

Megújuló gazdaságszerkezet

244 Hol tart a Magyar Hajó- és Darugyár átszervezése Készül a kohó- és gépipar javaslata — Megoldás két szakaszban

A Magyar Hajó- és Darugyár egyike annak a hat nagyvállalatnak, amelynek termékszerkezetét — a Központi Bizottság novemberi állásfoglalása nyomán — a következő években központi segítséggel átalakítják.

A vállalat a gépipar egyik legrégebbi gyára; épületei, berendezéseinek többsége elavult. Ilyen körülmények közepette műszakilag jó termékeket sem lehet tartósan, gazdaságosan előállítani. Nyilvánvaló, hogy megoldást csak a *profil szűkítése, a jövedelmezőbb termékek fejlesztése, a korszerű gyártás feltételeinek megteremtése* hozhat. Ezért döntött úgy a kormány, hogy 1975-ig rendezi a vállalat pénzügyeit, egyszersmind hozzákezd a gazdaságos termékszerkezet kialakításához. Első lépésként, 1974-től, *abba hagyják a tengeri hajók gyártását.*

Központi támogatás

A hajógyár pénzügyi helyzetéről Schmidt Imre gazdasági igazgató ezt mondta:

— Az előzményekhez tartozik, hogy az állami visszatérítés csökkenése mellett az utóbbi években kooperációs partnereink emelték az alkatrészek árát, ami több százmillió nyereségkiesést okozott. Így érthető, hogy a nehéz munkát végző fizikai dolgozóinknak több mint harminc százaléka elvándorolt. A munkaerőhiány miatt tovább fokoztuk a kooperációt, ami ismét az önköltséget növelte, s a munkafegyelmet rontotta. Végül is át kellett alakítanunk, 13,3 milliárdról 9,7 milliárd forintra mérsékelve, negyedik öt éves termelési tervünket.

— Változtatni a kialakult helyzetben *őnerőből nem tudunk.* Ezért négyszázmillió forint — rekonstrukciós jellegű, elsősorban a munkakörülményeket javító — fejlesztési támogatást kaptunk, s központilag biztosítják dolgozóink számára az iparág átlagának megfelelő évi bérfejlesztést, valamint nyereségrészesedést. Így, várhatóan, stabilizálhatjuk munkaerőhelyzetünket. Jelenleg tízezer dolgozó van az évi kétmilliárdos árbevételhez. A megvalósított létszámárányok miatt 1970 óta ötszáz alkalmazottat leépítettünk, s a következő két évben is folytatjuk az alkalmazotti létszám csökkentését. A teljes körű szervezeti, személyi feltételekről azonban csak a gyár strukturájának végleges kialakítása után dönthetünk.

Hol tart jelenleg az átszervezés? Erről Hanusz András vezérigazgató-helyettes tájékoztat:

— A két utolsó, szovjet megrendelésre készülő 1500 tonnás tengeri hajó gyártását előreláthatólag jövőre befejezzük. Angyal földön helyettük *úszódarukat* gyártunk majd. Az állás megkezdődött. Eddig évi 12—14 úszódarut gyártottunk, műszakilag, gazdaságilag jó eredményre. A szocialista országok közül első sorban mi készítünk úszódarukat, amely a fejlődő országokban is keresett. S ha már a daruknál tartunk: kikötői portáldarukat a KGST-országokban még az NDK-ban gyártanak, s ez természetszerűen versenyt is jelent. Már folyamatban van az együttműködési készítés megkötése, ami a fejlesztés megosztását is tartalmazza. Mindez nem jelenti a hazai hajógyártás végét, ellenkezőleg: a Duna—Rajna—Majna-csatorna megnyitása *új lehetőségeket* nyit különböző önjáró, toló- és vontatóhajók készítéséhez. Hozzákezdünk az önjáró *Európa* folyami hajó fejlesztéséhez, és tervezéssel vannak a speciális tolóhajók tervei is, műszaki gárdánk foglalkoztatása tehát hosszú távon megoldott.

Belső szervezéssel

— A gyárnak 190 millió forint értékű *nullára írt* állóeszköze van. Ezeket folyamatosan selejtezzük és szervezési mód-szerekkel is próbáljuk termelékenyebbé tenni a gyártást. Összevontuk például az angyalföldi és az óbudai öntödét, most van elegendő munkaerő, s a kooperációs partnerek száma is csökkenthető. Jövőre lebontjuk a kilencven éves bordahajlító üzemét. Megszüntetjük a budapesti, Teve utcai telepünket, ahonnan városrendezés: okokból egyébként is, ki kell vonnunk. Szűkítjük a gyár hatalmas, sok fenntartási költséget igénylő területét, 1976 után talán a Népszíngetet is kiürítjük. A termékszerkezet átalakításában azonban még van néhány pont, amelyre nincs döntés, ilyen a kazánygyártás leállítás, a balatonfüredi gyár elcsatolása, s ilyen körülmények között *nem szabad túl korán mozdulni.* A dolgozók tudják, hogy a hajókat számos országban igénylik, ezért is *nehéz megmagyarázni* a visszafejlesztést...

A meglévő döntések, s az azt követő intézkedések a hajógyár hosszú távon stabil gazdálkodását segítik. Ezért nem érthető az a vezetői szemlélet, amely a meglévő gondok miatt nem von éles határvonalat a termékszerkezet átalakításával járó *átmeneti* termelés-csökkenés és a gyártás *visszafejlesztése* között.

Az angyalföldi gyáregységben a sóján még látható két tengerjáró hajó, de a régi és az új műhelyekben már keverednek a hajó- és a daruelemek.

Somogyi István, a hajószabályozó csoport vezetője tájékozott a gyártás gondjaiban; információit a pártszervezettől szerezte:

— Sajnáljuk a tengeri hajókat, de ha ráfizetéses, nem szabad gyártani, márpedig úgy tudom, egy hajóra 15 millió forint a ráfizetés! Munkánk továbbra is lesz. A szejapótléket meghagyják a műhelynek, s a legjobban dolgozók között osztják majd el.

Szűcs Vince 26 éve hajókészítő. Néhány hónapja már darut szerel.

— Sejtlemem sincs, miért nem gazdaságos a hajógyártás — mondja elgondolkodva. — Bennünket senki nem tájékoztatott erről. Azt tudom, hogy a daru pontosabb munkát igényel, s két év is belelik, amíg valamennyi műveletét megtanulom...

Az egyik készülő tengeri hajón dolgozik Németh Sándor hajószabályozó:

— Még nem tudom, hová kerülök — mondja —, de az a fontos, hogy a pénzem meglegyen, három szakmával a gyárban bárhol elhelyezkedhetek.

Vélemények

Kovács Károly, a XIII. kerületi pártbizottság titkára így összegezte a helyzetet:

— Véleményem szerint a kiegyensúlyozott gyártáshoz 1975-ig *biztosítottak a feltételek*, s ez néhány belső szervezést már *most* lehetővé tett. A központi döntések még csak az irányát szabták meg a hajógyár további fejlesztésének. A hosszú távú konkrét intézkedések hiánya nyugtalanítja a dolgozókat. Ebben a gyárban mindig jó volt a kapcsolat a vezetők és a beosztottak között. Most a vezetőik bizonytalansága feszültséget teremtett a dolgozók körében. Ez is indokolja az átfogó, gyorsabb döntéseket.

A KGM rendezési javaslata szerint a balatonfüredi gyárat más vállalathoz kapcsolnák. Mi a legnagyobb hazai felhasználó, a MAHART véleménye erről?

— A tengeri hajók gyártásának leállítására nem érint bennünket — mondja Kovács István megbízott vezérigazgató. — Érdekeltek vagyunk viszont a folyamati teher- és személyszállító hajók gyártásában. Igényünk ellenére, 1967 óta egyetlen hajót sem gyártott számunkra az MHD. Mivel az import drága, kényszerűségből a dunaharaszti hajójavító üzemünkben a gyártáshoz is hozzákezdünk. A jövőben azonban javításra kívánunk berendezkedni, ezt a dunai fogalom várható fellendülése is indokolja. Hajóállományunk elavult, 1985-ig 25 balatoni személyszállító és a folyami személyszállító 60 százalékát kell kicserélnünk. Folyami teherszállító hajóink többsége is régen amortizálódott. A halaszthatatlan rekonstrukció mintegy 1,2 milliárd értékű hajóparkot igényelne, s ezt a hajógyártól szeretnénk beszerezni, amely ezeket a termékeket gazdaságosan tudja gyártani. Ha a balatonfüredi hajógyárat megszüntetik, nem látjuk biztosítottak jövőbeli igényeink kielégítését, mivel az óbudai gyár kapacitása már 1985-ig lekötött.

Kiss József, az Országos Vízügyi Hivatal főmérnöke:

— Árvízvédelmi, folyamszabályozási, part- és mederkarbantartási feladatokra a következő években, mintegy ötszázmillió forint értékben jégtörő-, kikötői, kotró- és tanyahajókra, uszályokra van szükségünk. Ezeket pedig túlnyomórészt Balatonfüreden gyártották...

A külföldi értékesítésről dr. Vékony Lajos, a Külkereskedelmi Minisztérium kohó- és gépipari főosztályának vezetője tájékoztat:

— A vállalat termékeinek 80 százalékát exportálja, legnagyobb partnere a Szovjetunió. A tengeri hajók gyártásának leállítása is ezt érintette a legérzékenyebben, de *a rendezés már megtörtént.* Most folynak a *további egyeztető tárgyalások:* a Szovjetunió a továbbiakban az eddiginél több *úszó- és portáldarut*, s különböző *folyami hajókat* igény-

nyel. Kedvezőek a tőkés piacok prognózisai is. Előreláthatólag 1975 és 1980 között a jelenleginél több hajót és darut exportálunk tőkés országokba. Ez is bizonyítja, hogy nincs szó általános visszafejlesztésről, a hajógyár termékskálája nyitott: *azt gyártanak, ami a leggazdaságosabban értékesíthető.*

Megfontolt döntést

Végül dr. Betlej Sándor kohó- és gépipari miniszterhelyettest kerestem fel.

— A kormányzati szervek évek óta foglalkoznak a Magyar Hajó- és Darugyár helyzetével. A végleges álláspont kialakításához azonban csak jelenleg teremthetőek meg a feltételek. A koncepcióváltáshoz, a gazdaságos termékszerkezet kialakításához ugyanis szükség volt a szocialista országok távlati igényeinek ismeretére, a következő tervidőszak egyeztetése pedig csak most indult meg. Bár érthető a türelmetlenség, hangsúlyoznom kell, hogy az *elsietett döntés csak fokozhatja a gondokat.* Ezért a kormány a hajógyártás átszervezésével kapcsolatos tennivalókat *két szakaszra* bontotta: 1975-ig pénzügyileg biztosította a folyamatos termelést, ezalatt a gyárnak elegendő kell tennie államközi kötelezettségeinek, s a belső szervezési feladatok mellett fő energiáit a *munkaskollektíva megtartására* kell fordítania. A következő szakasz előkészítése az év végéig, a jövő év elejéig befejeződik: *ekkor dőntenek a termékszerkezet végleges kialakításáról.* Kétségtől nehezteli a helyzetet, hogy még több kérdés nyitott, s ez bizonytalanságot teremt a *már eldöntött, konkrét feladatok* megvalósításában is.

— Meggyőződésem, hogy a hajógyár rendezését a szokásostól eltérő ütemben kell vizsgálni. Természetesen ez több főhatóság feladata. A KGM soron kívülséget biztosít a hajógyárnak: a kijelölt határidő *előtt* tárcaközi megbeszéléseken tisztázzuk a kazánygyártást, illetve a balatonfüredi hajógyár átalakítása során felmerült problémákat. Tárgyalunk a kooperációs és a szakosítás további bővítéséről a szovjet minisztériumokkal. Remélhetőleg így néhány hónapon belül *javaslatot terjeszthetünk a kormány elé a gyár távlatilag gazdaságos termékszerkezetének kialakítására.*

A hajógyár rendezését tehát *két szakaszban* oldják meg. A jelenlegi, átmeneti időszak nehézségei csak a gyár kollektívájának közös munkájával hidalhatók át. Ehhez pedig feltétlenül szükséges, hogy a dolgozókat a meglévő döntésekről, s azok távlati hatásairól már *most tájékoztassák.*

Ami a gyár fejlődését illeti, a végleges rendezés az V. öt éves terv időszakában megvalósul. A népgazdasági megtérülés és a vállalati érdek ellentmondásának feloldása a hajógyár sajátos gazdálkodása miatt — az átlagostól eltérő szabályozást igényel. Mindezt a főhatóságok, végleges álláspontjuk kialakításakor, a szabályozórendszer továbbfejlesztése során feltehetően mérlegelik.

Bossányi Katalin