



## Kormányprogram? Tartsuk be!

2012 október 10. Flag

### Szöveg méret

Mentés

- 
- 
- 

- [0](#)

Még nincs értékelve

Mérték

Ha minden igaz, akkor nemsokára Mercedes buszok fogják tömegesen szállítani az utazóközönséget Budapesten. A főváros leendő megrendelése is hozzá fog járulni ahhoz, hogy az állam szociális kiadásai csökkenjenek, mivel nemhogy nő a munkanélküli-segélyezettek száma, inkább ellenkezőleg.

A gyártás mellett a folyamatos karbantartás és az alkatrészek pótlása is újabb és újabb munkahelyeket teremt majd, amelynek következtében nemcsak az állam adó- és járulékbévételei, és a haszon is helyben marad, a társadalom és végső soron a nemzet igen nagy öröme. Csupán egyetlen dolog miatt nem dőlhetünk hátra elégedetten a karosszékben. Mivel mindez Németországra igaz.

A buszok beszerzéséről szóló pályázati kiírást, a lebonyolítást és az arról szóló döntést hosszas vitákat követően és verejtékes munkával rakták össze a fővárosi tömegközlekedés szakemberei – csak a mi szempontunkból nem jól, nem hatékonyan. Ezen ugyanis épp a magyar gyártók kerültek parkoló pályára, mivel nem indultak vagy nem tudtak elindulni rajta, amelynek következtében automatikusan nem juthatnak hozzá az őket életben tartó megrendeléshez. Pedig a gazdasági ésszerűség mellett ezt tartaná kívánatosnak a kormány gazdasági programja is.



A kormányprogramok persze akkor jók, ha betarthatók. Sok példát lehet elrántani, érdemes Japánt megemlíteni. Ott kiemelt kormányprogram a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése, amely célnak nemhogy az állam intézményrendszere, de az egész társadalom alárendeli gondolkodását és működését. 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 amerikai! – elnevezésű 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 érinti Wekerle-terv kormányprogram, ám mintha nem ismernék. A fővárosban sem. Pedig szó szerint „a magyar kormány stratégiai szintű gazdaságfejlesztési dokumentuma, amelynek elsődleges 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 lehetőséget teremt a magyar gazdaság mindeddig kiaknázatlan, regionális léptékű növekedési stratégiájának és az arra alapozó programok megfogalmazására.” Ezekről az idézetekről is érezhetjük talán, hogy nem elhanyagolandó dokumentumról beszélünk. „A Wekerle-terv fő stratégiai célja a hazai vállalkozások Kárpát-medencei pozícióinak erősítése. [...] A tervek részletesebben öt területet ragad ki, amelyek megvalósított intézkedései példaképp szolgálhatnak más ágazatok számára is.” Majd az ágazati kitörési pontok közül kiemeli a jármű- és gépipari beszállítói együttműködések 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 jármű- és gépipari hálózatok támogatásánál mind a beszállítót, mind a megrendelőt ösztönözni szükséges az együttműködés szintjének növelésére, hiszen a jövőben kizárólag a hosszú távú, integrált és partnerségi viszonyon alapuló »hálózati szövetségek« lesznek életképesek a szektorban. [...] Az együttműködések létrejöttében az egyik legfontosabb tényező a személyes ismertség és az üzleti partnerek ajánlása. Ezért olyan támogatási eszközök, programok alkalmazása lehet célra vezető, amelyek a személyes kapcsolatokat erősítik, illetve megfelelő bemutatkozási lehetőséget biztosítanak a megrendelőket kereső vállalatok számára.”

Nos, a kormányprogram végrehajtása a stratégiai partnernek tekintendő hazai buszgyártók részéről megkezdődött. Támogatók és programok nélkül is hozzáláttak a városi tömegközlekedési vállalatoknál és az utazóknál. Az elmúlt években több autóbuszukat mutatták be próbajáratokon a szakma és a közönség meglegedésére, megrendeléseket mégsem kaptak. A velük szemben támasztott kifogások – nem olcsóbb a külföldinél, leginkább külföldi alkatrészekből állnak, nem megfelelő a motorjuk, nincs belőlük elég stb. – vagy nem igazak, vagy orvosolhatók, s a gyártók fél éven belül készek a mostani 150 busz legyártására, de a későbbiekre 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 kell háritania az akadályokat. A busztender eredményét [még nem hirdették ki](#), sőt, a finanszírozás miatt újabb vita várható. Nincs más hátra, mint akarni.

mno.hu - D. Horváth Gábor



**Ajánló**