

Kormányprogram? Tartsuk be!

2012 október 10. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

Ha minden igaz, akkor nemsokára Mercedes buszok fogják tömegesen szállítani az utazóközönséget Budapesten. A f?város leend? megrendelése is hozzá fog járulni ahhoz, hogy az állam szociális kiadásai csökkenjenek, mivel nemhogy n? a munkanélküli-segélyezettek száma, inkább ellenkez?leg.

A gyártás mellett a folyamatos karbantartás és az alkatrészek pótlása is újabb és újabb munkahelyeket teremt majd, amelynek következtében n?nek majd az állam adó- és járulékbevételei, és a haszon is helyben marad, a társadalom és végs? soron a nemzet igen nagy örömére. Csupán egyetlen dolog miatt nem d?lhetünk hátra elégedetten a karosszékben. Mivel mindez Németországra igaz.

A buszok beszerzésér?l szóló pályázati kiírást, a lebonyolítást és az arról szóló döntést hosszas vitákat követ?en és verejtékes munkával rakták össze a f?városi tömegközlekedés szakemberei – csak a mi szempontunkból nem jól, nem hatékonyan. Ezen ugyanis épp a magyar gyártók kerültek parkolópályára, mivel nem indultak vagy nem tudtak elindulni rajta, amelynek következtében automatikusan nem juthatnak hozzá az ?ket életben tartó megrendeléshez. Pedig a gazdasági ésszer?ség mellett ezt tartaná kívánatosnak a kormány gazdasági programja is.



A kormányprogramok persze akkor jók, ha betarthatók. Sok példát lehet el?rántani, érdemes Japánt megemlíteni. Ott kiemelt kormányprogram a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése, amely célnak nemhogy az állam intézményrendszere, de az egész társadalom alárendeli gondolkodását és m?ködését. Másként kinek jutott volna eszébe például olyan járdát létrehozni, amely áramot termel, amikor emberek járkálnak rajtuk? Más példa: a „szabad világ” piacára, az Egyesült Államokba nem lehet kész buszt exportálni, mert ott létezik egy „Buy American Act” – Vásárolj amerikait! – elnevezés? törvény, amelynek értelmében minden gyártmánycsaládnak több mint 50 százalékban amerikai gyártásúnak kell lennie. Közismert tény az is, hogy az uniós gyakorlat szerint egy országban csak akkor rúghat labdába külföldi cég, ha nincs olyan nemzeti vállalat, amelyik a munkát el tudná végezni. Az uniós országokban a nemzetgazdaságot ultranacionalista módon irányítják, vagy ha úgy tetszik, racionálisan.

Magyarországon azonban még más a gyakorlat. A buszgyártást is érint? Wekerle-terv kormányprogram, ám mintha nem ismernék. A f?városban sem. Pedig szó szerint „a magyar kormány stratégiai szint? gazdaságfejlesztési dokumentuma, amelynek els?dleges célja a magyar gazdaság növekedési érdekeinek szolgálata. […] A Wekerle-tervben testet ölt? gazdaságfejlesztési szemlélet megalapozója az Új Széchenyi-terv Vállalkozásfejlesztési programjának Kárpát-medencei térség gazdaságfejlesztési övezet alprogramja, amely lehet?séget teremt a magyar gazdaság mindeddig kiaknázatlan, regionális lépték? növekedési stratégiájának és az arra alapozó programok megfogalmazására.” Ezekb?l az idézetekb?l is érzékelhet? talán, hogy nem elhanyagolandó dokumentumról beszélünk. „A Wekerle-terv f? stratégiai célja a hazai vállalkozások Kárpát-medencei pozícióinak er?sítése. […] A terv részletesebben öt területet ragad ki, amelyek megvalósított intézkedései példaképp szolgálhatnak más ágazatok számára is.” Majd az ágazati kitörési pontok közül kiemeli a járm?- és gépipari beszállítói együttm?ködések területét. De folytassuk csak! „A Wekerle-terv célcsoportját kiemelt

hangsúllyal a kis- és középvállalkozások képezik. Ezeket a gazdálkodó szervezeteket képessé kell tenni a nemzetköziesedésre, a külpiacokon való megjelenésre és helytállásra.” És akkor lássuk azt, ami konkrétan a buszgyártókra is vonatkozik: „A járm?- és gépipari hálózatok támogatásánál mind a beszállítót, mind a megrendel?t ösztönözni szükséges az együttm?ködés szintjének növelésére, hiszen a jöv?ben kizárólag a hosszú távú, integrált és partnerségi viszonyon alapuló »hálózati szövetségek« lesznek életképesek a szektorban. […] Az együttm?ködések létrejöttében az egyik legfontosabb tényez? a személyes ismertség és az üzleti partnerek ajánlása. Ezért olyan támogatási eszközök, programok alkalmazása lehet célra vezet?, amelyek a személyes kapcsolatokat er?sítik, illetve megfelel? bemutatkozási lehet?séget biztosítanak a megrendel?ket keres? vállalatok számára.”

Nos, a kormányprogram végrehajtása a stratégiai partnernek tekintend? hazai buszgyártók részér?l megkezd?dött. Támogatók és programok nélkül is hozzáláttak a f?városi tömegközlekedési vállalatoknál és az utazóknál. Az elmúlt években több autóbuszukat mutatták be próbajáratokon a szakma és a közönség megelégedésére, megrendeléseket mégsem kaptak. A velük szemben támasztott kifogások – nem olcsóbb a külföldinél, leginkább külföldi alkatrészekb?l állnak, nem megfelel? a motorjuk, nincs bel?lük elég stb. – vagy nem igazak, vagy orvosolhatók, s a gyártók fél éven belül készek a mostani 150 busz legyártására, de a kés?bbiekre vonatkozó megrendeléseket is teljesíteni tudják.

A buszgyártás az egész világon nemzeti iparágnak számít, nekünk sem kellene új utakat keresnünk. A magyar valóságot ismerve ráadásul óriási erény, hogy egy olyan ágazatról van szó, ahol az ipari termelés teljes szélességében magyar kézben maradt. A kormány programjának végrehajtása el?l Budapestnek el kell hárítania az akadályokat. A busztender eredményét még nem hirdették ki, s?t, a finanszírozás miatt újabb vita várható. Nincs más hátra, mint akarni.

mno.hu - D. Horváth Gábor



Ajánló