Taurus Emergé. Idén az infrastruktúrát szeretnék fejleszteni, különös tekintettel a környezetvédelemre. A pontos összegről még nincs döntés, de előreláthatóan néhány száz millió forintra rúg majd a beruházás összege a 450 főt foglalkoztató egységben.

FEKETE KLÁRA



Kipakoltak, maradnak

FEKETE KLÁRA

Egy külföldi magáncég sosem egy szempont alapján mérlegel, amikor meghozza döntését. Akár arról van szó, telepít-e gyáregységet Magyarországra, akár arról, pár év múlva bezárja-e ugyanazt.

Ahogy az ember a maga kis lépéseit is méríkskélve, mérlegelve, elgondolkodva teszi meg: fog egy papírlapot, az egyik felére oszlopban azokat az érveket írja föl, amelyek a döntés mellett, a másik oszlopban pedig azokat, amik ellene szólnak. Így kell elképzelni egy multinacionális cég igazgatótanácsát is, amint tagjai nagyokat sóhajtanak, miközben hosszú-hosszú számsorok is segítik őket a fejtörésben. És kalkulálnak, mit veszíthetnek és mit nyerhetnek, ha bezárnak egy magyarországi üzemet. Avagy mit veszíthetnek és mit veszíthetnek még, ha nem teszik.

Ezen súlyos döntések mögött olyan szakkifejezések is állnak, mint az erős forint, a magas kamatláb, az általános recesszió, a dekonjunkúra, a vásárlóerő, az olcsó import és a drága export. S a száraz szavak, melyek eddig csak bementek az ember egyik fülén és kijöttek a másikon, egyszercsak megteltek tartalommal. Amint a híradókban munka nélkül maradt gyermekes családok ezreit kezdik el mutogatni és kérdegetni, rádöbbenünk, hogy tényleg nincs fellendülés, s ha nem veszik meg a bonyhádi cipőt az emberek, ha kevesebb forintot kap érte a tulajdonos, mint egy évvel korábban, akkor nem éri meg fizetett szabadságot adni a dolgozóknak, télen pedig fűteni rájuk.

Csongrád megyét mintha elkerülné a mostani válság, sokan esti imáikba foglalják mostani külföldi tulajdonosaik nevét. S azt kezdik el latolgatni, talán jelent valamit, hogy a Dél-Alföldön több mint öt éve befektető cégek közül még egyik sem csomagol. Mint ha a hagyományos, téglából és betonból épült gyárak jobban marasztalnák a külföldieket, mint a nyugat-dunántúli könnyűszerkezetes építmények.

Visszaszállnak az utasok a vonatokra

A MÁV Rt. Szegedi Területi Igazgatóságának 54 Bz-motorkocsiját ellenőrizték. A vizsgálatok megállapították: a tengelyek nagy része cserére szorul.

MUNKATÁRSUNKTÓL

A MÁV Rt., mint megírtuk, még a múlt héten kivonta a közlekedésből a Bz-motorkocsikat, mert több esetben tengelyrepedést állapítottak meg. A társaság szegedi területi igazgatóságánál 54 ilyen típusú motorkocsi húzza a szerelvényeket. Az ellenőrzésük során jelentős részüknél hasonló problémát találtak.

A csehszlovák gyártmányú Bz-k főleg a mellékvonalakon közlekedtek. Ezért a kivonásuk után buszok szállították, illetve néhány vonalon még jelenleg is szállítják az utasokat. A társaság folyamatosan állítja forgalomba a biztonságosan működő motorkocsikat. Néhány vonal kivételével valamennyin helyre állt a

rend és a 2002. december 15-étől érvényes menetrend szerint közlekednek a vonatok. Csongrád megyében négy vasúti vonalon okoznak még fennakadást a kivont Bz-k. A Békéscsaba-Újszedeg vonalon Újszedeg és Mezőhegyes közötti szakaszon még buszok, Mezőhegyestől azonban ismét vonatok járnak a külön kiadott menetrend szerint.

Békéscsaba és Szeged között az interpicik helyett buszok szállítják az utasokat, a többi vonat viszont zavartalanul közlekedik. Szolnok-Hódmezővásárhely-Makó szakaszon Szentes és Vásárhely között négy szerelvény kivételével a többi rendszeren közlekedik, Vásárhely és Makó között viszont buszok szállítják az utasokat. Hétfő hajnal óta ismét vonatok közlekednek a Kiskunfélegyházát Csongrádot és Szenteset összekötő vasútvonalon is.

Utazás előtt érdemes a vasútállomásokon érdeklődni a külön kiadott menetrendekről.

Százhetvenmilliárd forintos beruházás a Tisza mentén

Dócnál lehetne a vésztározó

A tiszai árvízkezelés biztonságos levezetésére született Vásárhelyi-terv koncepciója szerint 14-18 vésztározót létesítenének Magyarországon a folyó mentén. A terv szerint jövő évi munkakezdéssel 51 milliárd forintért öt tározó épülne meg 2006-ra a Tisza mellett.

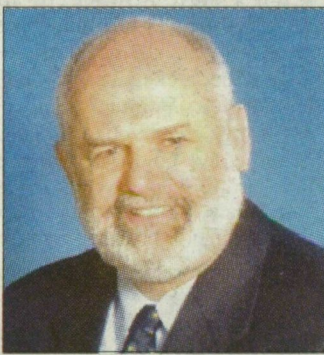
1998 és 2001 között négy rendkívüli árvíz vonult le a Tiszán. Árvízi védekezésre, kárelhárításra, újjáépítésre 120 milliárd forintot költöttek ezen időszak alatt. A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztériumban (KVM) továbbfejlesztették az előző kabinet által elkészített, kidolgozott Vásárhelyi-tervet, amely már figyelembe veszi a Tisza völgyében zajló természeti, társadalmi és gazdasági folyamatokat. A KVM-ben megtartott múlt heti sajtótájékoztatón elhangzott, hogy a rendkívüli árvizek károkozás nélküli levezetésére a tározásos árapasztó rendszer a legalkalmasabb megoldás. –

Korábban úgy volt, hogy a 170 milliárd keretösszegű koncepciót már januárban megtárgyalja a kormány, de az a határozat született, hogy azt a Pénzügyminisztérium gazdasági kabinetjének is jóvá kell hagynia a végső döntés előtt – tájékoztatta lapunkat Battai Eszter, a KVM sajtófőnök-helyettese. A szaktárca vízkár-elhárítási osztályának vezetőhelyettesétől megtudtuk, hogy a gazdasági kabinet február 6-án foglalt állást az ügyben. Antók Gábor kérdésünkre, melyik öt tározót alakítják ki 2004 és 2006 között, elmondta: erről a kormányülésen határoznak. Török Imre György, az Alsó-Tisza-vidéki

Vízügyi Igazgatóság (Ativizig) igazgatója sem tudott nyilatkozni lapunknak arról, hogy benne lesz-e az első ötben a legdélibb, a Baks és Dóc közötti szakaszra tervezett tiszai vésztározó. A Népszabadság információi szerint mindenképpen kialakítanak egyet a Szamosközben és egy másikat Szolnok alatt.

A tervezés során harminc tározóval számoltak, amely az egyeztetések nyomán 14-18-ra szűkölt. Korábban az Ativizig területén, vagyis a folyó Csongrádtól országhatárig terjedő szakaszán is két tározó kialakításának lehetőségéről beszéltek a szakemberek. A dóci mellett felvetődött, hogy Nagyréten is építenek vésztározót, ám az utóbbi később lekerült a napirendről.

Nemcsók János lapunknak nyilatkozva elmondta: ha a -kor-



Nemcsók János a dóci vésztározóért lobbizik.

mányzat februárban jóváhagyja az új folyószabályozási koncepciót, azon lesz, hogy az elkövetkező öt évben megépüljön a teljes tározórendszer a Tisza magyarországi szakaszán. Számításai szerint tizenhat vésztározó 1,5 milliárd köbméter víz befogadására lesz majd alkalmas. Kifejtette: a tározók megépítése 97 milliárd forintba, a területek kisajátítása pedig további 10 milliárd forintba kerül. – A tározók nem betonépítmények, hanem természetes földölöklök lesznek, amelyekben mindig lesz valamennyi víz – hangsúlyozta az Alföld felzárkóztatásáért felelős miniszteri biztos. Kérdésünkre, miért van különbség a minisztérium és az ő számításai között, azt válaszolta: a KVM hatvanmilliárd forintot szán a különböző területfejlesztési beruházásokra, tájrehabilitációra, ökoturizmusra stb.

Nemcsók hangsúlyozta, legfeljebb szinten lobbizik azért, hogy a Dóc és Baks közötti tározó benne legyen az első körben.

SZ. C. SZ.



A legutóbbi árvíz idején a szegedi Sárgán csak ladikkal lehetett közlekedni.

Fotó: Karnok Csaba

MOLNÁR B. IMRE