



Gazdaság

A KECSKEMÉTI MÉDIACENTRUM GAZDASÁGI MAGAZINJA

A fejlődés kulcsa az innováció



21. századi technológiák kecskeméti műhelyei



Értékek megbecsülése

*Az együttérzés minden megnyilvánulása csodálatos.
A legnagyobb érték mégis abban rejlik, hogy
megértjük a felénk forduló problémáját.*

Felelősséggel társadalmunkért

Felelősséget
vállalunk
munkatársaink
szociális
helyzetéért



Felelősséget
vállalunk a
kulturális és
sportélet
fejlődéséért



Felelősséget
vállalunk a
természeti
környezet
értékeiért



Felelősséget
vállalunk az
egészség
megőrzéséért

KEDVES OLVASÓ!

A jövő kétségkívül a fiataloké. A Magyarországon megtelepült nemzetközi multi cégek árnyékában, időnként aktív segítségével tehetséges startup vállalkozások nőnek ki a földből nap mint nap, és igyekeznek bizonyítani ország-világ előtt életképességüket. Nincs könnyű dolguk, ám kétségkívül akad egy hatalmas előnyük, amely a kíméletlen versenyben akár döntő jelentőségű is lehet. Friss szemlélettel, fiatalos lendülettel és győzni akarással könnyebben leküzdhetnek olyan akadályokat, melyeken a hatalmasra nőtt, s néha épp emiatt nehézkes



struktúrák csak nyögvenyelősen tudnak felülkerekedni. Egyes gazdaságok inspiráló közege valóságos paradicsoma a fiatalok önmegvalósító szándékainak. Az Egyesült Államok vagy éppen Izrael gazdasági kormányzata rendkívül baráti környezetet teremt a „garázscégek” sikeres működéséhez. Idehaza gyakorta emlegetik ugyan az adminisztratív terheket, de kétségtelen, hogy az ország egyes régióiban az átlagosnál jobb feltételek mentén bontakoztathatják ki tudásukat az ambiciózus fiatalok.

Kecskemét egy ilyen inspiráló környezetet biztosító régió központja lehet. A Mercedes beruházásainak, az ahhoz kapcsolódó beszállítói szektor érezhető erősödésének köszönhetően megnőtt az igény az innovatív megoldások számára. Az egyetemi képzés megteremtése, a gazdálkodástudományi campus és az ezzel kapcsolatos fejlesztések ideális feltételeket teremtenek a jövő zsenijeinek. A Hírös Gazdaság legfrissebb számában örömmel mutatjuk be az utóbbi esztendő – mondjuk ki büszkén – nemzetközi ismertségre szert tevő csikócsapatát. A Pallasz Athéné Egyetem nemrégiben Dél-Afrikából hazatért MegaLux gárdája a napelemmel hajtott autók számára kiírt versenyen bizonyított ismét. A Motostudent járműépítő csapata szintén a Pallasz Athéné Egyetem GAMF Karának dicsőségtábláján tündököl; ők épp Spanyolországban versenyeztek a közelmúltban. Már nem épp csikócsapat, de ropant sikeresek: a high-tech alapokon működő Magnus Aircraft Zrt. az eFusion elnevezésű repülőgépjelölésével került a nemzetközi figyelem középpontjába.

Friss lapszámunkban beszámolunk a megyei kórház innovációs fejlesztéseiről is, és természetesen minden olyan hírt igyekeztünk csokorba szedni, amely az elmúlt két hónap gazdasági krónikájának lapjaira tartozik.

Jó olvasást a Hírös Gazdaság 2016. esztendejét búcsúztató lapszámához!

Bán János
főszerkesztő

A KIADVÁNY MEGJELENÉSÉT TÁMOGATTA:



KECSKEMÉT
MEGYEI JOGÚ
VÁROS
ÖNKORMÁNYZATA



PALLAS ATHÉNÉ
DOMUS MENTIS
ALAPÍTVÁNY

A fejlődés kulcsa az innováció	8-23	Erősödik a megye gazdasága	28-29
		Újra itt a TOP 100 Dél-alföldi régió gazdaság kiadvány	
eFusion – Meghódítja a világot a kecskeméti repülőgép	8-9	Az Év Vállalkozója Díj kitüntetettje a munkának köszön mindent	30-31
		Beszélgetés Tormási Attilával, a Tormási Autóház ügyvezetőjével	
Tehetséges ifjú kecskeméti járműépítők	10-12		
MegaLux – MotoStudent			
A piac beárazza az egyetemet	13-15	Hungarikumok a magyar föld legjavából	32-33
Interjú dr. Lukács Pállal, a Járműtechnológia Tanszék vezetőjével			
Innováció a megyei kórházban	16-18	Duna Aszfalt: a hazai út- és mélyépítés meghatározó szereplője	34-36
Egyre korszerűbb műszerek szolgálják a betegek gyógyulását			
Hírek	19	A kamara évzáró küldöttgyűlése	37
Az Audi közvetlen beszállítói lesznek	20-21	Közelkép – új utakat kereső vezetők	38-50
Interjú Csengeri Zsolttal, a Deltaplast Kft. ügyvezető igazgatójával			
Magyar mérnökök dolgoznak a Knorr-Bremse úttörő megoldásain	22-23	Bosal – Eljött a konszolidáció ideje	38-39
		Immár egy családé a Brill Kft.	40-41
		Generációváltás és teljes tulajdonszerzés a kecskeméti Audi–VW–Skoda–SEAT-nál	
Kreatív vállalkozók, sikeres vállalkozások	24-37	Évértékelő ünnepség díjátadással	42-43
		A KEDO Zrt. szerepe és céljai	
Fotóalbum – A kamara évzáró küldöttgyűlése	24-25	Úton az önállósághoz	44-45
		Beszélgetés Mikulási Csaba mezőgazdasági mérnökkel	
Oberbank – Ügyfélközpontú bank, személyre szabott konstrukciókkal	26-27	2017 – A határokon átívelő közösségépítés éve	46-47
Interjú Szabó Pállal, az Oberbank kecskeméti fiókvezetőjével		5letből JÖVŐ!	
		Terepmotorozás és Erdély	48-50
		Bemutatjuk Szabó Józsefet mint extrém sportolót	

KIADÓ:

Kecskeméti Médiacentrum
Kecskeméti Televízió Nonprofit KFT.
6000 Kecskemét, Szabadság tér 2.
telefon: +36 76/570-440
e-mail: info@hiros.hu
FELELŐS SZERKESZTŐ:
DR. LOVAS DÁNIEL
lovas@kecskemetilapok.hu

HÍRŐS GAZDASÁG

A Kecskeméti Médiacentrum gazdasági magazinja
4. SZÁM (2016–2017. TÉL)
ISSN 2498-4965
FELELŐS KIADÓ: Bán János
FŐSZERKESZTŐ:
BÁN JÁNOS
ban.janos@hiros.hu

NYOMDAI ELŐKÉSZÍTÉS:
EURO BIOINVEST KFT.

FOTÓK: BANCZIK RÓBERT
MARKETING MUNKATÁRSÁK:
PIRÁNSZKINÉ SERES SÁRA
seres.sara@hiros.hu
PUHA ÉVA
puha.eva@hiros.hu

Hús százalékkal nő az alapfizetés a Mercedesnél



A következő két évben 20 százalékkal emelkedik a kecskeméti Mercedesnél dolgozók alapbére. A Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. az elmúlt időszakban számos bérfejlesztésre vonatkozó tárgyalást folytatott a Vasas Szakszervezeti Szövetséggel, valamint a Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezetével. A korábbi, jövőre 7 százalékos alapbéremelésről szóló megállapodást a kormányzati intézkedések miatt további 3 százalékkal megtoldotta a Mercedes. A bértárgyalások eredményeként a szervezetek végül kétéves bérmegállapodást kötöttek, melynek értelmében a vállalat 2017 áprilistól minden munkavállalójának 10 százalékos, majd egy év múlva, 2018 áprilistól újabb 10 százalékos alapbéremelést biztosít.

Zöld jelzés a kecskeméti repülőtér-fejlesztésnek



A kormány stratégiai kabinetjének októberi ülésén született meg a döntés a kecskeméti repülőtér fejlesztéséről, melynek célja, hogy a katonai repteret a jövőben polgári célokra is használhassák. A NATO-fejlesztéseknek köszönhetően a repülőtér jelenleg igen modern repülésbiztosító technikai eszközökkel van felszerelve, így gyakorlatilag a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér után a második legmagasabb kategóriájú repülőtér Magyarországon. Rendelkezésre áll egy kész futópálya, illetve egyéb alapvető infrastrukturális elemek, amelyek kis kihasználtsággal üzemelnek. A

pályát nagyobb utasszállító gépek is tudják használni. Egy civil forgalom számára is elérhető repülőtér mindig katalizátorként hat az adott régió életére. A repülőtér közös felhasználású üzemeltetése kiváló lehetőségeket kínál a cargo, azaz a légi úton történő áruszállítás területén is. A kecskeméti repülőtér fejlesztésével kapcsolatos teendőkről a Városházán rendezett sajtóreggelen Szemereyné Pataki Klaudia polgármester asszony elmondta, hogy a kormányzati döntés alapján a katonai részhez tartozó fejlesztéseket finanszírozza majd a kormányzat: ebbe beletartozik például a katonai pilóták átképzése a polgári repülésre. A polgári fejlesztési halmaz finanszírozása azonban Kecskemét feladata lesz majd. Egyelőre nem tudni, hogy ezt a fejlesztési alpból vagy befektetők segítségével valósítják majd meg.

Japán elektronikai gyár épül Nagykőrösön



Számtalan gazdasági szál fűzi össze a két szomszéd várost, Kecskemétet és Nagykőrösöt. Ezért is figyelemre méltó hír, hogy mintegy 6,4 milliárd forintos beruházással 300 munkahelyet teremt a japán SIIX Corporation elektronikai vállalat Nagykőrösön. A 300 új munkahelyet teremtő fejlesztéshez a kormány 1,3 milliárd forintos vissza nem térítendő támogatást ad. A beruházást bejelentő, novemberi sajtótájékoztatón Kodzsi Janasze, a SIIX Corporation igazgatója elmondta, a tervek szerint az új egység 2017 harmadik negyedévében kezdi meg működését. Az új gyárban ipari, autóiipari és háztartási gépek elektronikus részegységeit gyártják majd. A 16 800 négyzetméteresre tervezett nagykőrösi gyártóegység az európai partnerek outsourcing és logisztikai igényeit elégíti majd ki. A SIIX Corporation döntően az autóiipar számára termel, az elektronikai gyártási szolgáltatók szektorban a világ 13. legjelentősebb vállalata, Japánban az első. Magyarországon napjainkban 151 japán vállalat van jelen, közülük 46 gyártókapacitással is rendelkezik. Mintegy 30 ezer embernek adnak munkát, és a leg-

fejlettebb technológiai színvonalon termelnek. Az igazgató, Kodzsi Janasze tájékoztatója szerint az Európában több mint negyven éve jelen lévő SIIX Corporation forgalma évi 2,2 milliárd dollárra tehető. A vállalat világszerte több mint 10 ezer munkavállalót foglalkoztat és – a nagykőrösi beruházással együtt – 12 gyárat üzemeltet.

Az északi elkerülő út új szakaszának alapkövetétele



Modern infrastruktúra nélkül nem létezhet modern Kecskemét sem. Újabb fontos lépés történt ennek a gondolatnak a jegyében azzal, hogy december elején ünnepélyesen letették a 445-ös számú, Kecskemétet észak felől elkerülő főút második szakaszának alapkövét. Az állami forrásból megvalósuló, több mint 5,7 milliárd forint értékű beruházás keretében egy 3,3 kilométeres, 2x1 sávú út épül meg az 5-ös főút és az M5-ös autópálya között. Ezzel majdnem harmincéves álom válik valóra. Végre megépülhet a 445-ös számú, Kecskemétet észak felől elkerülő főút újabb szakasza, ezzel pedig teljessé válik az elkerülő. A beruházás keretében elkészül egy különbszintű csomópont az elkerülő út és az autópálya keresztezésében, négy új körforgalom. A Ladánybenei úti kerékpárút körforgalom melletti elvezetése átépül, és a Nyíri út mellett kerékpárút létesül. Szemereyné Pataki Klaudia polgármester az alapkövetéletesi ünnepségen arra hívta fel a figyelmet, hogy a várhatóan 2018 negyedik negyedévére elkészülő beruházás a Modern Városok Program keretében Kecskeméten megvalósuló első fejlesztés. Szólt arról is, hogy az északi elkerülő az egyik legfontosabb eleme lesz a modern Kecskemét közlekedési hálózatának. Hangsúlyozta, hogy a város vezetése számára nagyon fontos a közlekedési infrastruktúra fejlesztése Kecskemét belső részein is. Ennek szellemében készül majd el egy-egy körforgalmi csomópont a Nyíri úton, illetve a Bem utca végén, az aluljáró előtt.



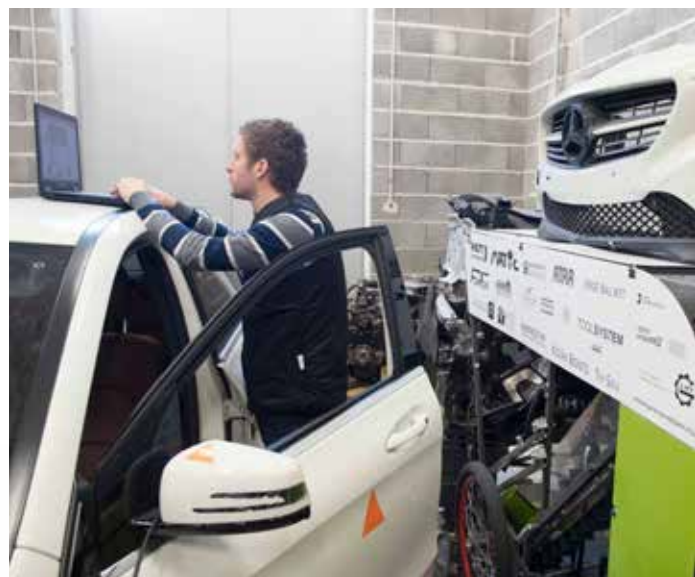
A fejlődés kulcsa az innováció

21. századi technológiák formálódnak Kecskeméten





Technológiai korszakváltás időszakát éljük, amelyben az internet-gazdaság alapjaiban alakítja át az ipari gyártási rendszereket, innovatív termékeknek és új üzleti modelleknek nyitva utat. A helyzetet felismerve a magyar kormány azon kezdett el dolgozni, hogy az ország az innováció egyik európai központja legyen. Ezzel összhangban, a megnyíló támogatási forrásokat is felhasználva, számos kecskeméti gyárban és intézményben foglalkoznak intenzíven a 21. századi technológiák bevezetésével, önálló kutatásokra alapozott fejlesztésével. Körképünkben az innováció legígéretesebb kecskeméti példáit, a technológiai fejlesztés legaktívabb helyi szereplőit mutatjuk be.





eFusion

Meghódítja a világot a kecskeméti repülőgép

2014 tavaszán jött létre a high-tech alapokon működő Magnus Aircraft Zrt., amely az eFusion kifejlesztésével nem csak itthon került a figyelem középpontjába, de világszerte megismerték a kecskeméti gép nevét.

A társaság profi szakember gárdája egy évtizedes szakmai tapasztalatot szerzett a kompozit sportrepülőgépek kifejlesztése és gyártása terén. Mérnökeiknek orosz-

lánrésze volt az egykor virágzó, majd egy büntető ügyből fakadó felszámolás sorsára juttatott Corvus Aircraft Kft. repülőgépeinek kifejlesztésében. 2016-ban pedig egy világújdonsággal rukkoltak elő, amelynek köszönhetően számos díjjal tüntették ki a céget.

2016 májusában a hónap start-up vállalkozója lett a Magnus Aircraft Zrt., amelynek nevéhez köthető eFusion. Ez az első elektromos hajtású repülőgép a világon,

amely sikeres repülést hajtott végre 2016. április 11-én. A gép – amellyel halkabban, kényelmesebben és olcsóbban lehet repülni – Kecskeméten készült, a Magnus Aircraft és a Siemens Zrt. együttműködésével. A környezetbarát újdonság iránt világszerte rendkívül nagy az érdeklődés.

A kétéves kecskeméti repülőgépgyárra azért is figyelt fel a Siemens, mert az alapítói amerikai menedzseri tapasztalattal dinamikusabban a piac felől közelít. Eladtak már gépeket, ott vannak a kiállításokon, sőt a Fusion-nel a Földközi-tengeri emlékreplés kapcsán is sokat tettek a márka bevezetéséért.

A világ első kétüléses, elektromos, oktató és hobbi repülőgépének Matkópusztán volt a hivatalos magyarországi bemutatása szeptember végén. Itt megtudhatták az érdeklődők, hogy az eFusion zaj és a vibráció terhelése jóval kevesebb benzines társához képest, a motor nyomatéka pedig jóval magasabb. A légcsvár surrogásán kívül alig van hallható zaja a motornak, így a pilótafülkében fejhallgató nélkül is lehet beszélgetni. Sokkal kisebb a rezonancia is, így komfortosabb a repülés élménye, és a szerviz igénye is jóval kisebb. Mindemellett



nagyon fontos, hogy nincsen semmilyen káros anyag kibocsátása a rendszernek.

A repülőgép jelenleg körülbelül fél órát tud a levegőben tölteni. Ehhez az energiát 9 darab 10 kilogrammos akkumulátor biztosítja. Repülés után ezeket alig 3 perc alatt ki lehet cserélni. A gép mindössze 410 kilogrammot nyom, ami jóval kevesebb a hagyományos benzines lemezgépek körülbelül 700 kilogrammos súlyánál. Ez annak a szénszálas kompozit technológiának köszönhető, amit öt évvel ezelőtt kezdett el fejleszteni a kecskeméti cég.

A tervek szerint az eFusion 2018-ban kerülhet piacra, két év múlva tehát már elérhető lesz a világ első, kétüléses, elektromos oktató repülőgépe. Ehhez azonban további fejlesztésekre van szükség. A töltő- és akkumulátorrendszer tökéletesítésén dolgoznak a szakemberek, hogy közönséges hálózati feszültségről is gyorsan, kényelmesen lehessen tölteni.

A Magnus Aircraft Zrt. több jelentős nemzetközi szerződést is kötött az idei évben. Szeptember 30-án 30 millió eurós beruházásról és közös vállalat létrehozásáról szóló megállapodást írtak alá a kínai Tianshan Industrial Group-pal. Az új vállalat 2020-ig 1500 Fusion 212 típusú, robbanómotoros repülőgépet szerel össze magyar licence alapján, majd értékesíti Kínában. A zöldmezős beruházás keretein belül egy közepes méretű repülőtér, egy összeszerelő és karbantartó üzem, valamint a Magnus Pilot Academy pilótaképző centrumhálózat is felépül. A Magnus Aircraft kecskeméti üzemében készülő géptestekből és alkatrészekből, magyar szakemberek felügyelete alatt végszerelik és kezdik meg a kész légi járművek értékesítését.

Ezzel a kínai üzlettel 6 év alatt összesen 50 milliárd forint árbevételre tehet szert a kecskeméti gyártó, és összesen 600 munkatársat alkalmazhatnak a kecskeméti gyárban, amely kapacitásbővítés előtt áll. Emellett Kínában további 250 munkavállaló dolgozik majd az első ütemben.

A Fusion 212 típusú, robbanómotoros repülőgépeket követően az eFusion, vagyis az elektromos hajtású légijárművek kivitelére Kínába 2018-tól nyílik lehetőség, amely egy újabb, jövőbeni megállapodás tárgyát képezi és ez további bővítéseket is eredményez.

Októberben a vállalkozás újabb nagyszabású beruházását is bejelentette. Hárommillió dolláros befektetést hajt végre az Egyesült Államokban, ahol összeszerelő üzem és tudásközpont is létesül. A helyi



partnerrel történt megállapodás szerint zöldmezős beruházás keretén belül egy új repülőgép összeszerelő és karbantartó üzem, valamint a Magnus Pilot Academy vészhelyzeti képző központ is megkezdte működését 2017. március 1-jével.

A Szövetségi Légügyi Hatóságtól (FAA) a Magnus Aircraft már megkapta az engedélyt a Fusion 212 típusú benzinmotoros repülőgép amerikai sorozatgyártására, az engedély kiadásához a most elkészülő repülőgép végső helyszíni ellenőrzésére van még szükség. A Magnus azzal számol, hogy 2017-ben 30-35 gépet értékesít az Egyesült Államok piacán.

Az év végén Kenyával is együttműködési megállapodást kötött a cég, amelynek keretében két éven belül 30 darab repülőgépet értékesítenek az afrikai kontinensre.

A külföldi terjeszkedéshez hazai bővülés is szükséges. 300 főt terveznek felvenni a következő két évben a két alaptípus sorozat-

gyártásához, a 6-12 személyes repülőgépek gyártásának elindulásakor pedig további kapacitás- és létszám bővítés várható. Hazai kompozitgyártó, összeszerelő és karbantartó üzem építése is szerepel a cég tervei között. A legfrissebb információk szerint Pécsen tervezik felállítani a Magnus Pilot Academy rendszer központját.

Novemberben egy újabb rangos elismerést kapott a Magnus Aircraft. A kecskeméti repülőgépgyártó cég vehette át a 2016-os Dél-alföldi Innovációs Díjat. A díjat a Szegedi Akadémiai Bizottság és a Bács-Kiskun, Békés, Csongrád Megyei Kereskedelmi és Ipar-kamarák, valamint a Dél-alföldi Regionális Innovációs Ügynökség Közhasznú Egyesület alapította. Az átadón Katona Imre, a cég vezérigazgatója arról beszélt, hogy a Magnus Aircraft 2011-ben indult tevékenységének, innovatív megoldásainak és a munkatársak elhivatottságának köszönhető ez a rangos elismerés.

P.A.





Tehetséges ifjú kecskeméti járműépítők

MegaLux három díjjal tértek haza Dél-Afrikából

Nyolc nap, 4033 kilométer és három díj – ez a mérlege a Pallasz Athéné Egyetem MegaLux járműépítő csapatának. A napelemmel hajtott autók számára Dél-Afrikában megrendezett SASOL Solar Challenge elnevezésű nemzetközi versenyen mindenki megismerhette Kecskemét nevét. Egyetemünk hallgatói ugyanis nem csak a legeredményesebb kezdő csapat díját hozták haza, de harmadik helyen végzett a csapat, és elnyerték a Nemzetközi Napenergia Szövetségnek díját is.

A csapat még 2009-ben alakult. Ebben hallgatóként vett részt Kutasi Zoltán, aki ma már a MegaLux csapatvezetője. Az első járművük neve Megameter volt. Ez az autó egy olyan versenyre készült, ahol az volt a lényeg, hogy egy liter benzinnel melyik jármű tud nagyobb távot megtenni. A GAMF-os csapat 2009-ben azt a célt tűzte ki maga elé, hogy ezer kilométerig, azaz egy megaméterig jussanak el, innen ered a névvalasztás. Nagyon gyorsan elérték, sőt túl is szárnyalták ezt a célt. Már az első 2010-es versenyüket 1588 kilométerrel zárták. Ennek köszönhetően 500 induló közül a 8. helyen végeztek.

A következő céljuk már az volt, hogy a kilométerek helyett a fényel, a szó-lárral játsszanak, így lett az új járművük neve MegaLux. Ezzel indultak 2015-ben a

„Bridgestone World Solar Challenge” versenyen. Az ausztráliai megmérettetésen az a csapatok célja, hogy egyáltalán célba érjenek. Aki ugyanis képes teljesíteni ezt a távot a napenergia segítségével, már nyertesnek mondható. Így aztán olyan autót kellett építeni a GAMF csapatának, amely minimális energiával képes nagy sebességre, ugyanakkor rendkívül tartós is, hisz 3000 kilométert kellett megtennie. Ezen a versenyen hetedik helyen végzett a csapat.

Idén még nagyobb célt tűztek ki maguk elé, és elindultak a South African Solar Challenge elnevezésű versenyen, ahol megújuló energia segítségével nyolc nap alatt értek Pretóriából Fokvárosba. Szemben a tavalyi ausztráliai versennyel, ahol a gyorsaság volt a cél, idén a megtett kilométerek számítottak.

– Ez a verseny jóval bonyolultabb volt az

ausztráliainál, ugyanis az időjárás rendkívül kiszámíthatatlan Dél-Afrikában, és ez nagyon meglepett a dolgunkat – mondja Kutasi Zoltán, a MegaLux csapatvezetője.

– Az akkumulátorunk egy picit plusz energiát raktároz el, amit a naptól gyűjtünk reggelenként. Nagyon jól kell gazdálkodnunk ezzel az energiával, hogy ne fogyjon el a verseny során.

A szeptember 24. és október 1. között megrendezett South African Solar Challenge versenyen Pretóriából Fokvárosba kellett eljutni, kizárólag napenergia segítségével. A MegaLux nyolc nap alatt, 70 km/h-s átlagsebességgel 4033 km-t teljesített, ami kis híján a kötelező táv kétszerese. A versenyre úgy emlékeznek vissza, mint egy igazi ágyúgolyó futamra. Nyolc nap a folyamatos száguldásról szólt számukra.

– Minden napunk nagyon korán indult, hisz a versenyautó energiája csak a Napból jöhet, ami ugye nem nyolc órákor kel. Nekünk hat órára mindent össze kellett készítenünk, az autónak készen kellett állnia a versenyre – magyarázza Zoltán. – Ahogy feljött a Nap, a teteje már bedöntve várta, hogy feltöltődhessen. Azután pedig minden erőnkkel azon voltunk, hogy a legtöbbet hozzuk ki az adott naptól. A közúti forgalomban haladtunk, annyi segítségünk azonban volt, hogy előttünk ment egy motoros „marsall” is. A miénk vér profi volt, a kereszteződésekben megállította a forgalmat, hogy ne kelljen lassítanunk.

Nagy sikernek számít, hogy a jóval nagyobb stábbal és költségvetéssel rendelkező holland és japán csapat mögött lett harmadik a MegaLux.

– Mindenképp nagyon elégedettek vagyunk az eredményeinkkel – áruolta el a csapatvezető. – Jóleső érzés, hogy mi lettünk a legeredményesebb kezdő csapat, de ez nem



lenne olyan nagy érdem, ha mellette nem szerezzük meg a harmadik helyet is. Ez a kettő együtt óriási elismerés számunkra. Először talán nem tűnik olyan nagy dolognak, de a Nemzetközi Napenergia Szövetségnek díját is mi kaptuk meg, ami hihetetlen nagy megtiszteltetés. A versenyen is ezért gratuláltak nekünk a legtöbben.

A hazatérés és a gratulációk fogadása után már el is kezdték a jövő tervezését.

– Bár a korábbihoz képest jelentős tapasztalattal, de lényegében teljesen tiszta lappal indul a csapat. Nagy számban új csapattagokat kell bevonnunk a munkába, a különböző területekre új felelősöket, illetve csapatvezetőt is kell választanunk – mondja Kutasi Zoltán. – Most teljesen új autót kell építeni, ami hatalmas kihívás. A verseny szabályai minden negyedik évben változnak, és épp most van a fordulóév. Korábban nyolc, tavaly már hat négyzetméter napelemmel lehetett indulni, jövőre pedig már csak négy négyzetméter a megengedett. Ahogy a technológia fejlődik, fejlődnek a napelemek is, és a versenyautók tapasztalata is egyre bővül, ehhez igazítják a szabályokat is. A napelemes autók már most is olyan sok energiát tudnak gyűjteni, és annyira hatékonyan működnek, hogy sebességük már szinte a veszélyesség határát súrolja. Mi is mentünk 120 km/óra fölött a versenyen, ami már elég izgalmas egy ilyen nagyon könnyű, speciális autóval. Bizunk benne, hogy a megújult csapat jövőre ki tudja fejleszteni a MegaLux II-t, és további sikereket tud elérni a napelemes versenyautók nemzetközi versenyein.



A MegaLux 4,5 méter hosszú és 1,8 méter széles karosszériája szénszál erősítésű kompozit műanyagból készül. Formáját 3D-tervező szoftver segítségével alakították ki, majd szoftveres áramlásvizsgálatokat végeztek rajta, hogy minél alacsonyabb légellenállást érjenek el. A veszteségek csökkentése érdekében regeneratív fékrendszer, illetve kétkörös hidraulikus fékrendszere van a járműnek, és gondosan megtervezett, hangolható rugózással és lengéscsillapítással rendelkező futóművel látták el, melynek nagy részét szintén kompozit műanyagból gyártották. Az autó tömege a pilóta nélkül mindössze 170 kiló, ezért egy 2 kW-os villanymotor is elég a hajtásához. 15 részre osztották a napelemeit, ezeket külön kellett menedzselni a speciális MPPT szoftverrel. Egy 20 kilós lítium-ion akkumulátort is elhelyeztek a karosszériában, amivel borult időben is meg tud tenni bő 200 kilométert a MegaLux, a szabályok szerint ugyanis az akkumulátort szigorúan tilos külső forrásból tölteni. Az ausztrál verseny óta eltelt egy évben továbbfejlesztették az autót. Még több szenzorral látták el, hogy az új telemetria-szoftver segítségével pontosabb információkat kapjanak az aktuális állapotáról. A futóműbe is új alkatrészek kerültek, a speciális felniket is olyanokra cserélték, amelyekben nyomásérzékelő szenzorok is vannak. Most azonban eljött az idő, hogy egy teljesen új jármű tervezésébe, építésébe kezdjen a csapat az 2017-es ausztráliai versenyre.

MotoStudent kecskeméti motor alumíniumhabbal

Komoly sikert ért el idén ősszel a Pallasz Athéné Egyetem GAMF Műszaki és Informatika Karának legifjabb járműépítő csapata. A KEFO MotoStudent tagjai Spanyolországban a nemzetközi Motostudent versenyen mérköztek meg a legjobb műszaki egyetemek hallgatóival. Minden akadályt jól vett a csapat, egy műszaki hiba miatt azonban a végső futamon nem tudtak elindulni. Ennek ellenére ők hozhatták haza a verseny innovációs kategóriájának harmadik díját.



A kecskeméti csapat története két évvel ezelőtt indult. Ekkor figyelt fel Tímári Attila csapatkapitány a versenykiírásra. Lelkesedése átragadt két társára, így Nagy Tamással és Novák Pállal – akik gépészmérnök hallgatók – létrehozták a KEFO MotoStudent Járműépítő csapatot. Ekkor valójában még ők sem tudták, mire vállalkoztak.

A Motostudent ugyanis egy rendkívül összetett verseny. A csapatoknak meg kell tervezniük és építeniük egy versenymotort, amivel aztán egymás ellen versenyeznek a Motorland Aragon Moto GP pályán. Mindemelllett egy fiktív start-up vállalkozás keretében ki kellett dolgozniuk a motor 600 db/éves sorozatgyártásának üzleti tervét is.

Bár Spanyolországban egyetemi szinten zajlik a motorépítés, Magyarországon ez

nagy ritkaság, így a csapat tagjainak lényegében maguknak kellett rájönnünk, mi is a feladatuk.

– *Előbb 3D modelleket kaptunk a szervezőktől, majd amikor kifizettük az egymillió forintnak megfelelő nevezési díjat, kézhez kaptuk az alkatrészeket is* – meséli Attila. – *Annak érdekében, hogy zökkenőmentesen igényelhessünk szponzori támogatást, megalakítottuk a Magyar Járműépítő Egyesületet is 2015 májusában.*

A motorépítés és tervezés rendkívül időigényes munka. A motorblokk, a kerék, a gumi és a fékalkatrészek érkeztek Spanyolországból, minden mást – a váztól, a lengőkaron, a futóművön és az idomszettekig egészen az elektronikáig és a kipufogó rendszerig – a fiúk terveztek meg, a legtöbbet egyedivé is tették. Az alkatrészek 80 százaléka a Járműtechnológia Tanszék gyártástechnológiai műhelyében készült, a többi – például az 5D megmunkálást igénylő elemeket – a szponzorok segítségével gyártották le.

A versenynek van egy innovációs kritériuma is. A csapatoktól elvárják, hogy ne csak egy motort építsenek meg, de valami újdonsággal, innovációval is előálljanak. A KEFO MotoStudent csapat igen csak komolyan vette ezt a kikötést, és egy közel-múltban szabadalmaztatott új találmányt, az alumíniumhabot használta fel a motor vázának megépítéséhez.

– *Ezt az anyagot ilyen célra még senki sem használta, mi azonban rájöttünk arra, hogy az alumíniumhab váz mággal sokkal könnyebb és erősebb lesz a motor* – magyarázza a csapatkapitány. – *A habot szénszál erősítésű kompozit réteggel vontuk be, ennek a szendvicsszerkezetnek köszönhetően rendkívül nagy lett a motor teherbírása.*



Innovációnk különlegessége, hogy a váz egyetlen hegesztés nélkül, kizárólag ragasztással készült. Ezzel kapcsolatban meg is nyertük a Henkel egyik pályázatát.

A tervezés, az alkatrészek legyártása után a finomhangolás szakasza következett, amit már a pilóta, Hatos István orosházi műhelyében végeztek. Itt folyamatos ellenőrzéseken, méréseken estek át az egyes alkatrészek, hogy kiderüljön, minden a lehető legjobban működik.

Mindenközben a lányok a verseny statikus részére készültek, amelynek részeként egy fiktív start-up vállalkozást kellett létrehozniuk. – *Meg kellett terveznünk évente 600 motor sorozatgyártásának üzleti tervét* – avat be a részletekbe Joao-De-Oliveira Zsuzsanna Filipa, a GAMF műszaki menedzser szakos hallgatója. – *Ennek angol nyelvű prezentációját, 2 D-s szimulációját is elkészítettük, amely bemutatja a gyártás komplex folyamatát. Lényegében ugyanazt vetítettük le, mint amit a fiúk egy év alatt*

valósítottak meg, majd megfűszereztük egy kis mérnöki tudománnyal, folyamat automatizációval is.

A verseny statikus részének értékelésében az is fontos szempont, mennyire életképes a „megálmodott” vállalkozás. Olyan mélységeig kellett megtervezni a lehetséges gyártást, hogy tőke esetén akár el is indíthassák azt. A KEFO MotoStudent csapata természetesen Kecskeméten valószínűleg meggyárakat, hisz itt az infrastruktúra is megfelelő hozzá, valamint az oktatási háttér is a rendelkezésre áll. Feltérképezték a termelés pályázati háttérét is, az aktuális trendeket figyelembe véve a KKV-s szektorra építenék a gyárat.

– *Nem volt egyszerű a szponzorakérés sem, hiszen az országban teljesen egyedülálló versenyen szerettünk volna részt venni, ráadásul még semmit sem tudtunk felmutatni* – veszi át a szót Solymosi Anita, aki gépészmérnökként vesz részt a csapatban. – *Szerencsére, amikor látták a cégek, milyen komolyan vesszük a feladatot meglátták a csapatban a lehetőséget, így sikerült előteremtőnk a mintegy 13 millió forintos költségvetésünket. A Prémium Lakóautónak köszönhetően három lakóautót kaptunk a kiutazáshoz, a PADMA az utazás háttérét biztosította, de sokat segített a Kecskeméti Főiskoláért Alapítványa is.*

Október 5-étől 9-ig tartott a verseny, ahol első indulóként is remekül szerepeltek. Két húszperces prezentációt mutattak be a versenyen, egyiket a vállalkozásról, másikat az innovációról, azután öt percig kérdezhették őket a bírák. A MotoStudent által tervezett és épített versenymotor az innovációs kategóriában 100-ból 95 pontot ért el, a célegyenesben pedig a második leggyorsabb járműnek bizonyult.

Komoly sikerként könyvelhetik el, hogy a világon elsőként készítették el alumíniumhab-szén-szövet ötvözetből egy motor-kerékpár főtartóit, a legjobban várt végső futamon ugyanakkor egy komoly műszaki hiba miatt nem tudtak elindulni. Még az utolsó órákban is a hiba kiküszöbölésén dolgoztak, de végül fel kellett adniuk. Az azonban bőven adott okot az öröme, hogy ők hozhatták haza a verseny innováció kategóriájának harmadik díját.

Itthon egy újabb díjjal gazdagodott a csapat. Ők nyerték el az Automotive Hungary, Techtogether „Leginnovatívabb megoldás” különdíját. Már kitűzték maguk elé a következő céljukat is. A terveik szerint a 2018-as MotoStudent versenyen elektromos motorral fognak indulni.

– *pásztor* –



A piac beárazza az egyetemet

Interjú dr. Lukács Pállal, a Járműtechnológia Tanszék vezetőjével

Sokan azt hiszik a mai napig, hogy egy felsőoktatási intézmény dolga csak az oktatás. Diplomát adnak a hallgatók kezébe, akik a tudásuk mellé az évek során megszerzik a megfelelő tapasztalatot. Pedig a dolog ezen már jóval túlmutat. Egy igazán innovatív, a fejlődést folyamatosan lekövető egyetem már nem csak kész szakembereket bocsát a piacra, hanem a nemzetgazdaság fejlődéséhez is hozzájárul. Dr. Lukács Pállal, a Pallasz Athéné Egyetem Járműtechnológia Tanszék vezetőjével beszélgettünk.

– Folyamatosan figyelik a piac által támasztott igényeket és alkalmazkodnak ezekhez. Mi okozza a legnagyobb fejtörést?

– Ami nagy kihívás elé állítja a felsőoktatási intézményeket – nem csak Kecskeméten –, hogy most még nem feltétlenül tudjuk, tíz év múlva milyen új kompetenciákkal felvértezett szakembereket kellene képezni az ipar számára. Régen adottak voltak a mérnöki diszciplínák, amire képeztünk. Ehhez képest a folyamatos fejlődésnek köszönhetően létre fognak jönni olyan dolgok, amikről még csak nem is sejtjük, hogy ez mi lesz. Nekünk ehhez kell menet közben magunkat adaptálni. Az pedig csak úgy mehet végbe, ha a legszűkebb kooperációt hajtuk végre az iparral, annak igényeit folyamatosan be tudjuk építeni az oktatásba. Ez nyilván nem megy súrlódások nélkül.



– Mi okozza a súrlódást?

– A tudománynak és az oktatásnak a rendszere egy nagy és statikus dolog. Ennek a tetején, legfőbb szervezatként helyezkedik el a Magyar Tudományos Akadémia. Egy tekintélyelvű, hagyománytisztelő entitás. Már a gyakorlatorientált képzés bevezetése is egy kemény ellenállást hozott részükről, ugyanis sokan meg vannak arról győződve, hogy a gyakorlatorientált képzés egyfajta, a tudomány tekintélyelvűségével szembe menő folyamat, melynek résztvevői kétségbe vonják a tudomány és a professzorok tiszteletét. Ez nyilván nem így van, az akadémikusok tudása, tapasztalata megkérdőjelezhetetlen, elfogadottsága

pedig alaptétel a felsőoktatásban. Mi abból indultunk ki, hogy a nemzetgazdaság akkor fejlődik egészségesen, ha a vállalatok úgy érzik, a felsőoktatás a lehető legnagyobb mértékben – természetesen az akkreditációs keretek között – végrehajtja a nemzetgazdasági igényeket. Alkalmazkodnunk kell a változásokhoz.

– Mondana egy közeli példát erre az alkalmazkodásra?

– Folyik a képzés a járműmérnöki alapszakon, a jövő évtől pedig elindul a logisztikai alapszak. Ezekon túl az egyes alapszakokon belül is próbáljuk lekövetni az ipari elvárásokat. Például két éven belül a járműmérnöki képzésen belül elindítunk egy felületkezelő és fényező szakirányt. Ennek oka és célja rendkívül kézenfekvő: a Mercedes fényezőüzeme már most is 600 főt foglalkoztat, az újonnan épülő gyárnak köszönhetően pedig ez a szám a jövőben megduplázódik. Mire felépül, beindul a termelés az SMP lökhárítógyárban is. Ezeknek a cégeknek pedig szükségük van arra, hogy fényezés tekintetében alkalmazómérnöki ismeretekre is szert tegyen egy járműmérnök.

– Az innováció tehát folyamatosan jelen van az elméleti és gyakorlati képzésben is?

– Az innováció egy rendkívül összetett folyamat. Felsőoktatási intézményként a





mindenkori legfontosabb feladatunk az oktatás, de egyre inkább felelősségünk az is, hogy hozzájáruljunk a magyar nemzetgazdaság növekedéséhez. Amivel mi el vagyunk maradva Németországhoz képest, hogy itt a magyar tulajdonban levő stabil, erős kis és közepes vállalati beszállítói kör lényegesen kisebb. A bővülés elkezdődött, kezd kibontakozni egy olyan vállalkozói réteg, ami egyre magasabb hozzáadott értéket képes megteremteni. A nehézség az, hogy a beszállítói szegmensben óriási árverseny van, sok magyar beszállító elvérzik. Egyetlen lehetőség van: investálni a kiművelt emberfőkbe. Ennek segítségével pedig

létre kell hozni a vállalaton belül azt a fajta innovációs potenciált, ami képessé teszi őket a magasabb hozzáadott értékre.

– **Hogyan vesz részt ebben az egyetem?**

– Mi produkáljuk ezeket a kiművelt emberfőket. Duális képzés keretében akár kisvállalatoknak is tudunk képezni szakembereket, de a nagybeszállítóknak is tudunk segíteni abban, hogy egy integrátori tevékenység során ő maga képezze ki a saját beszállítóinak azokat a duális hallgatókat, akik utána a kapcsolatot jelentik a magasabb és az alacsonyabb szint között. És van egy harmadik lehetőség is: meg tudjuk azt is tenni, hogy ameddig az kisvállalatoknál kialakul

ez a fajta innovációs képesség, addig mi a saját szakmai állományunkból dedikálunk olyan embereket, akik ismerik az adott vállalat működését, és tudják őket segíteni a szakmai előmozdulásban.

– **Mennyire nyitottak a magyar vállalkozások ezekre a lehetőségekre?**

– A mai KKV szektorban van 5-10 százalék olyan vállalat, amely képes már magasabb hozzáadott értéket termelni, van 50 százalék, aki még mindig azt gondolja, hogy világlejtében el fog abból működni, hogy kap egy gyártási rajzot, és majd az alapján millió darabot gyárt. És van 20-25 százalék, amely már végrehajtott egyfajta technológiai korszerűsítést, vagy gondolkodott azon, hogy a humán erőforrást javítja, bővíti. De a szegmens még mindig nem képes arra, hogy szóbeli specifikáció alapján ő maga kidolgozzon egy új termékkört, ebből elkészítse az első, második, harmadik mintát, anyagot válasszon, elvégezze a tesztjeit, kipróbálja, és a nap végén egy versenyképes árajánlattal odaálljon az őt alkalmazó cégek elé. Minél több magyar KKV eljut oda, hogy a megrendelő elmondása alapján le tudja specifikálni a saját embereinek, hogy mi az elvárás, és ezt meg is tudják csinálni, annál inkább nő a versenyképességünk. Kecskemét számára nagy kihívás lesz a jövőben a Mercedes új gyárának építése, ehhez már egy magasabb fokozaton álló mérnök generációra lesz szükség. Nem elég, hogy növelni kell a kibocsátott



mennyiséget, hanem tudásban is bővíteni kell ezt a csapatot.

– Hogyan csapódik le ez az egyetemnél? Mi a fejlesztési irány?

– Ez többrétegű. Egyik oldalon olyan oktatóinknak kell lenni, akik nem egy zárt burokban élnek. Az oktatónak az egy feladata – amellett, hogy napi oktatási tevékenységet végezzen –, hogy követnie kell a saját szegmensében a műszaki tudományok fejlődését. Például, ha egy járműmérnök foglalkozik kormányművekkel, hajtáslánccal vagy futóművekkel, akkor többé-kevésbé tisztában kell lennie a legújabb fejlesztési eredményekkel. És az sem elég, hogy ismeri ezen fejlesztések irányzatait, hanem saját magának is részt kell vennie az előremutató kutatás-fejlesztési projekteken. Ismernie kell a szakma hazai és nemzetközi szereplőit, és ezekkel együttműködve részt kell vennie innovációs és kutatás-fejlesztési projekteken. Ezeknek megvannak a magyarországi iparvállalati, illetve akadémiai szektori együttműködői, akikkel együtt kell működni az adott területen.

– Az oktató pedig húzza magával a diákokat.

– Az intézménynek, amellett, hogy az elméleti és gyakorlati tudást átadja, van egy olyan felelőssége, hogy a hallgatót tanítsa meg bizonyos fajta team jellegű munkára, vonja őt be egyre nagyobb mértékű gyakorlati projektekre. Vannak az iparvállalatok számára végzett munkának olyan szintjei, például egyszerű mérések, automatizmusok mentén működő dolgok, amiket már itteni, tanulmányaikban előrehaladott hallgatókkal is el lehet végeztetni. Egyre inkább cél az, hogy minél több ilyen munkában működjenek közre a diákok. A hallgató a duális képzésben hét félév alatt 87 hetet eltölt az iparvállalatnál, és a második-harmadik



félévtől már egyre inkább lehet őt projekt-munkára használni. A végén pedig olyan értékes szakdolgozatokat írnak, melyek beárazhatók a piacon. Már a legelső végzett duális hallgatóknak voltak beárazott szakdolgozatai.

– Egy-egy projekt során melyik fél keresi a másikat?

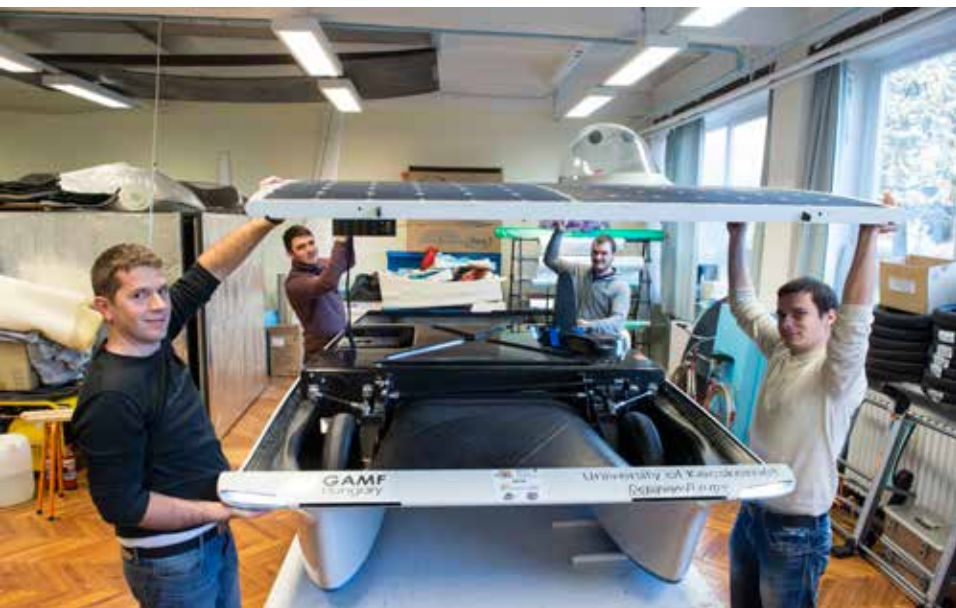
– Van, amikor idejön egy vállalat a saját igényeivel, mi pedig próbálunk az elvárásainak megfelelni, és van, hogy mi magunk gondoljuk úgy, hogy kiépítünk az intézményben valami kompetenciát. Ilyen például az a fejlesztőcsoport, amely Bári Gergely tudományos segédmunkatárs keze alatt dolgozik február óta. Ők egy adott járműtípus mechanikus verzióját átalakították elektromos hajtásúvá. Ennek az volt a célja, hogy kialakítsuk azt a fajta kompetenciát itt az egyetemen, hogy mi igenis egyre inkább értsünk a hibrid és elektromos járműhajtás dolgainak a lekezeléséhez. Ez nem öncélú, hiszen láttuk, hogy az újonnan épülő

Mercedes gyárban fokozott hangsúlyt kap a hibrid és elektromos járműhajtás. Nekünk is a jármű- és a gépészmérnök képzésben abba az irányba kell mennünk, hogy a hagyományos gépész ismeretek mellett/ helyett egyre inkább az informatikai, illetve a villamosmérnöki ismeretanyagokat kell majd belevonnunk a képzésbe.

– A világhíró és világhírű MegaLux fejlesztése hová tartozik a fentiek közül?

– A versenysport, amit például a MegaLux képvisel, a harmadik iránya a kompetenciakiépítésnek. Fejlesztői beépítettek egy elektromos hajtáslánccal, ami napelemből nyeri az energiát. Mindemellett olyan energiamedzsent rendszert építettek ki, aminek a működés közbeni adatait folyamatosan monitorozzák és elraktározzák. A MegaLuxban a legnagyobb érték mellett, hogy a hallgatók összeraktak egy versenyképes autót, hogy most már van egy több mint 3000 kilométeres ausztrál, és négyezernél is több kilométeres dél-afrikai versenyeredmény-halmazuk. Tehát több mint 7000 kilométeres legyűjtött mérési adatbázis van, amiből tudjuk, hogy a rendszer mikor és milyen körülmények között, hogyan szerepelt. Ez az adathalmaz pedig óriási érték. Nem valakinek a megrendelésére, elvárására dolgozunk, hanem olyan újabb ismeretanyagokat, kompetenciákat építünk ki, ami azt szolgálja majd, hogy amikor megjelenik egy leendő partner, meg tudjuk mutatni, rendelkezünk hozzáadott értékkel. A piac – és a hallgatók – pedig beárazzák az egyetemet, több hallgatónk lesz, illetve több iparvállalati együttműködő partnerünk, mindez pedig egyre inkább hozzájárul a nemzetgazdaság fejlődéséhez.

Csenki Csaba



Innováció a megyei kórházban

Egyre korszerűbb műszerek szolgálják a betegek gyógyulását

A technika rohamos fejlődésével szinte lehetetlenség lépést tartaniuk a hazai kórházaknak, elsősorban anyagi korlátaik miatt. A kecskeméti kórház azonban szép eredményeket mutathat fel az innováció terén. Mára az ország egyik legszebb és legjobb műszaki felszereltségű kórháza a Bács-Kiskun megyei, amely elsősorban a rendkívül sikeres pályázati munkának valamint az adományoknak köszönhető.

Egyező keleti és nyugati érdekek

2014 tavaszán adták át a megyei kórház öt-szintes, új szárnyát, amellyel új fejezet nyílt az intézmény történetében. Az új épülettel, a rendelőintézet bővítésével, a telemedicina bevezetésével egy 21. századi, modern egészségügyi ellátó rendszer jött létre Bács-Kiskunban. Ezzel az ország egyik legkorszerűbb intézménye lett a kecskeméti. A kórház vezetése azóta is azon munkálkodik, hogy a fejlesztések folyamatosak legyenek, így az elmúlt években számos jelentős beruházás valósulhatott meg az intézményben.

– A nyugati államok sem tudnak lépést tartani az orvostudomány fejlődésével, mi pedig ugyanarról a piacról vásárolunk, jóval szerényebb anyagi feltételekkel – mondja dr.

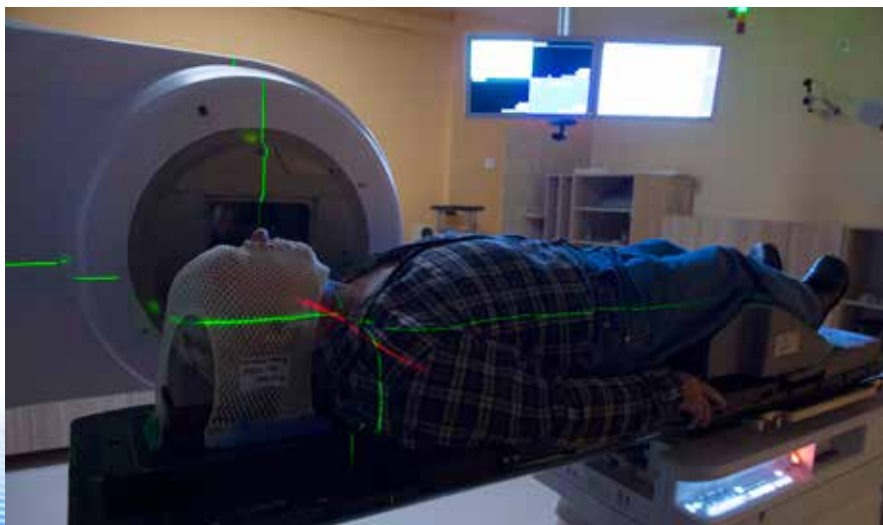


Horváth Zsolt, a megyei kórház orvos-igazgatója. – *Ennek ellenére csak 2015-ben több milliárdos műszaki fejlesztést valósítottunk meg pályázati forrásokból. Jelenleg is folyamatosan pályázunk, de nagyon sokat köszönhetünk szponzoraink, egyéni támogatóink nagylelkű adományainak is.*

High-tech az onkológián

Még 2015. év novemberében zárult le egy nagyszabású, több mint egymilliárdos fejlesztés, amelynek eredményeként Kecskeméten európai szintű onkológiai-sugárterápiás betegellátó rendszer valósult meg. Az onkoradiológia eddig is jobb helyzetben volt, mint az ország legtöbb intézménye, hiszen korszerű PET CT berendezése már évek óta szolgálta a betegek magas szintű kezelését. A tavalyi fejlesztés, a sugárterápiás eszközpark korszerűsítése révén azonban lehetőség nyílt az emelkedő tendenciát mutató daganatos betegségek széles spektrumának még magasabb színvonalú, komplex ellátására.

A Bács-Kiskun Megyei Kórház a Társadalmi Infrastruktúra Operatív Program (TIOP) keretében meghirdetésre került „Struktúraváltás támogatása az onkológia centrumok fejlesztésével” című konstrukcióban nyert vissza nem térítendő támogatást. A sikeres közbeszerzés, szerződés kötés után 2015 novemberében fejeződött be az új eszközök



beszerelése. A munkálatok végeztével 1,245 milliárd forint értékű beruházás valósult meg.

A beruházás eredményeként egy új, nagy teljesítményű, Varian gyártmányú lineáris gyorsító került telepítésre az onkoradiológián, amellyel az előző berendezéshez képest sokkal pontosabb, hatékonyabb, biztonságosabb, egyszerűbben ellenőrizhető és követhető sugárterápiás kezelések végezhetőek. A besugárzás ideje a nagyobb teljesítménynek köszönhetően rövidíthető, a gyorsabb kezelésekkal csökkenthető a várakozás.

A csúcstechnológiájú gyorsítóhoz hozzá tartozik egy magas színvonalú besugárzás tervezés, ezért a korábbi szimulátor cseréje is megtörtént egy korszerű CT szimulátorra. Ez a berendezés a besugárzás tervezésének, virtuális szimulációjának elengedhetetlen eszköze. A légzőmozgások okozta, az ép szövetek szükségtelen sugárterhelésének elkerülése is lehetségessé vált a légszerveirelt besugárzással. A kezelések pontossága és a hatékonyság növelése érdekében a berendezésekhez új pozicionáló és páciensrögzítő eszközöket is vásároltak. A pontosság és variálhatóság javulása mellett nagymértékben csökken az egyes fázisok közötti adat- és képátviteli idő. A dolgozók munkáját segíti továbbá az újonnan telepített betegadminisztrációs és kezelésellenőrző rendszer, így a jövőben még jobban ütemezhető a kezelések, gyorsabban hozzáférhetőek a szükséges betegadatok.

A sugárterápiás kezelések másik jelentős ága, a brachyterápia (mely a testüregi, szövetközi úgynevezett közel besugárzást jelenti) is megújult a kecskeméti onkológiai központban. Az új brachyterápiás afterloading berendezéssel és tervezőrendszerrel tovább mérsékelhető az egészséges szövetek dózisterhelése, növelhető



a hatékonyság és rövidíthető a kezelés időtartama. Tovább segítik a diagnosztikát és az előkészítő munkát a fejlesztés keretében szállított C-íves röntgen, 4D ultrahang berendezések. A különféle ellenőrző méréseket biztosítják az új dozimetriai eszközök, kiértékelő szoftverek.

– *A nagyszabású projekttel a Bács-Kiskun Megyei Kórház alapvető célja teljesült, hiszen elérhetővé vált a térségben és az ellátási területen kívül élő, daganatos betegségben szenvedők számára a legmagasabb technikai színvonalú, progresszív betegellátás* – hangsúlyozza dr. Svébis Mihály kórházigazgató. – *Eleget tudunk tenni a technológiai fejlődésből eredő kihívásoknak, hosszútávon is fenn tudjuk tartani a minőségi betegellátás magas színvonalát. Ezek a fejlett technológiák megengedik, hogy a sugárterápiát minden betegre, daganattípusra, annak helyzetére és méretére igazítsuk, ezáltal javítsuk a gyógyulás esélyét, és minimalizáljuk a súlyos mellékhatások kockázatát.*

Új 4D ultrahang berendezések

Tovább javult a stroke betegek ellátása a megyei kórházban, ugyanis idén áprilisban tíz millió forint értékű ultrahang-diagnosztikai eszközt vásárolt a Duna Aszfalt a megyei kórház Neurológiai és Stroke Osztálya számára. A hordozható eszköz évente legalább négyezer beteg vizsgálatát teszi lehetővé. Óriási előrelépést jelent a betegek állapotának felismerésében, a még pontosabb diagnózisok megalkotásában.

– *Egy stroke után öt évig nagy az esély egy újabb agyvérzésre. Ez az ultrahang azonban segíthet abban, hogy a nyaki verőér szűkületét még időben diagnosztizálják, ezzel megmentve a beteg életét* – mondja dr. Bihari Katalin, a Neurológiai és Stroke Osztály főorvosa. – *Emellett a koponyán belüli erek állapotáról is pontos képeket kaphatunk, ami az osztályon fekvő betegek monitorozása szempontjából nagyon hasznos.*

A kórház vezetésének egy másik nagy álma is valóra vált 2015 őszén. Egy egyedülálló program révén ugyanis a magyar népmesék világa elevenedett meg az új szárny Csecsemő- és Gyermekgyógyászati Osztály falain. A megyei kórház az országban elsőként valósította meg a gyermekek önfelelt gyógyulását segítő Csemetedoki elnevezésű programot. Egy különleges tapéta-technológia alkalmazásával varázsoltak mesebeli környezetet a három szinten : a Csecsemő- és Gyermekgyógyászati Osztály, a Csecsemő- és Gyermekgyógyászati Ambulancia és a Koraszülött Részlegen. Kecskeméten pedig mi más is lehetne a tapéták témája, mint



a helyi rajzfilmstúdió népszerű alkotásai: a Magyar népmesék illetve a Vízipók-csodapók sorozat motívumai.

– *Tavaly szeptember óta nap mint nap megtapasztalhatjuk, milyen csodaként élik meg a gyerekek a Csemetedoki programnak köszönhető mesebeli környezetet* – mondja dr. Kelemen Edit, a koraszülött részleg vezetője. – *Bebizonyosodott, hogy kiválóan működik ez a projekt: valóban gyógyító ereje van ezeknek a képeknek. Nem csak a gyerekek és a szülők fogadták nagy örömmel, de az itt dolgozók is büszkék lehetnek rá, hogy ilyen mesebeli környezetben dolgozhatnak.*

Korszerű eszközök a mesebeli környezetben

2016-ban számos műszeres fejlesztés is történt a koraszülött részlegen, amelyek nagy segítséget nyújtanak ahhoz, hogy az idő előtt született kisbabák mihamarabb elhagyhassák a kórházat. Áprilisban az Országos Mosolyért Egyesület egymillió támogatásból korszerű diagnosztikai eszközöket vásárolt. Ez az adomány tette lehetővé többek között az új, Magyarországon, sőt a világban is alig használt Calprotectin székletvizsgáló anyagok beszerzését. Ezek segítségével a csecsemők bélrendszer fertőzése már korán diagnosztizálható, és segít előre jelezni a gyulladás kiterjedését is. Ezzel az új diagnosztikai eszközzel sokkal korábban ki tudják mutatni azt a kórképet, amelynek halálzási aránya jelenleg 50 százalékos.

Augusztusban, a Szoptatás Hete alkalmából vehette át a kórház koraszülött részlege a Nutricia Early Life Nutrition adományát, egy speciális anyatejjelemző készüléket. Ez a műszer lehetővé teszi az egyéni



szabott táplálási programok kidolgozását, így minden eddiginél több koraszülött baba életminősége javulhat az adománynak köszönhetően. A készülék által nyújtott mérési eredmények pontosabb, személyre szabott terápiás lehetőségeket biztosítanak a Kecskeméti Perinatális Intenzív Centrumban ápolat koraszülöttek számára.

Augusztusban magánszemélyek támogatásának köszönhetően újabb fontos műszerrel gazdagodott a koraszülött részleg. Az adományokból egy 4,5 millió forint értékű, korszerű non invazív lélegeztető gépet vásároltak, amely a koraszülöttek hatékony ellátását segíti a Perinatális Intenzív Centrumban. Ez a gép lehetővé teszi, hogy szülei testi közelségében gyógyulhassanak, gyarapodhassanak az idő előtt született kisbabák. A kengurumódszer lényege, hogy az anya, illetve az apa töltsse be az inkubátor szerepét, így a koraszülött baba a lehető legszorosabb kapcsolatban lehet szüleiével a kórházban: – *Alkalmazásakor a baba a szülő mellkasán fekszik stresszmentes, nyugodt környezetben, a bőrkontaktus által biztosított optimális testhőmérsékleten. Így gyorsabban, egészségesebben fejlődik, stabilabb a légzése, a szív működése, hosszabb,*

nyugodtabb az alvási periódusa – magyarázza dr. Kelemen Edit.

A Hírös Koraszülöttekért Közhasznú Alapítvány által vásárolt lélegeztető gép lehetővé teszi a kengurumódszer alkalmazását kis születési súlyú, légzéstartogatásra szoruló koraszülöttek esetében is. Segítségével a szülő kezdettől fogva részt vehet a mellkasán fekvő lélegeztetett gyermek gyógyításában, gondozásában, fejlesztésében. Ezzel a modern, új típusú lélegeztető géppel a kenguruztatás 100%-os biztonsággal alkalmazható a legapróbb babák esetében is.

Idén októberben adták át a kórház ügyvezető Csenedelő szobáját, ahol az édesanyák és a koraszülött babák együtt relaxálhatnak. Az országban egyedülálló projekt az intézmény alapítványának bái bevételeiből valósulhatott meg a gyermekosztályon. Ezzel a projekttel zárult le 2016 végén a Csemetedoki program. Egy speciális ágy is helyet kapott a Csenedelőben, ebből összesen tíz darabot vásárolt az idén a kórház a bái bevételeiből.

November 17-én, a Koraszülöttek Napján egy különleges ajándékkal érkezett a koraszülött részlegre a Gézengúz Alapítvány. Egy Huplét, vagyis egy mozgás- és koordinációfejlesztő eszközt hoztak, amelyben együtt ringatózhat baba és mama. Ezzel nem ért véget a kórház és az alapítvány együttműködése, hamarosan ugyanis egy fejlesztő Gézengúz szobával is gazdagodhat a koraszülött részleg.

Itt többek között helyet kap egy olyan kád, amiben a neuro-hidroterápiának a speciális fogásait vízben tudják a babákkal végezni. Ez azért is fontos, mert a korábban született kisbabák túl hamar veszítették el a természetes magzatvíz közegét, nem tudtak a méhben eleget mozogni, forogni. Az új módszernek köszönhetően azonban bepótolhatják majd ezt a koraszülöttek a kecskeméti kórházban. A Gézengúz szoba eszközei 2017-től segítik majd a kisbabák sikeres gyógyulását és harmonikus fejlődését.

Pásztor Andrea



Hazaérkezett Dél-Afrikából a MegaLux napelemes autó



Lapzártakor kaptuk a hírt, hogy hazaérkezett Dél-Afrikából a Pallasz Athéné Egyetem MegaLux járműépítő csapatának napelemes autója. Ebből az alkalomból élménybeszámolóval egybekötött sajtótájékoztatót tartottak. Amint az előző oldalakon beszámoltunk, a mérnökhallgatók októberben harmadik helyezést értek el a világ egyik legjelentősebb napelemes autóversenyén, a South African Solar Challenge-n. A város polgármestere, Szemereyné Pataki Klaudia lehetőséget kapott arra, hogy kipróbálja a napelemes autót. Mint mondta, mindent megtesznek azért, hogy támogassák az ilyen típusú innovációkat. A járműipari tanszék sokféle kutatási programban vesz részt kecskeméti vállalatokkal közösen, melynek keretében az elektromos meghajtást fejlesztik. – *Azt gondolom, hogy a jövő autójának a részévé válik az a tudás, amit itt felhalmozunk* – mondta a polgármester. A MegaLuxon csaknem 400 darab napelemcella van. A hallgatók újabb futamokon már nem indítják a járművet, mert változnak a szabályok a napelemes autók versenyében. Jövőre így új négykerekűt építenek, amelyen jelentősen kevesebb napelem lesz.

Környezetbarát társasházat építenek a Csongrádi utcán



Hosszú évek óta rontotta a belvárosi látképet egy romos ház a Csongrádi utca 8. szám alatt, az egyik leglátványosabb kecskeméti útkeresztveződésben. Az épületet néhány

hónapja lebontották, november utolsó napjaiban pedig ünnepélyesen elhelyezték az alapkövét az itt épülő kilenclakásos társasháznak. A háromszintes társasházban kilenc lakás lesz, a legkisebb 63, míg a legnagyobb 138 négyzetméteres. Minden lakáshoz tárolóhelyiség tartozik, valamint egy parkolóhely a mélygarázsban. A létesítmény különlegessége, hogy leendő lakói mindössze néhány tízezer forintos éves fűtészámlával számolhatnak majd, mivel a tervek alapján AA-kategóriás energetikai minősítést kapott. – Megújuló energiát használ, víz-, levegő-, hőszivattyús fűtési rendszerrel szereljük, illetve automata szellőztető biztosítja majd a friss levegőt – tájékoztatott Utasi Péter, a Generál Centrál Kft. ügyvezetője. A Csongrádi utcai társasház a tervek szerint 2017 végére készül majd el.

Négyszáz óvodás alkotásai a VER-BAU rajzpályázatán



Az idén húszéves VER-BAU Kft. a város óvodáit kereste meg jubileumi rajzpályázatának hírével. Az akció igen népszerűnek bizonyult: több mint 400 kisgyerek küldte el rajzát a versenyre. A munkákat szakavatott zsűri, a Kecskeméti Rajzfilmstúdió munkatársai véleményezték. A rajzpályázat eredményhirdetését december első napjaiban tartották meg a Hírös Agórában. A vidám ünnepségen a cég ügyvezetője, Weninger Richárd köszöntötte a jelenlévő gyerekeket és kísérőket: – *A VER-BAU Kft. idén húszéves, ezért úgy döntöttünk, hogy a szokásoktól eltérően, ezúttal az ünnepeket fog ajándékozni. A születésnapunk alkalmából szeretnénk megajándékozni benneteket ezzel a sok szép játékkal. Annyi kreatív, ügyesen rajzoló gyermek van Kecskeméten és környékén, hogy az ajándékozást egy rajzpályázattal ötvöztük: kíváncsiak voltunk, milyen remek alkotások születnek majd. A díjazott rajzok alkotóit kupával és ajándékokkal jutalmazták, a csoportok pedig játékokat kaptak.*

Elektromos töltőállomások létesülhetnek Kecskeméten



Az elektromobilitás hazai ösztönzéséről szóló Jedlik Cselekvési Terv keretében megjelent egy pályázat, melynek köszönhetően megvalósulhat az elektromos járművek használatához szükséges alapvető infrastruktúra kiépítése és az elektromos mobilitás terjedése. Kecskemét város közgyűlése 2,6 millió forintos önerős támogatást szavazott meg a pályázathoz, melynek elnyerése esetén a város területén három töltőpontot alakítanak ki. A tervezett helyszínek: Budai kapu környéke, Katona József tér, Rudolf laktanya területe.

Korszerű lámpákkal bővül a közvilágítási hálózat



Három év után ismét bővül a közvilágítás hálózata Kecskemét területén. December elején 55 utcában kezdődött meg a közvilágítás fejlesztése Kecskeméten. Az önkormányzat megbízásából 140 lámpatestet szerelnek fel olyan utcákban ahol eddig akadtak sötét foltok. Az új lámpatestek fényereje jobb, mint a régebbi típusoké, a fogyasztásuk viszont alacsonyabb. Az önkormányzat által megbízott kivitelező szerint a lámpatestek 5–8 évig biztosan kifogástalanul működnek majd. – *Bízunk benne, hogy a város közvilágítási fogyasztása az új lámpákkal lényegesen kevesebb lesz. Elsősorban a fogyasztásuk és az élettartamuk miatt éri meg őket felszerelni, a városnak ez komoly megtakarítást jelent* – mondta Roza Károly, a Polar-Stúdió Kft. ügyvezetője.



Az Audi közvetlen beszállítói lesznek

Interjú Csengery Zsolttal, a Deltaplast Kft. ügyvezető igazgatójával

Idén húsz éve indult el a gyártás a kecskeméti Deltaplast Kft. első üzemcsarnokában. Az elmúlt két évtized dinamikus fejlődésének köszönhetően mára a PET előforma, illetve a gépkocsialkatrész-gyártás meghatározó piaci szereplőjévé vált a cég. A Deltaplast története most fontos mérföldkőhöz érkezett. A közel-múltban vált bizonyossá, hogy 2017-től az Audi közvetlen beszállítói lesznek. Csengery Zsolt ügyvezetővel, akit november végén, a kecskeméti Príma gálaesten megyei Év Vállalkozója díjjal tüntetett ki a VOSZ, az évfordulóról és erről a fontos előrelépésről beszélgettünk.

– **Hogyan emlékszik vissza a cég megszületésére?**

– Bár a Deltaplast Kft. 1991-ben jött létre családi vállalkozásként, csak 1996-ban kezdtük meg a termelést – mondja Csengery Zsolt. – Öt évet fordítottunk a felkészülésre, az útkeresésre, a piaci viszonyok feltérképezésére. Én kíváncsi voltam más országok üzleti gyakorlatára is, ezért külföldön vállaltam munkát, hogy kint szerzett tapasztalataimmal is segíthessem a cég működését. Előbb Svájcban, majd az Egyesült Államokban dolgoztam, mindkét helyen nagyon sokat

tanultam. A kint megismert üzleti kultúra pozitívumait pedig igyekeztem átültetni a Deltaplast életébe is.

– **Milyen háttérrel indulhatott el a gyártás, és hogyan bővült a cég?**

– Idén húsz éve kezdte el cégünk a gyártást az egykori Rudolf laktanya egy bérelt épületében. A téveszek mellékágainak felszámolásakor sikerült megvásárolnunk három használt fröccsöntő gépet, ezek jelentették gépparkunk alapját. 1996-ban háztartási és ipari alkatrészeket kezdtünk gyártani, a kapacitás bővülésével pedig fontosnak tartot-



tuk saját telephelyünk létrehozását. 1998-ban a Mártírok útján épült meg első saját üzemcsarnokunk, ahol műszaki termékeink gyártása folyik, folyamatos optimalizálás mellett. Másik divízióink telephelye a Juhász utcán van. Itt PET előformákat készítünk, amit a folyékony termékek csomagolásához használnak szerte az országban, felmelegítés és felfűtés után. Főképp hazai piacra termelünk, de a környező országokban is vannak állandó vevőink.

Csengery Zsolt 1971-ben született Budapesten, családja még kisgyermek korában költözött Kecskemétre. 1992-ben végzett a GAMF-on gépészmérnök-ként, műanyag szakon. 1991 óta irányítja ügyvezetőként a Deltaplast Kft-t, előtte Svájcban és az Egyesült Államokban is dolgozott. Elnökhelyettese a Kreatív Tudásközpont Közalapítványnak. Három gyermeket nevelnek feleségével, szabadidejében legszívesebben vitorlázik.

– Az elmúlt két évtizedben vezető szerepet sikerült szerezniük a hazai piacon. Mely cégek a legfontosabb partnereik?

– PET előformáink kiemelt vevői a régióban többek között a Royalsekt Zrt., a Maspex Olympos Kft. valamint a Szentkirályi Ásványvíz Kft., amely a 2004-es Párizsi AQUA-EXPO óta megsokszorozta gyártókapacitását. Velük együtt fejlődünk, bővültünk mi is. Hús autógyárnak vagyunk közvetett beszállító, 2017-től pedig az Audi közvetlen autóalkatrész szállítójává lépünk elő.

– Nagyon kevés hazai cég büszkélkedhet azzal, hogy egy ilyen nagy autógyár első szintű beszállítója legyen. Mit tettek ennek érdekében?

– E mögött a siker mögött két év kitartó munkája van, de kollégáim most is folyamatosan tárgyalnak ezzel kapcsolatban Németországban. Nagy elismerés és nagy kihívás is számunkra, hogy az Audi első körös beszállító lehetünk. Ez azt is jelenti, hogy már a tervezői folyamatban is részt kell vennünk, együttgondolkodva, együttműködve az autógyár szakembereivel.

– Kecskemét gazdasági fejlődése egyre inkább kiélezi a munkaerőhiány kérdését. Önöket mennyiben érinti ez a probléma?

– Annyi biztos, hogy ma már sokkal nehezebb jó munkatársat találnunk, mint régen. Jelenleg 115 dolgozónk van, bár ekkora cégnél nem szokás, HR-es kolléga is segíti kollektívánkat. Munkatársaink megtartása érdekében jelenleg is szerve-



Csengery Zsolt (középen) dr. Dávid Ferencsel (balról) és Weninger Richárddal a megyei Év Vállalkozója Díj átadásán, a kecskeméti Príma gálaesten

zeti fejlesztés zajlik a cégnél. A multikkal ellentétben nagy előnyünk, hogy számunkra a dolgozók nem csupán számokat, teljesítendő feladatokat jelentenek. Ők munkatársak, és mindegyiküknek fontos szerepe van cégünk életében. Kis szervezetünk erőssége, hogy sokkal gyorsabban tudunk reagálni a gazdasági változásokra. A versenyképes fizetések mellett a családias légkör, a munkatársak tisztelete, megbecsülése is hozzájárul ahhoz, hogy ne érintsen minket a munkaerőhiány.

– Az is jó hatással lehet a cég életére, hogy az ügyvezető maga is részt vesz a fejlesztésekben.

– Számomra nagyon fontos, hogy az ügyvezetés mellett bekapcsolódhassak a

mérnöki csoport munkájában. Rendszeresen kiveszem a részem egy-egy új projekt tervezési, megvalósítási feladataiból. Számomra ez jelenti a pozitív energiát a munkám során.

– Mit vár a következő évtől?

– Természetesen a legjobbakat. Elsődleges célunk, hogy minden tekintetben megfeleljünk az Audit jellemző legmagasabb szintű követelményeknek. Emellett bízunk abban, hogy termelésünk más területein is szép sikereket könyvelhetünk majd el. Ennek kulcsát leginkább az innovációban látom. Hisz a már szinte követhetetlen technikai fejlődés, a napról-napra változó kihívások világában csak a folyamatosan fejlődő cégeké a jövő.





Magyar mérnökök dolgoznak a Knorr-Bremse úttörő megoldásain

A jövő teljesen automatizált teherautói már köztünk járnak. Magyar mérnökcsapat hozzájárulásával készültek e területen a Knorr-Bremse úttörő megoldásai, amelyeket a cégcsoport a 2016-os hannoveri autókiaállításán (IAA) mutatott be őszel, óriási sikerrel.

A Knorr-Bremse a vezető szakmai kiállításon a fő hangsúlyt az újfajta vezetésmogató rendszerekre és az automatizált vezetési funkciókra helyezte. A globális piaci és technológiai vezető vállalat az innovatív és intelligensen hálózatos fék-, kormány- és erőátviteli rendszereivel a biztonságos és hatékony mobilitásra kifejlesztett speciális megoldásait mutatta be. A kiállítás látogatói megtekinthették egy teljesen automatizált teherautó le- és felrakodási műveleit is.

– Az IAA központi témája az automatizált vezetés és a telematika nyújtotta új dimenziók lesznek – nyilatkozta a kiállítás előtt dr. Peter Laier, a Knorr-Bremse AG vezetésének haszongépjármű-rendszerek részlegéért felelős tagja. – Sok olyan év után, amelyek alatt a piacokon a biztonság és az üzemanyag-gazdaságosság szempontjai domináltak, most új területek mozgatják az ágazatban az innovációt. Ez az, ahol rendszerkompetenciánk előnyt

jelent számunkra, amint az látható például az új holtterfigyelő rendszerünkön és mindegyiknél egy olyan rendszeren, amellyel a tehergépjárművek önjáró módon közlekedhetnek a telephelyen. Üzenetünk világos: aktív szerepet fogunk játszani a teljesen automatizált vezetés előkészítésében – mondta dr. Peter Laier.

A már piacon lévő több százezernyi vezetésmogató rendszerrel kapcsolatos (ABS, ESP, aktív sebességtartás, sávhagyásra figyelmeztető és vészfékezési rendszerek) tapasztalataira támaszkodva a Knorr-Bremse az IAA-n egy a magyarországi Kutatás-Fejlesztési Központban kifejlesztett, teljesen automatizált teherautóval mutatta be, hogyan végezhető el biztonságosabban és hatékonyabban a telephelyen végzett fel- és lerakodási műveletek.

A félpótkocsi szerelvény a szállítmány fel- vagy lerakodásához automatikusan a rakodóálláshoz hajt. Környezetérzékelő rendszerének és a különböző szenzorokból nyert adatoknak a segítségével a jármű ügyesen manőverez a fel- és lerakodáshoz, és veszély észlelésekor automatikusan megáll. Ennek az az előnye, hogy csökken az összetett manőverezések közbeni kisebb károk veszélye, és megszűnnek a hibás állásválasztásból eredő idővesztések. A gépkocsivezető kormány mögött töltött ideje szintén lerövidül, ami lehetővé teszi számára, hogy kivegye a törvény által előírt pihenőidejét. Amint megkezdődik az önálló

A Knorr-Bremse hazánkban

A kecskeméti székhelyű Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft. a vállalatcsoport haszongépjármű üzletágának stratégiai fontosságú gyártó- és fejlesztő bázisa valamint a közép-kelet-európai értékesítés központja. Közel 900 főt foglalkoztat Kecskeméten és Budapesti Kutatás-Fejlesztési Központjában.

Főbb termékei a levegő előkészítő egységek, légszárítók, kézfékek, ABS szelepek, elektronikai egységek és egyéb szelepek, valamint négycsatornás szintállító modulok, melyek a legkorszerűbb haszongépjármű fékrendszerek elemeit alkotják. A Haszongépjármű-üzletág magyarországi fejlesztőközpont meghatározó szerepet tölt be a Knorr-Bremse kutatási -fejlesztési tevékenységében, budapesti és kecskeméti telephelyeken működve.

Az intézetben elektropneumatikus fékrendszerek (EBS - Electropneumatic Brake System), járművezető-asszisztens rendszerek (DAS - Driver Assistance Systems), szintszabályzó rendszerek, hajtáslánc-komponensek, léggellátó rendszerek fejlesztése folyik. A magyarországi kutatás-fejlesztési központban működik a vállalatcsoport jövőbeli, innovatív termékeinek fejlesztésével foglalkozó előfejlesztési osztálya (Advance Engineering) is.

manőverezés a rakodóhelyen, egy okostelefonra telepített alkalmazás tájékoztatja a vezetőt a rakodás állapotáról, és csak akkor kell visszatérnie a vezetőfülkébe, ha a teherautó készen áll a telephely elhagyására.

A tehergépjárművek holttérfigyelő rendszerét a Knorr-Bremse magyar mérnökei a lakott területeken előforduló balesetek számának jelentős mértékű csökkentése érdekében fejlesztették ki. A városi forgalomban a jobbra kanyarodó tehergépkocsik ugyanis komoly veszélyt jelentenek a kerékpárosokra és a gyalogosokra nézve. A számos külső tükör ellenére a vezető az ülés magas helyzete miatt nehezen látja a járművéhez közel lévő többi közlekedőt. Egy kamerát és a jármű melletti teret ellenőrző radart használva a Knorr-Bremse holttérfigyelő rendszere a közlekedés többi résztvevőjének észlelésével és a rájuk vonatkozó figyelmeztetéssel csökkenteni tudja az ilyen helyzetekkel járó kockázatot.

Egy másik novum, a magyar fejlesztők szoftverével vezérelt elektronikus rögzítőfék a vezető számára egy sor biztonsági és kényelmi funkciót biztosít, pl. a rögzítőfék automatikus behúzását és kiengedését. Európában – így Magyarországon is – a vállalat folyamatosan fejleszti TEBS G2.2 elektronikus pótkocsifékező rendszerét, amelynek legújabb újdonsága a pneumatikus támogatású intelligens szintszabályozás. Az ilv hagyományos pneumatikus vezérlés nélkül működik, ami a járműgyártók számára megkönnyíti a beszerelést, és további előnyöket kínál, mint a rámpamagasság előprogramozása automatizált manőverezéshez. **V. J.**

Magyar Gazdaságért Díj

Így értékelte Bíró Attila, a KNORR-BREMSE Fékrendszerek Kft. ügyvezető igazgatója 2016-ot a Kecskeméti Lapokban:

– Az elmúlt 18 hónapban több mint 20 új gyártósor érkezett gyárunkba, közel 180 féle új termék gyártását kezdtük meg. Ezzel Kecskeméten létrejött a közép- és nagyserozatú szelepek gyártási központja. 2016 egyrészt a tavaly megkezdett áttelepítések befejezését jelentette, másfelől pedig az új termékcsaládok készítésének megtanulását. A munka az elhivatottság jegyében zajlott, elköteleztük magunkat a folyamatos növekedésnek. Örömmel mondhatom el, hogy részben ennek a hozzáállásnak köszönhetően is jövőre a kecskeméti gyárban új áttelepítések indulnak.

Egy személyes meglepetést is tartogatott az év vége Bíró Attila számára. December elején, a Vállalkozók Napján, a főváros-

ban rendezett országos ünnepségen Varga Mihály nemzetgazdasági minisztertől a Magyar Gazdaságért Díjat vehette át.





A BÁCS-KISKUN MEGYEI KERESKEDELMI ÉS IPARKAMARA ÉVZÁRÓ ÜNNEPI KÜLDÖTTGYŰLÉSE



Oberbank – ügyfélközpontú bank, személyre szabott konstrukciókkal

Interjú Szabó Pállal, az Oberbank kecskeméti fiókvezetőjével

Új vezető áll a kecskeméti Oberbank élén. Szabó Pál szeptember óta vezeti a helyi fiókot, mely már hat éve fogadja ügyfeleit. Az osztrák tulajdonú bank rendkívül ügyfélcentrikus. Tulajdonosai azt vallják, ha együtt gondolkoznak az ügyféllel, rászabnak egy-egy konstrukciót, mindannyian jól járnak hosszú távon. A bizalmat azzal nyerik el végképp, hogy akkor sem engedik el ügyfelük kezét, ha az bajba kerül.

– Meséljen kicsit az Oberbankról, hiszen vannak, akik számára még nem cseng ismerősen a név!

– Az Oberbank egy osztrák tulajdonú, közel 150 éves hagyományokkal rendelkező bank, melynek Linzben van a központja. Linz környékén három kisebb tartományi bank hozta létre 1869-ben. A bank alapszabálya garantálja a bank függetlenségét, ami abban áll, hogy egyik alapító tulajdonos sem kerülhet többségbe. 1986 óta a Bécsi Értéktőzsdén van a tulajdonosi jogokat megtestesítő részvények 30%-a. Magyarországon 2007 óta van jelen, Budapesten két, vidéken pedig hét fiókkal. Ezzel nagyjából lefedi az országot. Üdítő kivétel a bankpiacon, hogy a jövő évben további két bankfiók nyitását tervezzük. Ez szintén kicsit kiemel minket a hazai pénzintézetek közül, mert a versenytársaknál inkább a bezárások voltak napirenden az utóbbi időben.

– Ezek szerint a válság nem rázta meg az Oberbankot?

– Bár a 2008-as időszakot követően a pénzügyi szektort elég rendesen megrázta a válság, a banki részvények árfolyamai történelmi mélységekbe zuhantak, az Oberbank mindeközben csak egy kisebb visszaesést, inkább stagnálást követően tartós növekedési pályára állt. Nincsenek benne nagy ingadozások, lassan növekvő trend van. A bank stabilan nyereséges, kiszámítható növekedés jellemzi.

– Minek köszönhető a válság idején a stagnálás és a kiszámíthatóság?

– Több tényezője volt. Az egyik a meglehetősen konzervatív finanszírozási politika, amikor a válság előtti időszakban a bankok

jellemzően szélesre tárták a finanszírozási kaput a vállalkozói és a lakossági oldalon, és a fedezetelvárásokban és a kockázattalvállalási hajlandóságban merészek voltak, az Oberbank akkor is aprókat, óvatosakat lépett, és nem voltak nagy hitelbedőlései. A másik az ügyfelekhez való közelség. Igyekszünk az ügyfeleinket jól megismerni, a lehetőségeiket és persze az új – és régi – kihívásaikat, és együtt törekszünk a mindkét fél számára elfogadható, jó megoldások megtalálására. A harmadik a költség-hatékonyság. Nagyon fontos tényező egy banknál, hogy milyen költség-bevétel mutatóval dolgozik. Nálunk ez is egy nagyon jó mutató az átlaghoz képest. Emellé társul egy nyereséges működés. Az ügyfeleknek ez azért fontos, mert tudják, hogy a megtakarításuk jó kezekben van, aki pedig finanszírozásban gondolkodik, tudja, hogy erre hosszú távon lehet építkezni. Akkor is, amikor esetlegesen probléma merül fel. A bank alapvetően konzervatív finanszírozási politikát folytat,



viszont ha egy ügyféllel kapcsolatba kerül, akkor nagyon hosszú távon szeret tervezni. Ez azt is jelenti, hogy akkor is megpróbálja a kezét fogni és együtt gondolkodni vele, ha probléma merül fel.

– Felfedeztem némi hasonlóságot a takarékszövetkezetekkel.

– Talán van egy kicsi hasonlóság a kettő működése között. Bár a takarékok működését nem ismerem, de nálunk nagyon fontos

a személyes kapcsolat. Azt gondolom, hogy a „bankolás” egy bizalmi kérdés, személyes kötődés. Ennyiben nagyon hasonlóak a működési alapok. A személyes kapcsolatok alapján kialakítani a bizalmi kötődést, amivel hosszú távon kiszámíthatóan lehet együtt tervezni. Annyiban viszont mindenképp más, hogy mögöttünk egy nagyon komoly Közép Európai szereplő van.

– **Kik a legfőbb ügyfeleik?**

– A legfontosabb ügyfélkörnek a KKV szegmenst tekintjük, hagyományosan mindig is egy vállalkozóbarát bank voltunk.

Persze ez nem jelenti azt, hogy nincs lakossági kiszolgálás, de a bevételek, az ügyfélszám, az eredményeink döntő részét a

vállalkozói szektor hozza. A vállalkozások finanszírozásánál nálunk nincsenek diszpreferált ágazatok.

– **Mit kínálnak a kkv-knak?**

– Gyakorlatilag a teljes finanszírozási és megtakarítási palettát kínáljuk, akár beruházásokról, akár forgóeszköz-finanszírozásról van szó, mindenféle megoldás elérhető. Bár klasszikus értelemben nem gondolkodunk termékekben, ahogy a nagyobb versenytársak. Mi azt szeretjük, ha megismerjük a vállalkozást, látjuk működésének legfontosabb paramétereit, megnézzük, mik a specifikumai, és arra igazítunk egy finanszírozási struktúrát. Ez hosszú távon sokkal inkább együtt gondolkodásra adhat okot egy cégnél.

– **Ez azt is jelenti, hogy személyre szabják?**

– Így van, adott esetben, ha van egy beruházási hitel, amit felvesz egy vállalkozás 4-5 évre, és azt tapasztalja, hogy nem úgy alakult a piac, ahogy tervezte, akkor mi azt javasoljuk, ülünk le, derítsük ki az okokat, nézzük meg, hogy kinek mi volt a felelőssége, hogyan lehet ezt kijavítani, és igazítsuk hozzá a várható kifizetéshez a megtérülést. Ha kell,

toljuk el a beruházási hitel futamidejét, hiszen ez kisebb terhet jelenthet a cégnek. Természetesen azt elvárjuk ilyen esetben, hogy a cég is tegye meg a saját lépéseit, amivel a hatékonysága javítható, hiszen a tulajdonosnak is elemi érdeke, hogy az általa befektetett pénz megtérüljön. Ettől kezdve pedig közös érdeknek tekintjük, hogy megoldást találjunk ezekre.

– **Azt mondta, a magánszemélyeket is várja az Oberbank.**

– Természetesen magánszemélyek esetében a teljes jelzáloghitel-kínálat ren-

delkezésre áll, valamint mi is részt veszünk a CSOK közvetítésében. Bankfiókjainkban olyan kollégák ülnek, akik többéves tapasztalattal rendelkeznek a lakossági finanszírozásban és a támogatások közvetítésében.

Van közös pont a bank és a város életében, hiszen az Oberbank klasszikusan egy olyan pénzügyi intézet, mely nagyon szereti az ipari cégeket.

delkezésre áll, valamint mi is részt veszünk a CSOK közvetítésében. Bankfiókjainkban olyan kollégák ülnek, akik többéves tapasztalattal rendelkeznek a lakossági finanszírozásban és a támogatások közvetítésében.

– **Mely termékeket emelné ki a palettából?**

– Általában az egyedi megoldásokat szeretjük, de a vállalkozók részére gyorsan elérhető megoldásunk az Expressz Folyószámlahitelünk, ami 75 millió forintig elérhető egy kis- és középvállalkozás számára, és gyakorlatilag tárgyi fedezet nélkül igénybe vehető. Természetesen az adott vállalkozás minősítésétől, pénzügyi adataitól függ az,

– **Az, hogy Kecskemét ipari várossá válik, jelent új lehetőségeket az Önök számára?**

– Abszolút. Van közös pont a bank és a város életében, hiszen az Oberbank klasszikusan egy olyan pénzügyi intézet, mely nagyon szereti az ipari cégeket. Linz, ahol a központunk van, egy iparváros, így komoly hagyományai vannak az ipari vállalkozások kiszolgálásának, őket nagyon szívesen finanszírozzuk. Ilyen szempontból nagyon örülök, hogy a kecskeméti fiókot vezethetem, hiszen az ipar az utóbbi években itt is nagyon komoly fejlődésnek indult, és úgy tűnik, ez folytatódik tovább. Egyre több olyan céggel kerülünk kapcsolatba, akik valamilyen úton-módon, közvetetten vagy közvetlenül az autógyártáshoz kapcsolódnak, kölcsönösen kihasználjuk ezeket az előnyöket.

Cs. Cs.



Erősödik a megye gazdasága

Újra itt a TOP 100 Bács-Kiskun megye 2016 kiadvány

A megye gazdasági pozíciója 2012 óta folyamatosan javul, ennek köszönhetően, amíg a korábbi években az egy főre jutó GDP tekintetében 13-14. helyen álltunk, mára a stabil 9. helyet mondhatjuk magunkénak. Elsősorban a járműgyártásnak köszönhető Kecskemét és környékének felfelé ívelő gazdasági státusza – többek között ez is elhangzott a TOP 100 Bács-Kiskun megye Gazdasága 2016 című kiadvány bemutatóján.

A Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara 2002-ben vállalkozott először arra, hogy a megye gazdaságát számottevően meghatározó szereplők és folyamatok elemzését elkészíti, kiadványba szerkeszti. Néhány év kihagyás, valamint hivatalok szerkezetváltása sem szakította meg ezt a sokak által ismert és elismert hagyományt, így most, 2016-ban újra megszülethetett a kiadvány.

– *Hatalmas öröm számunkra, hogy Magyarország tartós gazdasági növekedésének időszakában számot adhatunk hazánk legnagyobb földrajzi területű megyéjének fejlődéséről, amelyhez nagymértékben hozzájárul 100 legkiválóbb gazdasági társaságunk is* – hangsúlyozza Gaál József az évkönyv bevezetőjében.

A kiadványba bekerülő társaságok kiválasztásánál a Bács-Kiskun megye illetékeségi területén székhellyel rendelkező, kettős könyvvitelt vezető naptári évvel azonosan működő vállalkozásoknak a 2015-ös üzleti évről, és az elért üzleti éves vállalkozások 2014-ben kezdődött üzleti évről benyújtott



társaságiadó-bevallásokban szereplő adatok szolgálták alapul.

December elsején Gaál József, a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara elnöke köszöntötte a kiadványt bemutató rendezvényen megjelenteket, valamint értékelte a tavalyi év megyei vállalkozói teljesítményét: – *Nagy öröm számomra, hogy ismét el tudtuk készíteni partnereinkkel közösen ezt a kiadványt. Úr keletkezett abban a rövid időszakban, amikor ez nem történt meg, épp ezért bízom benne, hogy a jövőben is képesek leszünk tartani ezt a kiváló és nagy érdeklődésre számot tartó munkát, valamint ennek eredményeit* – mondta előadása előtt Gaál József.

Ahogy a kamara elnökének prezentációjából kiderült, a gazdasági ágak szerinti megoszlás alapján a megyében működő TOP 100 adózó összesen 6 nemzetgazdasági ágból származik. A megyei TOP 100 vállalkozásból a legtöbb, 56 társaságot a feldolgozóipar adja, amelyet a kereskedelem, gépjárműjavítás követ, 30 adózóval. Szintén dobogós helyen áll az építőipar, 7 vállalkozással. A TOP 100 vállalkozás közül 4 cég főtevékenysége a mezőgazdaság, 2 társaságnak a vízellátás, a szennyvízgyűjtés, illetve annak kezelése, a hulladékgazdálkodás, míg szállításban és raktározásban 1 vállalkozás tevékenykedik.

Bács-Kiskun megyében a saját tőke összege 1110, 3 millió forintot tett ki 2015-ben, ami 14, 6 százalékos növekedés a bázishoz

mértén, mely elsősorban az eredménytartalék 7,18 milliárd forintos növekményének és a mérleg szerinti eredmény 40,6 milliárd forintos emelkedésének köszönhető.

A NAV Bács-Kiskun Megyei Adó- és Vámigazgatósága, valamint a Központi Statisztikai Hivatal Szegedi Főosztálya idén is kitaró és hűséges partnerként támogatta a kezdeményezést, így a nyilvánosság előtt, minőségi szakmai elveket követve kerülhetnek bemutatásra a térség legjobb vállalkozóinak üzleti eredményei, valamint kimagasló teljesítménye.

Benda Ferencné, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Bács-Kiskun Megyei Adó- és Vámigazgatóságának igazgatója ismertette a hivatal elemzését a megye gazdaságáról.

Mint elmondta, a 100-as sorrendet a vállalkozások 2015-ös, illetve eltérő üzleti éves vállalkozások esetén a 2014 nettó árbevétele alapján állították fel. A TOP 100-as, az ágazati TOP 10 és a vám TOP 30 kigyűjtéséhez eredményenként összesen 139 vállalkozást választottak ki, és kerestek meg nyilvános adataik megjelenítése érdekében. Az adózók csaknem 70%-a hagyta jóvá, hogy adatai részben vagy egészben szerepelhessenek a kiadványban. A nem hozzájárulók adatait „n.ny.” rövidítéssel helyettesítették a szerkesztők. A vállalkozások közül a TOP 100 kategóriába tartozó cégek 70 százaléka a NAV által megbízhatónak nevezett, a maradék 30 százalék pedig az általános adózási kategóriába tartozik.



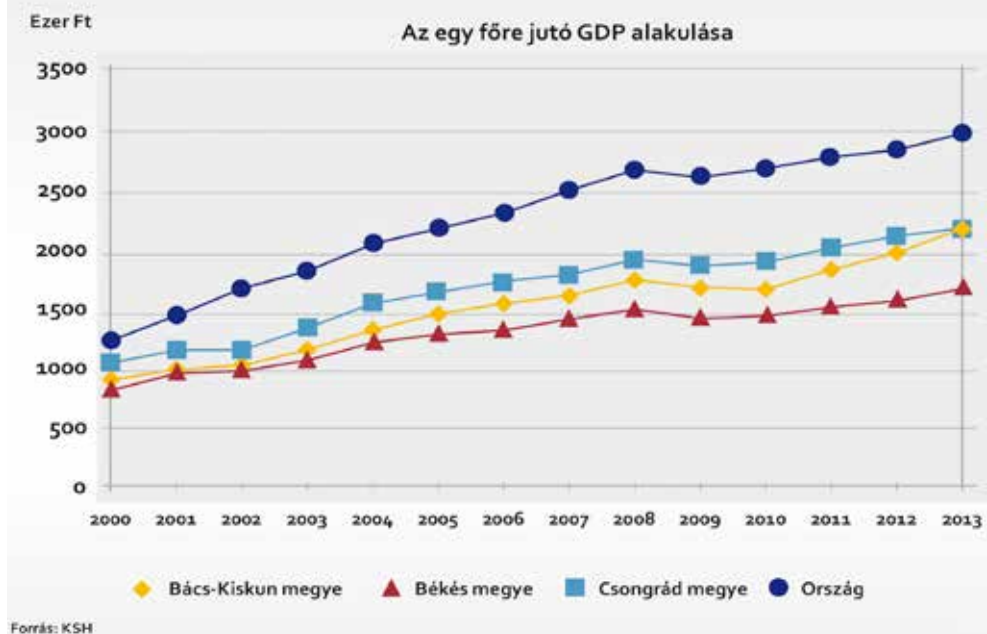
Jövedéki szempontból kiemelkedő tevékenységnek bizonyult a fentiekén kívül a régióban az alkoholtermékek előállítására. A területi sajátosságoknak köszönhetően meghatározóak a szeszes italok gyártását végző italgyártók, a pálinka kereskedelmi célú előállításával foglalkozó kereskedelmi szeszfőzdek, illetve a lakosságot kiszolgáló szeszfőzdek.

Ezt követően Kocsis-Nagy Zsolt, a KSH Szegedi Főosztályának főosztályvezetője jellemezte Bács-Kiskun megye általános gazdasági helyzetét.

Előadásából többek között az is kiderült, 2014-ben a megyénkben ezer lakosra 59 működő vállalkozás jutott, eggyel több, mint a régió egészében. Ez az érték a megyék rangsorának középmezőnyére volt elegendő. Kecskemét vállalkozássűrűsége sokkal kedvezőbb, 2014-ben ezer lakosra 82 vállalkozás jutott a városban, a megyei jogú települések átlagánál hárommal több. Kiemelte továbbá azt is, hogy amíg 2010-ben a megye gazdasági elmaradása 36%-os volt az országos átlagtól, addig ez az arány mára 25%-ra csökkent.

A Központi Statisztikai Hivatal munkaerő-felmérése alapján 2015-ben Bács-Kiskun megye 15–71 éves népességének 59,3%-a (233 ezer ember) volt gazdaságilag aktív, vagyis foglalkoztatott vagy munkanélküli. Az országos átlagtól elmaradó arány ellenére kizárólag a központi, valamint a közép- és nyugat-dunántúli régiók megyéiben érték el kedvezőbb arányt, mint nálunk.

Fő tevékenységük alapján a megyében működő vállalkozások közül a mezőgazdaságban 7,0%, az iparban 9,4%, az építőiparban 9,3%, a szolgáltatások területén pedig 74,3%-uk tevékenykedett. A szolgáltatási szektor nemzetgazdasági ágai közül a kereskedelem (24%), valamint a tudományos



és műszaki tevékenység (13%) emelhető ki. Megyénkben mind régiós, mind pedig az országos átlaghoz képest nagyobb súlyt képviseltek a termelőtevékenységet végző vállalkozások. A különbség az országoshoz mérten volt jelentősebb: a mezőgazdasági vállalkozások aránya 3,4%, az iparba és az építőiparba soroltaké pedig 2,5%-kal haladta meg az országos átlagot.

Bács-Kiskun megyében a TOP 100 adózó közül 2015-ben a legkisebb összegű saját tőke 12,4 millió forint volt, míg a legnagyobb saját tőke értéke 87,6 milliárd forintra rúgott. Utóbbit a feldolgozóipar nemzetgazdasági ágában, azon belül közúti gépjármű gyártásával foglalkozó vállalkozás tudhatott magáénak. Az első 3 legnagyobb saját tőkével rendelkező társaság 2014-ben még a járműiparban jeleskedett, amelyhez tavaly már a feldolgozóipar is csatlakozott.

A száz legsikeresebb cég között első helyen a kecskeméti székhelyű Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. áll,

amely az előző évi 884,435 milliárd forintról 2015-ben 1064,869 milliárd forintra növelte árbevételét. Második a listán a tiszakécskei Duna Aszfalt Kft. 86, 522 milliárdról 124,548 milliárd forintra, harmadik pedig a kiskunfélegyházi Hungary-Meat Kft. 72, 911 milliárdról 74, 367 milliárd forintra növelte árbevételét a tavalyi évben.

Nemzetgazdasági ágak tekintetében a feldolgozóiparban, a kereskedelemben és a szolgáltatáson belül, a gépjárműjavításban foglalkoztatják az alkalmazottak 60,9 százalékát. E nemzetgazdasági ágakban bővült a létszám a legnagyobb mértékben, a feldolgozóiparban 1201 fővel, a kereskedelemben, gépjárműjavításban pedig 860 fővel. A TOP 100 vállalkozás a feldolgozóiparban foglalkoztatottak 49,0 százalékának, a kereskedelem, gépjárműjavításban foglalkoztatottak 18,0 százalékának ad munkát.

A lap olvasói további érdekes és értékes adatokhoz juthatnak a legjobb vállalatok járásonkénti megoszlása, valamint a megye export és import forgalmának tekintetében. Részben megismerhetik Bács-Kiskun 30 legkiválóbb importőrének és exportőrének eredményeit is. Ezenkívül információt szerezhetnek az alkoholos italok gyártásáról és forgalmáról, végül pedig elolvashatják a megye általános gazdasági helyzetéről szóló statisztikai elemzést, amelyet a Központi Statisztikai Hivatal készített.

P. A.

A TOP 100 Bács-Kiskun Megye Gazdasága 2016 című kiadványhoz a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara Kamara ügyfélszolgálati irodájában lehet hozzájutni (www.bkmkik.hu).



Az Év Vállalkozója Díj kitüntettje a munkának köszön mindent

Beszélgetés Tormási Attilával, a Tormási Autóház ügyvezetőjével

Bács-Kiskun megye egyik legrégebben működő vállalkozója megérdemelt országos elismerésben részesült december elején Budapesten. A Vállalkozók Napján, a Művészetek Palotájában a VOSZ legjelentősebb elismerését, az Év Vállalkozója Díjat vehette át Varga Mihály nemzetgazdasági minisztertől és Demján Sándortól, a VOSZ elnökétől. Tormási Attila 25 éves kora óta tevékenykedik rendkívül tudatos magánvállalkozóként, majd cégvezetőként. A vele készült interjúnkban azt is elárulja, annyira akarta a kezdeti lökést jelentő kisipari engedélyt, hogy ha nem kapta volna meg 1970-ben, elhagyja az országot.

– Sok díjat kapott már, egy korábbi interjúnkban az Opel elnöki kitüntetését nevezte az eddigi legjelentősebbnek. Mit jelent Önnek, hogy az év vállalkozója kitüntető címmel méltatták munkásságát?

– Sok elismerésben részesültem korábban, voltam már év márkakereskedője is, az Iparkamarától elnöki aranyérmet kaptam, régebben különböző mesterdíjakkal ismerték el a munkámat. De arra, hogy az év vállalkozója lettem, most nagyon büszke vagyok. Úgy érzem, ez az eddigi legnagyobb kitüntetésem. A vállalkozói múltamat értékelték velem, számomra ez az Oscar-díj.

– Mit gondol, mi a legfontosabb tulajdonsága vagy vezérelve, amivel kiérdemelte az elismerést?

– Ami a legfontosabb, amiért elismernek az ügyfeleink: érzik, tudják, hogy mindent megteszek, megteszünk értük. De ezt már kisiparos koromban is így csináltam. Függetlenül attól, hogy milyen társadalmi réteghez tartozik valaki, a legjobb tudásunkkal szolgáljuk ki. Itt mindenki VIP-ügyfél. Ha pedig hibázunk, el kell ismerni, ki kell javítani – erre tanítom a kollégáimat is.



– Van-e, volt-e példaképe, ön kit jelölne magas kitüntetésre és miért?

– A legnagyobb példaképem a mesterem, akinél tanultam. Kele Pálnak hívták. Nemcsak a szakmát tanította meg, hanem az

ügyfelekkel való bánásmódot – az ügyvezetett alázatot –, ami ehhez a szakmához elengedhetetlen. Ezt a mesteremtől és a szüleimtől tanultam. Kele Pál már akkor önálló kisiparos volt – szövetkezetbe léptették őket, de a saját műhelyében dol-

gozott. Sok embert fel tudnék még sorolni egyébként, akik közül Szarka Balázst külön is kiemelném. Az Univer elnökére felnézek azért, amilyen sikeresen felépítette, illetve fejlesztette a céget.

– A sikeres ember állítólag mindig világos célképpel rendelkezik. Önnek van-e célja ilyen – rövid, közép vagy hosszú távon –, mit szeretne elérni?

– Amikor a válság megtépázott bennünket, összehívtam a fiúkat, hogy biztos, hogy nem fogok tudni fizetést emelni. Senki nem ment el, összefogva ki tudtunk jönni a nehéz időszakból. Akkor voltunk 74-en. Nagyon fontos a kollégákkal való kapcsolattartás, hogy kölcsönösen megbecsüljük egymást. Szoktam mondani, hogy minden ember próbáljon a munkatársaival korrekt módon együtt dolgozni, mert van egy elméletem, hogy nincs különbség közöttem és a kollégáim között, meg kell becsülnünk egymást, mindenkinek el kell végezni a saját dolgát. Szervezeti és morális célunk egy még nagyobb minőségi javulás, hogy még jobban tudjuk kiszolgálni az embereket. Egy belső minőségi képzés már folyamatban van, bízom benne, hogy az ügyfeleink még elégedettebbek lesznek. Annyira az internet felé megy a világ, hogy pár év múlva az autót is a világhálón fogják rendelni. Ennek a kihívásnak is meg fogunk felelni – már vannak kiképzett embereink –, mert ott azonnal kell reagálni a piac igényeihez mérten. Mindig tervezünk bővítéseket, fejlesztéseket, legyen szó épületről, eszközről, felszerelésről. Nálunk állandó a képzés és a betanítás is, folyamatosan jönnek az új technológiák, minden autóhoz új gépek, berendezések érkeznek. Általában odafigyelek az apró jelekre. Például amikor a válság előretörésével egyre több ügyfél mondta, hogy leteszi az autóját, és buszjegyet vesz, akkor elgondolkodtam, hogy a szervíz csökkenteni fog, valamilyen megoldást kell találnunk. Ezért

elkezdünk más irányba, a cégek felé is erősíteni.

– Egyes kereskedők a folyamatos bővülésben hisznek, mások egy ponton szeretnék kiválóak lenni. Ön melyik utat választja, mi az üzleti filozófiája?

– Mi a minőségre törekszünk. Amennyit lehet saját erőből fejlődni, azt meg is lépjük – szeretek bővíteni –, de a legfontosabb a minőségi fejlődés. Szoktam mondani, hogy ehhez a szakmához ma szükség van egy nagyon jól képzett kereskedőre, aki eladja az autót, de a második autót ugyanannak az ügyfélnek már a szervíz fogja eladni. A szervíz tudja megtartani az ügyfelet – ez a mottóm. Szerencsére ez be is igazolódott, rengeteg több évtizede minket választó ügyfelünk van.

– Kiket emelne ki a környezetéből, akiknek valamilyen szerepe lehetett az eredményben?

– A kollégáknak köszönhetem, hogy eljutottunk idáig, hogy például túlvészeltük a válságot. Természetesen kell egy vezető, aki utat vagy irányt mutat, hogy mit és hogyan kell csinálni, de mindent a kollégákkal értünk el. Számomra a kollégák családtagok. Van, akivel 36 éve, 28 éve dolgozom együtt, de vagy negyven emberrel már 15 éve vagyok együtt. Ez érték számomra. Tudunk együtt dolgozni, gondolkodni, elfogadják a tanácsaimat. Azt szoktam nekik mondanit-

A fejlődés tízéves ciklusai

Tormási Attila 1970-től a szülői háznál dolgozott tíz évig autószerelő kisiparosként. Korábbi mestere, példaképe műhelyét vette meg 1980-ban, ott folytatta tevékenységét, majd 1990-től a megyei tanács Jász utcai garázsából alakította ki mai napig működő telephelyüket. 2001-ben pedig a Külső-Szegedi úti szalont nyitották meg. Vállalkozása tízéves ciklusokban fejlődött.

hogy találjatok ki dolgokat, nem én akarok a legokosabb lenni. Gondolkodjunk együtt, ötleteljünk, és valósítsuk meg. Ebben nagyon jó partnerek. Ennek a múltnak köszönhetően van olyan ügyfelem, aki már negyven éve ide jár. A közös siker eredménye pedig a munkánknak köszönhető.

– Mi volt élete legrosszabb döntése?

– Voltak rossz döntéseim, de azt szoktam mondani a kollégáknak, hogy tizből tíz jó döntés nincs. Ha tizből hétszer jól döntesz, akkor már sikeres vagy. Merjél dönteni, mert ha nem, akkor visszafelé fejlődünk. Voltak rossz döntéseim, de általában hamar észreveszem, ha hibázok, és változtatok. Senkinek nem vettem le a fejét, mert rosszul döntött.

Vandlik János





Hungarikumok a magyar föld legjavából

A Hungarikum Bizottság döntése alapján a kecskeméti székhelyű, száz százalékban magyar tulajdonban lévő Univer Product Zrt. klasszikus ételízesítői, az Univer Piros Arany és Erős Pista felvételt nyertek a Hungarikumok Gyűjteményébe.

Molitorisz Károly, az Univer Product Zrt. vezérigazgatója komoly sikerként értékeli a Piros Arany és Erős Pista termékek felvételét a Hungarikumok Gyűjteményébe:

– „Több évtizedes tradíció és kitartó, minőségi munka vezetett oda, hogy két klasszikus paprika készítményünk elnyerje a hungarikum kitüntető címet. Magyarként, kecskemétiként és univeresként nagyon büszke vagyok vállalatunk kiemelkedő elismerésére. A siker egyaránt megilleti az Univer munkavállalóit és azt a több száz magyar paprikatermelő gazdálkodót, akik a hazai gasztronómia becses értékeinek minőségi alapanyagait immár több mint négy évtizede megtermelik.”

Az Univer-termékek alapját a magyar földben termelt kiváló alapanyag biztosítja, gyökerei egyértelműen Magyarország alföl-

di régiójához kötik a vállalatot. A nyersanyagok megfelelő minőségének és mennyiségének biztosítására az Univer több mint 40 éve saját, kizárólag magyar termelői körre épülő termeltetési modellt alakított ki.

Több száz, jellemzően Kecskemét 80 kilométeres körzetében dolgozó magyar őstermelő alkotja az Univer Product termeltetési rendszerének gerincét. Az élethosszon át tartó kapcsolat nem túlzás: a kölcsönös előnyökre építő modellben nem ritka, hogy mára az őstermelők második, harmadik generációja szállítja a cég termékeinek minőségi, magyar alapanyagait; ezzel biztosítva, hogy a magyar termőföld legjavából született termékek hazánkban és világszinten is értéket közvetítsenek.

Az Univer Product eredményeihez az 1960-as évek közepétől gyártott Piros Arany



ételízesítő paprikakrém, később pedig az Erős Pista nyers darált erős fűszerpaprika készítmény jelentős mértékben hozzájárult.

A paprika (*Capsicum annum*) a legfontosabb magyar fűszernövény, melynek termesztése a 19. század közepéig csak családi gazdaságokban folyt. A század végén a paraszti háztartásokban az őrleményen kívül daráltmány formájában, sóval tölve is használták már ételek, húsok ízesítésére. Az Univer erre a hagyományra építve fejlesztette ki a Piros Arany ételízesítőt. Az ipari megvalósítás az alapanyagok gondos megválasztásának és feldolgozásának köszönhetően a legmagasabb minőséggel járt együtt. A tubusos Piros Arany rövid

idő alatt a magyar háztartások elmaradhatatlan ételízesítője lett. Sikerére alapozva fejlesztette ki és vezette be a piacra az Univer az Erős Pistát, mely durván darált erős fűszerpaprika-készítmény és főként levesek, főételek utóízésítésére használatos. Az Erős Pistás üveg rövidesen a magyar éttermek asztalainak olyan elmaradhatatlan kelléke lett, mint a só-, illetve borstartó.

Az 1990-es években az Univer határokon túli terjeszkedésével megindult a termékek külpiaci értékesítése is. Mára az Univer, de az egész magyar élelmiszeripar legjelentősebb és legismertebb márkázott export termékei közé tartozik a Piros Arany és az Erős Pista. Az Univer Piros Arany és

Erős Pista megtalálhatók a Magyarország hagyományos és tájjellegű mezőgazdasági és élelmiszeripari termékeit tartalmazó „Hagyományok – Ízek – Régiók” gyűjteményben, ami az Európai Bizottság Euroterroirs programjának magyar megfelelője. E termékek magyar gasztronómián túlmutató hatásának, sikerének elismeréseként a Hungarikum Bizottság döntésének értelmében a Piros Arany és az Erős Pista előbb bekerült a *Magyar Értéktárba*, így a *Kiemelkedő Nemzeti Érték* címet viselték, majd a *Hungarikum Bizottság* döntése meghozta a magyar élelmiszerek számára elérhető egyik legnagyobb elismerést: a két kiemelkedő minőségű paprikakrém 2016-ban felvételt nyert a *Hungarikumok Gyűjteményébe*.



A Piros Arany és az Erős Pista csakis a legkiválóbb minőségű, pirosra érett, kézzel csipedett fűszerpaprikából készül. A csipedésre, azaz a terméskoscsány és a csészelevelek teljes mértékű eltávolítására a zöldes árnyalattól mentes tiszta piros szín, valamint a mellékízektől mentes, tiszta, friss paprika-ízhatás érdekében van szükség. Emiatt csakis kézzel szedett fűszerpaprika, valamint a Piros Arany esetében kézzel szedett és szeletelt pritaminpaprika használható fel a termékek előállításához. A frissen ledarált és bekevert paprika tartályokban kerül betárolásra, melyekben a növényi termés szöveteiben lévő szín- és ízanyagok feltárolódnak. A Piros Arany esetében a tartályos tárolás után a termékek kiszerezése előtt állítják be a kívánt krémes konzisztenciát.

A Piros Arany és Erős Pista termékek fűszerpaprika alapanyaga 100%-ban hazai termesztésű, a kalocsai és szegedi tájörzetekből származik. Még nagyobb jelentőségű az a tény, hogy ez a termesztés kizárólag hazai nemesítésű fajtákra épül. A magas minőség zálogát jelentő, megfelelő alapanyag hosszú távú biztosítása érdekében az Univer 2010-ben saját fűszerpaprika fajtanemesítési programot indított. A vertikális integráció teljessé tételét a 2015-ben felépült és üzembe állított saját vetőmagüzem hozta el, melyben az Univer Product a Piros Arany és Erős Pista alapanyagául szolgáló fűszerpaprikák – Univer termelőkhöz kihelyezendő – vetőmagszükségletét állítja elő.



Az Univer Product Zrt.-ről

Az Univer Product Zrt. Magyarország egyik meghatározó élelmiszeripari vállalkozása. A vállalat a világhírű magyar paprikából készült ételízesítő krémek – köztük a Hungarikumok Gyűjteményébe felvételt nyert Univer Piros Arany és Erős Pista, fokhagyma és vöröshagyma alapú termékek, majonéz, mustár, ketchup, salátaöntetek, sűrített paradicsom, bébiételek, zöldségkrémek és egyéb élelmiszeripari termékek gyártásával és forgalmazásával foglalkozik. A kecskeméti székhelyű cég 1948-as alapításától fogva 100%-ban magyar tulajdonban van, mely komoly üzleti sikerekkel párosul.

Az Univer Product a 2016-os évre 21 milliárd forintot meghaladó nettó árbevételt tervez, munkavállalóinak létszáma meghaladja a 600 főt.

Az Univer Product Zrt. az Univer csoport tagja. A holding érdekeltségi körébe tartozik továbbá a kereskedelmi egységeket tömörítő Univer Coop Zrt. és a régió egyik nagy múltú bevásárlóközpontja a kecskeméti Alföld Áruház. Az Univer közvetlen célja a magyar termékek, és ezáltal a magyar munkaerő elismertségének és tekintélyének növelése. Így tevékenységükkel mindent megtesznek a magyar gazdaság fellendítése és új munkahelyek teremtése érdekében.



Duna Aszfalt

A hazai út- és mélyépítés meghatározó szereplője

Lehel Zoltán, a Duna Aszfalt Kft. innovációs főmérnöke, szövegírója nyilatkozott a Hírös Gazdaságnak:

A Duna cégcsoport a hazai mélyépítés meghatározó szereplője. A 100%-ban magyar tulajdonú vállalatcsoport mind a gyártás, mind a kivitelezés területén jelentős referenciákkal bír. A vállalatcsoport kiemelt jelentőséget tulajdonít a minőségek, ISO 9001:2000, ISO 14001, OHSAS 18001 minőségügyi rendszerekkel, valamint NATO-beszállításra alkalmasságot igazoló tanúsítvánnyal is rendelkezik. A Duna csoportnak országosan jelenleg a mélyépítés teljes spektrumát lefedő 10 területi igazgatósága van, az M43-as autópálya építéséhez pedig külön projektirodát hozott létre. Ezeket 8 + 1 aszfaltkeverő telep szolgálja ki.

A vállalatcsoport jelentős gépparkja közel duplájára nőtt a nemrég vásárolt, az M35-ös autópálya építéséhez szükséges gépállománnyal. 490 dolgozóval és számos gondosan kiválasztott és ellenőrzött partnerrel és alvállalkozóval rendelkezik, mely lehetővé teszi, hogy az egész ország területén megbízható minőségű munkát végezzen.



Foto: Mirkó István / Magyar Idők

A minőség mellett a vállalatcsoport másik zászlóshajója a fenntarthatóság, mely magába foglalja a legújabb, innovatív és egyben környezetbarát technológiák alkalmazását. Kiváló példája ennek a francia licenc alapján előállított LEA (Low Energy Asphalt) mérsékelt hőmérsékletű aszfaltkeverék, melynek kizárólagos hazai forgalmazója a Duna csoport. Az új eljárás a hagyomá-

nyos technológiával szemben jóval kisebb széndioxid-kibocsátással és energiafelhasználással jár, így jelentősen hozzájárul az üvegházhatás csökkenéséhez. A cégcsoport célkitűzései közé tartozik, hogy a jövőben elsősorban LEA alkalmazásával végezzék útépítési munkáikat, ezért 2014-ben második keverőtelepüket is alkalmassá tették a LEA gyártására (Dunaharaszti, Lakitelek).

A Duna csoport több innovatív technológiai megoldást dolgozott ki, melyekkel még inkább környezetbaráttá, gazdaságossá tehető az útépités. Ide tartozik többek között az emulziógyártás és a 100% mart aszfalt felhasználásával készülő kátyúzó anyag is. A környezetbarát és fenntartható gyártási eljárások mellett a cégcsoport a kivitelezések során különös figyelmet fordít az állat- és növényvilág védelmére és arra, hogy a lakosság életkörülményeiben hosszú távú javulás következzen be.

2015 első felében a cégcsoport átalakult. Huszonöt éves munkánk eredményeként az immár több mint 600 főt foglalkoztató Duna Aszfalt Kft. kinőtte eddigi kereteit, így komoly átalakításokat hajtottunk végre, hogy racionalizálni tudjuk a tevékenységüket. A hatékonyságnövelés érdekében átszerveztük a belső munkafolyamatokat, és ezentúl területi elven osztottuk fel a projekteket, munkákat. Ennek köszönhető-

en változatlan létszám mellett, két régi cégünk is elkezdett újra aktívan tevékenykedni.

A Hódút Kft. továbbra is főként az ország déli és keleti régiójában foglalkozik útfelújítással, útépitéssel és környezetvédelmi beruházások megvalósításával, illetve az útépitéshez kapcsolódó minősített labortevékenységgel.

A Magyar Vakond Kft. az ország egész területén végez közműépítéssel kapcsolatos munkákat vízépítés, szennyvízcsatorna-hálózatépítés, ivóvízellátás-fejlesztés, csapadékvízlevezető-kiépítés, vízkár-elhárítási és vízvédelmi munkák, valamint hulladékgyűjtési rendszerek területén.

A Duna Aszfalt Kft. pedig a mélyépítés széles spektrumát lefedve végzi tevékenységét az egész ország területén.

Az átszervezés két fontos üzenete: a vállalatstruktúra változik, az létszám marad.

A Duna Aszfalt Kft. gazdasági mutatói

A Duna Aszfalt Kft. éves árbevétele 2010-2015 (EUR):

2010: 63 566 996, 2011: 60 247 948, 2012: 96 667 500,
2013: 182 119 713, 2014: 274 770 228, 2015: 397 764 860

Statisztikai létszám (fő):

fizikai: 2010: 194, 2011: 201, 2012: 156, 2013: 147, 2014: 144, 2015: 190
szellemi: 2010: 160, 2011: 173, 2012: 165, 2013: 189, 2014: 218, 2015: 186

Tárgyieszköz-állomány (2015):

gépek, járművek: 169 millió Ft,
ingatlanok: 99 millió Ft
egyéb berendezések: 273 millió Ft

A CÉGCSOPORT TAGJAI

Duna Aszfalt Kft. A cégcsoport vezető vállalkozása a Duna Aszfalt Kft. 1996-ban alakult. Az ország számos településén végez út- és mélyépítő tevékenységet fővállalkozóként. Stabil és megbízható partnere önkormányzatoknak, gazdasági társaságoknak, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-nek és a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-nek. A cég életében az elmúlt évek legfontosabb projektjei a kecskeméti Mercedes-gyár tereprendezési, útépitési és térburkolási munkái, az M43-as autópálya 23 km-es építése, a 445 sz. főút Kecskemét északi elkerülő építése, a 338-as Nyíregyháza elkerülő építése voltak. A Duna Aszfalt Kft. jelenleg a magyar építőipari piac egyik legjelentősebb szereplője.

Hódút Freeway Kft. Az építőipari alapanyag-termelő vállalat 2009 elején kezdte meg működését. A cég bányászati tevékenységgel, valamint aszfalt- és betongyártással foglalkozik. A Hódút Freeway Kft. Békéscsabán, Csornán, Dunaharasztaban, Földeákon, Hajdúbószörményben, Kisszálláson, Laki-teleken, Sármelléken és Szegeden üzemeltet aszfaltkeverő üzemet. Tiszakécskén bitumenemulziógyártást végez, Gyöngyöstarjában pedig kőbányát működtet. A vállalat 15 milliárd 438 millió forintos nettó árbevétellel zárta a 2015-ös évet.

Vakond Via Kft. A 2008 végén alakult vállalat tevékenysége gépészeti javításból és mélyépítési gépmunka szolgáltatásból áll. Javítóműhelyt, géptelep Gyálon, Tiszakécskén és Hódmezővásárhelyen üzemeltet a vállalkozás. Szolgáltatásainak jelentős hányadát a Duna Aszfalt magyarországi kivitelezési munkái kötik le, de 2011-ben egy jelentős romániai projektben is közreműködött. A Vakond Via Kft. 2015-ban 2 milliárd 292 millió forintos nettó árbevételt ért el.



A Duna Aszfalt Kft. elkötelezett híve a társadalmi felelősségvállalásnak. Kiemelten fontos a vállalat számára az emberi élet védelme. Ezen belül is fontos terület az egészségügy, a sport és a közlekedésbiztonság. Az elmúlt években szervezett formában kezdték el a CSR tevékenységet, számos projekt során bizonyította a Duna Aszfalt elköteleződségét.

A Duna Aszfalt számára nagy megtiszteltetést jelent, hogy számos új útépitési projekt kivitelezője lehet. Befejeződött a hévízi elkerülő út, az M43-as Makó és a román országhatár közötti szakasz építési munkálatai, a Kecskemét északi elkerülő út, illetve a Nyíregyháza nyugati elkerülő út építése is. 2016 júniusában pedig megkezdődött az M35 autópálya Debrecen és Berettyóújfalú közötti szakasz kivitelezése.



A fontosabb útépitési projektek

M43 gyorsforgalmi út – Makó és a román országhatár közötti szakasz kivitelezése. Átadásra került: 2015 nyarán.

2013 tavaszán kezdtük meg a Makótól az országhatárig vezető M43-as autópálya 23,1 km-es szakaszának építését. A gyorsforgalmi út a 34+600 km szelvényében, 2x2 sáv (3,75 m forgalmi sáv szélesség) autópálya keresztmetszet kialakításával (26,60 m koronaszélesség), burkolt leállósávval csatlakozik az M43 Szeged–Makó közötti szakaszhoz. A tervezési szakasz az 57+724,49 km szelvényben végződik, az országhatáron,

amelynek átadás 2015. július 11-én valósult meg. A projekt (KÖZOP-1.4.0-09-2010-0002) az Európai Unió támogatásával, a Kohéziós Alap társfinanszírozásával valósult meg.

76. sz. főút Hévíz elkerülő 1–4. szakasz építése. Átadásra került: 2014. október.

2011 nyarán kezdtük meg a hévízi elkerülő út építését, melynek célja a belváros tehermentesítése az átmenő forgalom alól. A projekt négy ütemből állt, amely során 11 km új út építését vitte véghez a kivitelező, a Hévíz '09 konzorcium, amelynek vezetője cégünk, a Duna Aszfalt Kft. volt. A fejlesztés a Közlekedés Operatív Program (KÖZOP) részeként az Európai Unió támogatásával valósult meg.

Kecskemét északi elkerülő út. Átadásra került: 2015 nyarán.

Az építés beruházás 2 ütemben történt: Első építési ütemben az 5. sz. főút – 441. sz. főút közötti és a 441. sz. főút - 44. sz. főút közötti szakasz valósult meg. Főbb műszaki paraméterek: A főpálya: A 2x1 sávú II. rendű külterületi főút, tervezésre kiírt keresztmetszeti paraméterei: Építési hossza: 13,36 km, tervezési sebesség: 90 km/h, forgalmi sáv szélessége: 3,50 m, a burkolat szélessége: 7,50 m, a padka szélessége: 2,50 m. Csomópontok: 3 db külön szintű csomópont (M5, 5. sz. főút, 441.sz.főút), 7db körforgalom (M5 csp. ban, Nyíri u., Ladánybenei u., 441.sz. főúton, Békéscsabai u. (a Szolnoki hegynél), és a 44. sz. (déli elkerülő). Ezen kívül az M5 autópályán kell a forgalmi csomópont miatt a Hetényi pihenőt áthelyezni a Lajosmizsei csomóponthoz közelebb, olyan formában, hogy a későbbiekben az komplex pihenőre tovább fejleszhető lesz.

338. sz. főút Nyíregyháza nyugati elkerülő út. Átadásra került: 2015. október.

Az útszakasz Nyíregyházát nyugatról kerüli el új nyomvonalon, 2x1 sávú. A 3317. j. ök. út keresztezésében körforgalmi csomóponttal épült ki. Átadásra került a Nyíregyháza elkerülő út II. szakasza is, amely az M3 autópálya és a 36. sz. főút között teremt kapcsolatot egy új autópálya-csomóponton keresztül. Az elkerülő út építése a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megbízásából, a NIF Zrt. beruházásában, 85 százalékos uniós és 15 százalékos hazai forrás felhasználásával valósult meg.



A kamara évváró küldöttgyűlése

A sikert, a tehetséget és a szorgalmat ünnepelték kedden a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara évváró ünnepi küldöttgyűlésén a Három Gúnár Rendezvényházban. Itt adták át a Jótékonyági Hírös Vacsora tanulmányi támogatásait, valamint a kamara díjbizottsága által 2016. évben legeredményesebbnek ítélt megyei vállalkozások elismerő díjait.

A Magyar Kereskedelmi és Iparkamara kitüntető díja

MKIK Emlékplakett

Pivon József, mestervizsgákért felelős elnöki megbízott (BKMKIK Kecskemét)

A Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara kitüntető díjai

Bács-Kiskun Megye

Gazdaságfejlesztéséért Díj

Molitorisz Károly vezérigazgató

Univer Product Zrt., Kecskemét

Bács-Kiskun Megyei Szakképzésért Díj

Joó Gábor oktatási művezető

Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft., Kecskemét

Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamaráért Díj

Herczeg Antal ügyvezető

Herczeg és Társa Kft., Kecskemét

Bács-Kiskun Megyei Innovációs Díj

Terrán Tetőcserép Gyártó Kft., Bóly

Dr. Mészáros Vilmos alapító tulajdonos

Gódi Attila ügyvezető

Az Év Kereskedője Díj

Gépész Koordinátor Kft., Kecskemét

Sziládi Sándor cégtulajdonos

Kiss András cégvezető

Az Év Ipari Vállalkozása Díj

Duna Aszfalt Kft., Tiszakécske

Tóth László ügyvezető

Az Év Menedzsere Díj

Gulyás István tulajdonos

Félegyházi Pékség Kft., Kiskunfélegyháza

Az Év Kézművese Díj

Bakos Aranka aranykoszorús pedikűrös

mester, Kecskemét

Az Év Kézművese Díj

Bartha Violetta keramikus, Baja

Az Év Vendéglátója Díj

48 Étterem és Bár, Kecskemét

Benkovics Lajos ügyvezető

Az Év Gyakorlati Képzőhelye Díj

Elő-Szer Kft., Kiskunfélegyháza

Seres József ügyvezető



Idén már nyolcadik alkalommal rendezte meg a Tanyacsárda Kft. és a kamara a Jótékonyági Hírös Vacsorát a Hírös Hét keretében. A rendezvény bevételéből a szakképzésben részt vevő, családi, anyagi körülményeik miatt hátrányos helyzetű, azonban tanulmányi eredményeiket, szorgalmukat, szakmai munkájukat kiemelkedően teljesítő diákokat támogatnak a szervezők. A kezdeményezés eszmeiségéhez a tavalyi évtől kezdődően a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. kiemelt támogatóként csatlakozott. Az összefogás eredményeként idén is 12 fiatal vehette át a támogatást. Ezt követően adták át a kamara kitüntető díjait.

Az Év Gyakorlati Képzőhelye Díj

Bács-Kiskun Megyei Kórház, Kecskemét

Pap-Szekeres Anita ápolási igazgató

Az Év Szakképző Iskolája Díj

Kiskunhalasi Szakképzési Centrum

Vári Szabó István Szakképző Iskolája és

Kollégiuma, Kiskunhalas

Szabó Edina igazgató

Az Év Beszállítója Díj

Jankovics és Jankovics Kft., Kecskemét

Jankovics Zoltán ügyvezető

A Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és

Iparkamaráért Partner Díj

Szabó Gábor osztályvezető

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Bács-Kiskun

Megyei Adó- és Vámigazgatósága,

Kecskemét

A Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és

Iparkamaráért Partner Díj

Kocsis-Nagy Zsolt főosztályvezető

Központi Statisztikai Hivatal

Szegedi Főosztály

Az Ipar Kiváló Mestere

Benedek Tamás fogtechnikusmester,

Kecskemét

Az Év Kamarai Dolgozója

Kántorné Arany Ágota szakképzési tanácsadó

BKMKIK, Kecskemét

Elnöki Dicsérő Oklevél

Süteményház Kft., Bácsbokod

Agatits Kornél ügyvezető

Elnöki Dicsérő Oklevél

Heim Attila épületszobrász, Kecskemét

Elnöki Dicsérő Oklevél

Gibárszki Sándorné szakképzési tanácsadó

BKMKIK, Kecskemét

Elnöki Dicsérő Oklevél

Fazekas Tibor szakképzési tanácsadó

BKMKIK, Kecskemét

Elnöki Dicsérő Oklevél

Mészáros Mónika ügyfélszolgálati munkatárs

BKMKIK, Kalocsa

A díjátadást követően Gaál József, a BKMKIK

elnöke megköszönte a régi kamarai küldöt-

tek munkáját, majd a kitüntetettekhez szólt

Katona József szavait idézve: „Becsület és

dicsőség az érdemesnek.” Végül áldott, békés

ünnepeket, a jövő évre pedig jó egészséget

és üzleti sikereket kívánt a megjelenteknek.

(Képprosszeállításunk a 24-25. oldalon)

A Bosal Csoport kecskeméti tagja 2015-ös bővítés óta nem csak hogy megőrizte a stabilitást, de a 2016-os terveket is folyamatosan teljesíti. Pedig ezek a tervek egy évvel ezelőtt – termelésáthelyezés épületbővítésekkel, 10 millió eurós gépfejlesztés, 120.000 plusz vonóhorog gyártása éves szinten több mint 18 millió euró extra árbevétellel – akár még utópiának is tűnhettek. A sikerhez ugyanis minden területnek hoznia kell az elvárásokat. A minőségbiztosítás, a termékfejlesztés és az ipari mérnökség vezetőit kérdeztük arról, hogyan, milyen eszközökkel növelhető és fejleszhető a termelékenység.

Tari Tivadar

Minőségbiztosítási vezető

A hibák kiküszöbölésével nő a termelékenység

– A minőségbiztosítás munkája már ott elkezdődik, amikor az alapanyag megérkezik a gyártótól. Feladatunk megteremteni annak a lehetőségét, hogy az adott gyártó egyáltalán beszállíthasson. A céget auditálni, a beérkező árut pedig ellenőrizni kell. De egyre inkább igyekszünk elszakadni attól a régi metódustól, hogy mi ellenőrizzük a beszállító árúját. A cél, hogy ellenőrzéses beszállítóból direkt beszállító váljon, hogy az ő árúja ellenőrzés nélkül beáramolhasson a gyártásba, mert tudjuk, hogy az jó minőségű. Ennek vannak különböző elvárásai: megfelelő legyen a termék, nyomon követhető, bármikor, bárhol visszazaonosítható. Ezeknek a folyamatoknak a megteremtése is a minőségirányításhoz tartozik.

– Hol és mikor jelennek meg a gyártási folyamatban?

– Alapvetően egy gyártósor felépítése folyamatfejlesztési feladat, a quality pedig már a gyártástervezésbe, fejlesztésbe bekapcsolódik. Megmondja, melyek azok a kritikus pontok, amikre fókuszálni kell, hol szükséges a folyamatellenőrzéseket bevezetni. Nálunk minden team munka, a különböző területek mérnökei folyamatosan kapcsolatban állnak. Gyakorlatilag egy kommunikációs csatorna létrehozása is a mi feladatunk. Információkat hozunk-viszünk egyik helyről a másikra, biztosítjuk, hogy a folyamatos fejlődés meglegyen. Mi megmondjuk, miket kell ellenőrizni, a tervezők kitalálják, hogy lehet megvalósítani, mi ellenőrizzük, hogy tényleg működik, amit elképzeltünk. Ezután kerül gyártásba az adott termék, onnan pedig folyamatosan érkeznek a visszajelzések.

– Milyen célok mentén haladnak?

– A cél, hogy olyan gyártási folyamatokat építsünk fel, amik biztosítják azt, hogy az

adott termék jó lesz, mert másképp nem is készülhet el. Vagy a dolgozó maga felelős érte, vagy egyszerűen olyan robosztus gyártási folyamat van, ahol a gépek, berendezések biztosítják, hogy ha valami rossz lenne, nem tud továbbmenni, eleve nem is tud elkészülni.

– Lehet tervezni a minőségbiztosítás területén?

– Lehet, és kell is. Alapvetően ezt a szemléletet minden osztályon be kell tartani. Vannak különböző folyamatok, ezeknek vannak kulcsmutatói, amiket folyamatosan feszíteni kell, hogy mindig jobb és jobb legyen. 2016-ban sok új autógyár lett közvetlen vevőnk, ők élveztek prioritást a fejlesztések tekintetében. Mivel az elvárásokat teljesítettük, így 2017-ben fókuszot váltunk, újra a gyártásban végzünk fejlesztéseket, mint a független ellenőrzések kiiktatása, a dolgozók felelősségtudatának növelése, oktatási rendszerek kiépítése. Mindezeknek köszönhetően a hibalehetőségek csökkennek, a termelékenység nő, a minőségbiztosítás pedig nagy szerepet játszik a termelés hatékonyságában, a bevételek növekedésében.

Kiss István

A Termékfejlesztési Osztály vezetője

Végigkísérni a projektet az árajánlattól a gyártásig

– Régen a terméktervezés volt felelős a termékek gyártásba adásáért, majd két évvel ezelőtt ezt kezdtük szétbontani. Eszerint a terméktervező mérnök a termék tervezéséért és validálásáért felel, az ipari-zációs mérnök pedig magáért a gyártásért,



illetve az új termékek gyártásba vezetéséért felelős.

– Mi a termékfejlesztési osztály feladata?

– A terméktervezés, ezen belül mi főként a vonóhorog tervezéséért vagyunk felelősek. Magán a terméktervezésen belül több csoport van. Egyik ilyen az utópiacos termékfejlesztés, melynek mi vagyunk az európai központja a Bosalon belül. Emellett van egy úgynevezett OE mérnökségünk, melynek vannak termékmérnökei, mellettük pedig OE CAD mérnökök, akik az elnyert projekteket kezelik. A termékmérnökök kapcsolatot tartanak a vevővel, a projektmenedzserrel, a Key Account managerrel, illetve az olyan társosztályokkal, mint a gyártási mérnökség, és az elejétől, az árajánlattól a végéig kísérik a projektet, segítve a gyártásba adó mérnök feladatait is.

– Hol dolgozik a többi csoport? Hogy kapcsolódnak össze a terméktervezés a gyártási folyamatokkal?

– Van egy tesz és prototípus műhelyünk tesztgépekkel, ahol előkészítjük a vonóhorogokat a szériagyártási körülményekre. Ugyanis két évvel ezelőtt úgy döntöttünk, hogy a prototípusainkat úgy gyártjuk, hogy azok a lehető legközelebb álljanak a



valóságához. Ezért végigvezetjük a gyártási folyamatunkon a gyárunkban, tehát nem szeparálódunk el a gyártástól. Így már a termék tervezése alatt sokkal könnyebben megtapasztaljuk azokat a hibákat, lehetséges problémákat, amelyek korábban csak a szériagyártásnál jöttek elő.

– Hogyan követik/előzik meg a technikai fejlesztéseket?

– Az utóbbi két évben folyamatosan bővítettük a mérnöki létszámunkat, tréninganyagokat dolgoztunk ki, illetve újraszerveztük a tervezőmérnökségen belüli csapatot. CAD tervezői csoportunk az autóiipari vevők különböző elvárásai szerint tervez és követi a várt sztenderdek. Tesztelési és prototípus oldalon is újraterveztük az addigi gyártási folyamatunkat, figyelembe vettük a szériakörülményeket illetve a minőségellenőrzési folyamatokat. Mivel utópiacosi tevékenységből nőttünk ki, erősíteni kellett azon szemléletünket, hogy ne csak azért készítsünk el bizonyos dokumentációkat, mert az a vevőnek kell, hanem azért, hogy ezekben meglássuk azokat a részeket, részleteket, amiket a magunk javára tudunk fordítani a további fejlődés érdekében.

Gécsi Ferenc

Ipari Mérnökség Vezető

A munkaerő habitusára szabott termelési folyamatok

– Az ipari mérnökség osztály két évvel ezelőtt jött létre, amikor Gajda Pál ügyvezetőt kinevezték. Elkezdődött egy frissen végzett mérnökökből, közgazdászokból álló

ipari mérnökségi csapat felállítása. Én voltam a felelőse annak, hogy a kollégák megtanuljanak OEM-be, vagyis a gyártósorra szállítani. Ez jelentős változás volt ahhoz képest, hogy addig csak az utópiacra gyártottunk. Megnőtt a felelősség, csökkent a hibalehetőségek száma. Erre nagyon fel kellett készülni. Az elmúlt két év egy tanulási folyamat volt, ami alatt megpróbál-

tuk a legkisebb lépésekre lebontani, hogyan akarunk eljutni A-ból B-be. Most pedig ezeket próbáljuk megtenni.

– Mi az osztály feladata?

– Amikor a fejlesztőmérnökség kifejleszt egy terméket, mi utána kapcsolódunk be a folyamatba. Megtervezzük, hogyan tudjuk az elméletet átültetni a gyakorlatba, beépíteni a fizikai folyamatba. Megvan a terv, megvan a jóváhagyás, mi pedig elkezdjük iparosítani. Megnézzük, hogyan lehet legyártani ezt a terméket optimálisan: mennyi idő, milyen erőforrás és technológia szükséges hozzá. Ez a feladatunk, továbbá a meglévő folyamatok hatékonyságának növelése.

– Hogy lehet a termelékenységet növelni, milyen szerepe van ebben az osztálynak?

– Ez egy kéttényezős dolog. Egyrészt fontos a technológia, amit pénzzel lehet fejleszteni. Ehhez szerencsére minden adott. A másik pedig az emberek folyamatos oktatása. Tanítani kell őket az újra, és szükséges folyamatosan frissíteni a már megtanult dolgokat is.

– Az emberi oldal fejlesztése hogyan valósul meg?

– Van az osztályon egy kolléga, akinek az a feladata, hogy tréningeket tartson. Mi a rend, fegyelem, tisztaság, mit hova rakunk, hogyan kell legyártani az adott termékeket, ismételünk. A terv az, hogy jövőre legyen egy komplex oktatási rendszerünk. Ha belép egy új kolléga, végigvisszük egy folyamaton ahhoz, hogy úgy kerüljön ki a termelésbe, hogy készen áll a lehető legjobb minőségű munka elvégzésére.

– Milyen fejlődési utat jártak be ezen idő alatt?

– Az első időszakban a gyárban napi 1000 vonóhorog készült, ma pedig 4500 legyártására vagyunk képesek ugyanennyi idő alatt. Átszerveztük a termelést, a jól bevált japán filozófiát átszabtuk a magyar viszonyokra. A legtöbb vállalat ott bukik el, hogy nem akarunk időt és energiát beleölni abba, hogy az adott munkavállaló habitusára szabják a termelési folyamatokat.

– Mit hoz a jövő?

– A jövő év a konszolidáció ideje. A cél, hogy az OEM-ben minél sikeresebbek legyünk, minél kevesebb hibával, minél hatékonyabban tudjunk gyártani, a feladat, hogy mindennek az alapját erősítsük. Mert eddig nőttünk, mint a gomba. Ma már nagy a kalapunk, most pedig az a lényeg, hogy a tönk megfelelően erős és vastkos legyen ahhoz, hogy a kalap ne billegjen. **Cs. Cs.**





Immár egy családé a Brill Kft.

Generációváltás és teljes tulajdonszerzés a kecskeméti Audi–VW–Skoda–SEAT-nál

A Volkswagen-csoport legsikeresebb vidéki kereskedése Kecskeméten működik. A Brill Kft. 2016 lezárásával úgy lép a 25 éves jubileum évébe, hogy a brand-et helyben felépítő Juhász család sikeresen kivásárolta külföldi tulajdonostársát, és az operatív feladatokat immár Juhász Péter személyében átvette a következő generáció.

A kecskeméti Brill Kft.-t ma a legsikeresebb vidéki márkakereskedőként tartják számon a Volkswagen-csoporton belül. Pedig a tulajdonosok annak idején egész más pályáról jöttek az autókerekedelembé: a céget 1992-ben egy lelkes fogtechnikus, Juhász Gyula és fogorvos felesége, dr. Rózsás Zsuzsanna alapította. Kitartásuk eredménye a vállalkozás 25 éves sikertörténete. Ma Juhász Péter, a nagyobbik fiuk vezet a céget, amely immár négy márkát képvisel. A hazai vezérképviselet minden brand-je megtalálható a kecskeméti telephelyen: az Audi, a Volkswagen, a Skoda és a SEAT is.

– *Volkswagennel és Audival kezdtük Kecskeméten 1992-ben, majd két év múlva csatlakozott a SEAT és 2009-ben a Skoda, amely a Rákóczi és Locskai cég megvásárlásával került hozzánk* – mondja Juhász Péter operatív igazgató. – *A szüleim németautó-pártiak voltak, ezért választották ezeket a márkákat. Persze ahhoz, hogy a márka is őket válassza, le kellett tenni valamit az asztalra, elegendő tőkéjük pedig nem volt. Így osztrák barátjuk beszállt az üzletbe 50 százalékkal, az önkormányzattól telket vásároltak, majd a VW és az Audi előírásainak megfelelő szalont és márkaszervizt építettek.*

Az építkezés alatt a „fűrészfogasok” alatt áruelték az autókat fél évig, majd beköltöztek az új helyre. Négyből hamarosan tíz

alkalmazott lett, szépen növekedtek, a csúcson pedig már több mint százán dolgoztak a Brillnél. – *Az első évben 154 autót adtunk el, amivel vidéken mi értékesítettük a legnagyobb darabszámot.*

Ezt követően sorozatban ők lettek a legjobbak, 1998-ban a VW-gyár gyémánt túvel tűntette ki Juhász Gyulát. Egy alkalommal a család barátja, Bárdi György is náluk vett egy hármast Golfot. A látogatásból készült reklám a Kecskeméti Televízióban óriási sikert aratott, majd kivételes vásárlói aktivitást generált. Sikereik nyomán többször is elnyerték az év kereskedője címet, de nem csak a darabszám alapján, a vezérképviselet értékel-



Juhász Péter 1980-ban született Szegeden. A nagykőrösi Arany János Gimnáziumban érettségizett, majd Szegeden végzett közgazdászként. 2004-ben kezdett szüleinél, a Brill Kft.-ben. Már diákkorában ismerte a rendszert, minden nyáron a kereskedésben dolgozott. Ezért az egyetem után azonnal megkapta édesapjától Seat szalonvezetői pozícióját, később a Skodát vezette. Jelenleg a Brill Kft. operatív vezetője, de a stratégiai döntéseket máig közösen hozza meg a család. Felesége könyvelőként dolgozik, két gyereket nevelnek, Ádám 7, Dávid 4 éves. Hobbija a motorozás.

te a minőségi munkát, az ügyfél-elégedettséget és a fejlesztéseiket is. – A mostani szalonokat 2000-ben adtuk át. A konszern előírása, hogy ne legyen egy légtérben a VW és az Audi, ezért elhatároztuk, hogy felépítjük a Stuttgarti Volkswagen-szalon mását. 1200 négyzetméterével a mai napig ez a márka legnagyobb hazai szalonja. Legfrissebb fejlesztésünk az idén átadott négyszáz négyzetméteres Skoda-szalon, amelyet zöldmezős beruházással valósítottunk meg.

A válság alatt azonban ők is kénytelenek voltak „összebb húzódni”, a dolgozói létszámot a felére csökkenteni. Mindazonáltal a hat év alatt csak egyszer, 2011-ben voltak veszteségesek, és végül tavalyelőtt újra elkezdett javulni az eredményesség.

Juhász Péter 2004-ben csatlakozott a szüleikhez, amikor elvégezte a közgazdasági egyetemet. Szépen beépült a munkába, öt éve a Skoda Márkakereskedők Országos Szövetségének elnöki posztját is betölti. Testvérével, Tamással elvégezték a Porsche Hungária vezetőutánpótlás-képzését. Öccse a németországi telephelyüket vezeti, ugyanis 2005 óta – uniós kereskedőként – exportálnak is, nem is akármilyen volumenben: a tavaly eladott 2250 autó 30 százaléka külföldön talált gazdára.

Mára mindent elértek, amit egy Volkswagen-csoporttag kitűzhet maga elé. De a fejlesztésekben nincs megállás: 2016-ban új bútorokkal frissült fel a VW-szalon,

Új modellek sokasága

A csoport minden márkájában újdonságok várhatók hamarosan. A Volkswagennél jönnek az elektromos autók, az e-Golf, és az e-Up!, az Audi pedig hibridekkel erősíti az A3 e-Tron és a Q7 e-Tron színrelépésével. A Volkswagennél várható még az új Tiguan – nagy sikerre számít a piac a városi terepjáróval kapcsolatban –, és különleges extrák kíséretében a hetes Golf fészliftje is érkezik.

Az Audi a vadonatúj Q5 és A5 modellekkel jelentkezik a közeljövőben, amelyek technikailag már a következő évtizedet képviselik – a Q5-ben például már elérhető lesz a légrugózás, ami ebben a szegmensben eddig nem volt jellemző. Ugyanabba a kategóriába pozicionált mindkét modell, csak amíg a Q5 SUV, az A5 egy sportos szedán.

Novemberben mutatták be a Q2-öt, ezt a különleges városi SUV-ot. – Többet eladtunk már belőle, nagyon pozitív a vásárlók visszajelzése. Tetszik az emberek

nek a külleme, karaktere. Nem túl nagy, mégis magas, könnyű beszállni, nem kell tartani a padkáktól, s mindemellett vagány életérzést sugall – vélekedik Juhász Péter.

A Skoda beváltja a márka rajongóinak régi álmát, jön nagyterepjárója, a Kodiaq. Ez lesz első SUV-juk a kategóriában, amely azonnal hétszemélynek kínál helyet. Óriási az érdeklődés iránta, az árak még karácsony előtt megjelennek, lehet is érdeklődni a Brill Kft.-nél. Népszerű testvérmodelljéből, az Octaviából érkezik a ráncfelvarrott verzió, amely jelentős technológiai ugrást képvisel, és a külleme is megújul. Sok olyan extrát tartalmaz, amelyeket eddig csak a prémium kategória kínált. Ilyen a fűthető kormánykerék és a vonatmányasszisztens, amelynek tolatáskor csak a fordulási szöveget kell megadni, utána átveszi a kormányzást

Már elérhető a SEAT újdonsága, az Ateca SUV, amely óriási népszerűségnek örvend: főként kiváló ár-érték arányával jelent veszélyt a konkurencia számára.

és folyamatban van a SEAT átépítése. A jövőre nézve az elektromos autók eladása, szervize lesz a kiemelt feladat. – *A márkacsoport az elektromos autókban látja az autózás jövőjét, ezért 2020-ig minden márkának felépítenie az ehhez szükséges szervizt és töltőállomásokat. Nálunk már jövő év elején elkezdődnek ezek a munkálatok* – hangsúlyozta az operatív igazgató.

Idén pozitív mérleggel nyereséges évet zárt a Brill Kft., legutolsó projektjük a nyugdíjba vonult társtulajdonos kivásárlása volt. A 2016-os év ennek a jegyében telt, ami szimbolikus jelentőségű a jövőre nézve. Most már elmondható, hogy a Brill Kft. egy család tulajdona, és a szülők örülnek, hogy mindkét fiuk a vállalkozás továbbfejlesztésén dolgoznak.

- vandlik -



Évértékelő ünnepség díjátadással



A Pallas Athéné Domus Mentis Alapítvány és a Kecskeméti Duális Oktatás Zrt. 2016 decemberében is megrendezte a karácsonyi ünnepséget. A hagyományteremtő szándékkal megrendezett eseményen megjelentek a város vezetői, az alapítvány, a társaság és a Pallasz Athéné Egyetem vezetői, munkatársai és partnerei. A zenés műsor, az eltelt év vívmányainak felelevenítése mellett díjátadó is színesítette a Bozsó Gyűjteményben megtartott rendezvényt.

Az egybegyűlteket dr. Csuhaj V. Imre, a Kecskeméti Duális Oktatás Zrt. igazgatóság elnöke köszöntötte, rendhagyó ünnepi beszéde után Faragó Attila, a Pallas Athéné Domus Mentis Alapítvány igazgatója következett, aki köszöntőjében visszatekintett az alapítvány mögött lévő álló évrre.

– Szerencsésnek érezzük magunkat a Pallas Athéné Domus Mentis Alapítványnál, mert minden évben van miért hálát

adnunk, van minek örülnünk. Idén több hosszú folyamat gyümölcseit láthattuk beérni. Olyan gyümölcsöket, melyek eddig nem voltak szem előtt, megbújva várták napfényre kerülésüket. Olyan gyümölcsöket, melyeket sokan gondoztak és sokan vártak. Melyeknek megszületése tulajdonképpen alapítványunk alappillére – mondta a PADMA igazgatója, és kifejtette gondolatait:

1. Az első gyümölcs Kecskemét új egyeteme, amely a Kecskeméti Főiskola három létező karának kibővülésével jöhetett létre 2016. július 1-jétől.
2. A második gyümölcs éppen ez a kibővülés, azaz az önálló szakként elindult közgazdászképzés, amelynek létrejötté az alapítvány egyik alappillére. 2016 szeptemberében 55 nappalis és 18 levelezős hallgató kezdte meg tanulmányait az új gazdálkodási és menedzsment szakon. Közülük a PADMA



az első félévben 32 nappalis hallgatót támogat tanulmányi ösztöndíjjal, amely lényegében az önköltség (tandíj) átvállalását jelenti.

3. A harmadik gyümölcs az „Ésszel a pénzzel!” tananyag-kidolgozási pályázat. Ezzel a pályázattal az alapítvány egy régi álma vált valóra, a pályázati kiírás ötlete ugyanis több éve született meg. Hosszú előkészítő folyamat után a pályázat idén augusztusban olyan állomáshoz érkezett, hogy végre megszülettek a pályamunkák, majd hat bíráló segítségével sor került a hat győztes kiválasztására.

– Külön öröm, hogy egy hosszú előkészítő munka után a mai napon bemutathatjuk a díjazottakat, és átadhatjuk a díjakat. Reméljük azonban, hogy ez a siker még csak egy közbülső állomás. A cél ugyanis egy olyan komplett tananyag létrehozása, amely a három korosztály számára a nekik megfelelő szinten, érdekes, jól tanítható és a gyakorlati életre felkészítő módon vezet be a gyerekeket a mindennapi életvezetéshez, a családi háztartások gazdálkodásához szükséges ismeretekbe. És hogy ez a tananyag hogyan illeszkedik az alapcéljainkba? A válasz egyszerű: ahhoz, hogy jó előképzettségű hallgatók gazdagíthassák az új közgazdászképzést, már középiskolában, sőt általános iskolában meg kell alapozni a pénzügyi, közgazdasági tudást – zárta beszédét Faragó Attila, majd bemutatták a bírálókat és átadták a díjakat:

AZ „Ésszel a pénzzel!” tananyag-kidolgozási pályázat nyertesei:

4. osztályos kategória:

1. helyezett: **Dénes Ágota**
(Csöglei Általános Iskola)
2. helyezett: **Ivony Anna**
(Néri Szent Fülöp Katolikus Általános Iskola)

7. osztályos kategória:

1. helyezett: **Boldog Andrea**
(Lánchíd Utcai Sport Általános Iskola)
2. helyezett: **Gyimesi Réka**
(Arany János Általános Iskola)

10–11. osztályos kategória:

1. helyezett: **Kozma Klára** (Kandó Kálmán Szakközépiskola és Szakiskola)
2. helyezett: **Polyák Márta Antónia**
(Gáspár András Szakgimnázium és Szakközépiskola)



Úton az önállósághoz



Beszélgetés Mikulási Csaba mezőgazdasági mérnökkel

Fiatal kora ellenére is változatos, tartalmas és időnként kalandos életpályát futott be eddig Mikulási Csaba mezőgazdasági mérnök. Ipari alpinistaként járt már Kaliforniában és Németországban, öt évig pedig Skóciában dogozott, egy családi gazdaságban. Jelenleg főállása mellett foglalkozik vaddisznótenyésztéssel, illetve kisebb mértékben méhészettel is. Álma, vágya az, hogy teljes egészében a maga uraként, önálló gazdálkodóként élje életét, azt azonban már megtapasztalta, hogy az addig vezető úton nehézségekkel is meg kell küzdenie.

– Honnan jött az ötlet, hogy vaddisznókkal foglalkozzon?

– A főiskolán volt szakdolgozat témám a vaddisznó zárttéri tartása és tenyésztése. Akkor próbaképpen vásároltam egy kant és két kocát, hogy magam is a gyakorlatban tapasztaljam meg: hogy működik ez. Baráti, szülői segítséggel csináltam, és három év után rájöttem: ezzel semmiképpen nem szabad foglalkozni, mert rengeteg idő, ren-

geteg pénz. Ezt követően a volt párommal kimentünk külföldre, és majdnem öt évig egy gyönyörű skót szigeten éltünk. Ott is a szakmában, tehát agrárterületen dolgoztunk. Amikor hazajöttünk, sokat gondolkodtam, hogy mi legyen a folytatásban. Mindig is a magam ura akartam lenni, a vaddisznót viszont már korábban kizártam a lehetőségek közül, és így végül a méhészetet választottam. Azzal kezdtem el foglalkozni, valamint erdőgazdálkodással.

– Miként „kanyarodott” vissza mégis a vaddisznótenyésztéshez?

– A fiatal gazdák induló támogatására kiírt pályázaton az első körben nem sikerült pénzt elnyernem, a másodikban viszont már igen. Ekkor azonban már az is feltétel volt, hogy a méhészetet nem

lehet beletenni a programba, csak ötven százalékban. Ezért aztán kellett egy másik „lábat” is találni, amire a másik ötven százalékot „rá lehet húzni”. Így aztán végül mégis újra a vaddisznók mellett döntöttem, miután velük kapcsolatban már volt némi tapasztalatom, meg persze közel is állnak a szívemhez. Viszont ennek a beruházási költsége annyira magas, hogy ha már elkez-



di az ember, akkor érdemes szinte a teljes volument ebbe az irányba elvinni. Jelenleg mintegy ötven vaddisznó található a telepen, de dupla ekkora lesz majd az állomány, amikor eléri a maximumot, körülbelül két év múlva. A nehézsége az, hogy az ember három évig teszi bele a pénzt, és csak utána tud kivenni is belőle, addig ugyanis nem érdemes eladni az állatokat. Mivel mindezt főállás mellett csinálom, a méhészet végül hobbiként maradt meg a tevékenységi körömben. Jelenleg tizenhárom méhcsaládom van, és az elég is így, munka mellett. Évi háromszázhatvanöt napot dolgozni, a főállás



mellett mindennap itt lenni és estig csinálni azért nem olyan egyszerű. Majd amikor már csak ez lesz a fő tevékenységem, akkor talán könnyebb lesz. Persze nem panaszkodom, mert a vaddisznótenyésztés is olyan, hogy rengeteg tennivaló van vele, de az akik csinálják, azok azért teszik, mert szeretik.

– Mit lehet tudni a vaddisznótartás szakmai részéről?

– Minimális hasonlóságok előfordulnak a házi sertés és a vaddisznó tenyésztésében, de a vaddisznó se az ivarzási tüneteket nem produkálja úgy, se a fejlődésében nem éri el azt a szintet, mint egy hússertés. Arról nem is beszélve, hogy vaddisznó semmiképpen sem nevezhető szelíd állatnak. Hiába vannak ugyanis zárt térben tartva, amikor majd ki lesznek helyezve a vadászársaságokhoz, akkor nagyon gyorsan visszavadulnak. Vannak szelíd kocák a telepen, sőt egy-két szelíd kan is akad, de nem jellemző, hogy olyan nagyon barátkoznának. Nem támadnak, sőt alapvetően félnek, talán azért is, mert nincsenek tisztában az erejükkel. Ez



egyébként sok más állatra, például egy több mázsás lóra, vagy egy tehénre is igaz. Ha tisztában lennének az erejükkel, nem sok mindenki állna meg előttük. A zárt térben nevelt vaddisznó esetében talán annyi könnyebbséget jelent a viszonylagos szelídség, hogy a fialásoknál nem kell annyira odafigyelni rájuk. A nyári hónapokban naponta kétszer készítünk nekik dagonyát, folyamatosan természetközeli, az életmódjuknak megfelelő tartásban részesülnek. További előny még a házi sertéssel szemben, hogy a táplálékot illetően meglehetősen igénytelen a vaddisznó. Ugyanakkor rengeteget túrnak, a nap huszonnégy órájában azon gondolkodnak, hogy miként tudnának innen kiszabadulni. A kerítés megépítése sem volt egyszerű, és a tartás-nevelés költsége is igen jelentős, valamint komoly amortizációval számolhatunk.

– Elegendő tudást kapott ehhez a munkához tanulmányai során?

– Az elméleti ismereteket még a főiskolán szereztem meg, és persze könnyebbséget jelent, hogy – amint már említettem – a szakdolgozatomat is ebből írtam. Akkoriban jártam az országot, és amikor elkezdtem,

akkor úgy gondoltam, hogy ezzel senki nem foglalkozik. Amikor aztán belekerül az ember, akkor rájön, hogy majdnem minden faluban akad egy-két tenyésztő. Ebben persze van egy kis túlzás, de a lényeg az, hogy több helyen voltam, és sok olyan emberrel találkoztam, akik nagyon segítőkészek voltak, és elárulták a szakma legapróbb titkait, fortélyait is. A legnagyobb segítséget azonban mégis az jelenti, hogy itt vagyok a vaddisznókkal minden nap, és tőlük tudom meg, hogy mire is van szükségük pontosan. Ezt csak így lehet csinálni, ezt ilyen szinten tankönyvekből nem lehet megtanulni. A szakirodalom leírja, hogy mennyi és milyen összetételű takarmányt kell adni az állatoknak, de a gyakorlatban ez egész máshogy van. Képesek megenni naponta negyven kilót, fejenként. Egy tonna takarmány fér fel az utánfutóra, ha azt nem sajnálom tőlük, akkor egy nap alatt betermelik úgy, hogy közben abrak-takarmányt is kapnak, tehát a tartásuk is elég költséges. Úgyhogy ügyesnek kell lenni abban is, hogy honnan szerzi

be nekik az eleséget az ember, jól utána kell járni a forrásoknak.

– Kicsit kanyarodjunk vissza az előzményekhez: mit adtak önnek a Skóciában töltött évek?

– A választ korábról kezdeném, egészen a nagyszülői háttértől. Nagypapám állattenyésztéssel, állattartással foglalkozott, édesapám erdőmérnök, tehát ő is természetközeli ember. Ahol Skóciában dolgoztam, az is egy családi vállalkozás volt, magas színvonalú felszereltséggel. Nagyon jól gépesítették, termelési volumenük viszonylag nagy volt, de nekem elsősorban az tetszett, hogy rendkívül összetartó közösséget ismertem meg bennük. Köztük megtanulhattam, hogy milyen az, amikor egymásra vagyunk utalva, és mindenkinek oda kell figyelni a másira is. Ebben azért valamennyire a hazai méhésztársadalom, de még a vadgazdálkodás és az erdőszet is hasonlít rájuk. Ezek nálunk egy-egy viszonylag szűk kört, szűk családot jelentenek, amelyeken belül szintén igyekeznek egymásra figyelni, egymásnak segíteni. Egyáltalán nem vagyok biztos abban, hogy ez Magyarországon más szférában előfordul.



– Említette, hogy az év 365 napján itt kell lenni, mi fér bele emellett az életbe?

– Régebben egy rövidebb ideig ipari alpinistaként dolgoztam, akkor az hobbi is volt a számomra, de egy jó ideje teljesen eltűnt az életemből. Egy-két év még mindenképpen kell ahhoz, hogy a gazdaságba fel tudjak venni egy alkalmazottat, és akkor már könnyebb lesz. Természetesen azt soha nem tudnám megtenni, hogy kiadjam valakinek a munkát, és utána a telep felé se nézsek, de kétségtelenül jó lenne több szabadidő. Most ha egyik nap reggel megetetem az állatokat, akkor elég másnap délután kijönnöm, tehát van egy szűk másfél napom. Ez lehet most az én nyaralásom, pihenésem. Édesapámra nagyon sokat számíthatok, mert lelkes, jön, és szívesen segít. Takarmányért viszont én megyek minden nap, tehát most egy ideig hobbi, a magánélet lehetőségei behatároltak, főleg úgy, hogy főállásom is van. Ott is igyekszem maximálisan helytállni, ha kell, akár éjszaka is ott maradok, és csinálom, amit kell. Ugyanakkor mégis teljesen más, ha az ember magának dolgozhat, úgyhogy egy idő után majd mindenképpen szeretnék odáig eljutni, hogy ez legyen a fő tevékenységem.

Sipiczki Sándor

Mikulási Csaba 1980. október 27-én született Sopronban. Gyermekként került Kecskemétre, ahol a Mátyás Király Általános Iskolába járt négy évet, majd nyolc esztendővel később a Bányai Júlia Gimnáziumban érettségizett. Tanult ipari alpinizmust és erdőszeti ismereteket, de nem „úszta” meg a sorkatonaságot sem. Ipari alpinistaként itthon és külföldön is dolgozott, majd 2003-tól elvégezte a Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Karát, Hódmezővásárhelyen. 2006 és 2011 között Skóciában élt és dolgozott.

2017

A határokon átívelő közösségépítés éve

Megújulása mellett a nemzetközi klasztervilágra is nyit a kecskeméti AIPA (Alföldi Iparfejlesztési Közhasznú Nonprofit) Kft. által életre hívott és menedzselte AIPA és 3P klaszterek összeolvasztásából létrejövő, egységesített szervezet. Az ötéves stratégiai fejlesztési tervnek ugyanis része egy olyan útvonalterv, melynek során jól megcélzott fórumok, rendezvények keretein belül felkutatják a lehetséges külföldi projektpartnereket. Az ideai eredményekről és a 2017-es év kihívásairól Csapó Ágnes, az AIPA Kft. ügyvezetője, valamint a nemzetközi kapcsolatépítésben aktívan közreműködő EU-MENTOR cég tulajdonosa, Gyulai Tamás mesélt.

Klaszterek és kihívások

– Az AIPA Kft.-nek a hazai fejlemények mellett folyamatosan figyelemmel kell kísérnie a legújabb nemzetközi trendeket, hiszen csak azok adaptálásával lehet professzionális klasztermenedzsmenti szolgáltatásokat nyújtani – *foglalmaz Csapó Ágnes ügyvezető asszony.* – Ezért – a jövőképünkhöz illeszkedő munkaterv részeként – sor kerül az egybeolvasztott 3P és AIPA klaszter öt évre szóló stratégiai fejlesztési tervének kidolgozására, aminek az elkészítésében Gyulai Tamás az EU-MENTOR cég tulajdonosaként aktív szerepet vállalt. Ő ugyanis tagja egy olyan brüsszeli munkacsoportnak, amely az európai ipar digitális átalakulásával foglalkozik, méghozzá úgy, hogy egyrészt elemző anyagot készít az európai vállalatok előtt álló kihívásokról, másrészt – ami a leglényegesebb – ajánlásokat fogalmaznak meg arra nézve, hogy mit kell tennie ezeknek a cégeknek ahhoz, hogy a digitális átalakulás nyertesei legyenek. Azt gondolom, hogy az itt végzett munkából adódóan sok információval és szakmai anyagokkal tud hozzájárulni

ahhoz, hogy a megújult klaszter ötéves útvonalterve hasznos és eredményes legyen, illetve illeszkedjen azokhoz a jövőben kialakítandó nemzetközi és hazai iparfejlesztési tervekhez, melyek ezek mentén a szakmai anyagok mentén kerülnek megfogalmazásra.

Közösségépítés keleten

– Az EU-MENTOR Integrációt Segítő, Szervező és Szolgáltató Nonprofit Kft. egykori tulajdonosa, dr. Kiss István már a kezdetekkor alapító tagként csatlakozott cégével a Kecskeméten újtára induló klaszterhez, azzal a céllal, hogy – az alapító okiratban is megfogalmazott – uniós csatlakozáshoz kapcsolódó vállalkozástámogató tevékenységet lásson el a szervezeten belül – *veszi át a szót Gyulai Tamás.* – Én magam az EU-MENTOR Kft. tulajdonosaként 2016 augusztusa óta veszek részt az AIPA klaszterek munkájában. Volt két olyan rendezvény is, ahol még a cég átvétele előtt, de már az EU-MENTOR, valamint a két kecskeméti klaszter képviselőjében jelentem meg. Idén májusban egy debreceni megbeszél-



lésen sikerült a 3P klasztert összehoznom a romániai klasztervilág egyik kiemelkedő tagjával, egy Kovászna megyei szervezettel. Júniusban pedig az Open Innovation elnevezésű üzletember-találkozó Kolozsváron, a nemzetközi klasztertalálkozó keretein belül sikeres együttműködési megállapodást is kötöttünk velük. Novemberben Temesváron volt egy olyan rendezvény, amely a magyarországi, romániai és szerbiai vállalkozások közötti kapcsolatteremtést célozta meg. Itt szintén a két klaszter profiljával igyekeztem együttműködési javaslatokat kialakítani és találkozókat lebeszélni néhány olyan temesvári vállalattal, akik tagjai a helyi központtal működő autóipari klaszternek. Ezeknek a megállapodásoknak az előkészítése már folyamatban van.

Nyitás Nyugaton

– A jövő kulcsa a klaszterek terén mindenképp a nemzetközi kapcsolatok bővítésében rejlik – *folytatja Csapó Ágnes.* – Az AIPA Nonprofit Kft. által koordinált klaszter esetében a szomszédos országokkal (Románia, Szerbia) már létrejött az együttműködés, de érdemes nyitnunk



akár Európa nyugati országai felé is mint kutatásfejlesztésre, termékfejlesztésre ajánlkozó partner, hiszen Kecskemét és térsége Magyarország legjobban fejlődő ipari régiója. A nyugati országok vállalatai, intézetei pedig kifejezetten keresik a kelet-európai országokból projektbe vonható partnereket, viszont nincs meg ehhez a megfelelő tájékozottságuk. Nekünk kell tehát bemutatkozunk a megfelelő helyeken, néhány jól megcélzott külföldi fórumon, partnerkereső rendezvényen, szem előtt tartva, hogy az eredmények nem feltétlen azonnal, hanem hosszú távon – két-hároméves távlatban – jelentkeznek. Ehhez azonban szükségesek a proaktív tagok is, akik közös gondolkozással, gyakorlati együttműködéssel hozzájárulnak a klasztermenedzsment professzionális színvonalának fenntartásához. Pontosan ez volt az idei megújulás célja is: a múlt értékeit megtartva – idén már csak azoknak a cégeknek kívántunk teret biztosítani, akik időt és energiát fordítanak arra, hogy az AIPA Nonprofit Kft. által kínált szolgáltatásokra építkezve versenyképes piaci szereplőkké váljanak itthon és külföldön egyaránt.



5letből JÖVŐ!

Az AIPA szervezésében indult újtjára az 5letből JÖVŐ! című játékos gazdasági vetélkedő népszerűsítésére megrendezett iskolai roadshow. A program november 30-án délelőtt érkezett a KSZC Gróf Károlyi Sándor középiskolába (volt ÁFEOSZ). A játékos üzleti csapatverseny célja a tinédzserek érdeklődésének felkeltése a vállalkozói lét iránt. A középiskolások számára meghirdetett vetélkedő kiváló lehetőség, hogy a diákok próbára tegyék kreativitásukat, és korszerű

ismereteket szerezzenek a versenyképesség, a piac és más – a vállalkozások működtetése szempontjából lényeges – témakörökben. A versenyre 2017. január 1-től január 27-ig jelentkezhetnek majd a kecskeméti középiskolák 10. és 11. osztályának ötfős csapatai a projekt weboldalán (www.5letboljovo.hu) vagy a Facebook-oldalán keresztül. A vetélkedő kétfordulós, és a legjobb ötlettel előálló csapat tagjai pénzjutalomban részesülnek: a fődíj 1.000.000 forint. Ennek segítségével akár meg is valósíthatják a játékos formában már felépített vállalkozásukat.





**Bemutatjuk
Szabó Józsefet
mint extrém
sportolót**

Terepmotorozás és Erdély

Azt megszokhattuk, hogy egy igazgató íróasztala mellől céget irányít, dönt stratégiai kérdésekben, munkaidejének nagy részét négy fal között tölti. Dr. Szabó József, a Palásti Vagyonekezelő Kft. ügyvezetője épp ezért lett – meg persze a sportszeretetet se hagyjuk ki – extrém sport űzője. Erről beszélgettünk.

– **Hogyan került kapcsolatba a motorozással?**

– Kezdjük az elején. A motorozással kapcsolatos dolgaimat a házinyulaknál kell kezdeni, mint szorosan összefüggő két téma. Általános iskolás koromban komoly nyúltenyésztő karriert futottam be egészen addig, amíg a gimnáziumba fel nem kerültem. Szüleim dolgoztak, én pedig az iskola mellett, mint egyszemélyes vállalkozás házinyulákat tenyésztettem. Nagyon sok házinyulam volt mely abban az időben komoly jövedelemforrásnak számított. Olyannyira, hogy nyolcadikos koromban ebből a jövedelemből egy teljesen új, nullkilométeres SIMSON S51B típusú motorkerékpárt tudtam vásárolni. Időben a nyolcvanas évek legeleje volt. Pontosan



1980-ról beszélünk, akkoriban komoly összeköttetés és kijárási szükségeltetett ehhez. E mellett nagyon kevés fiatal gyerek mondhatta el, hogy egy teljesen új motorkerékpárja van. Nekem ez a nyúltenyésztés következtében sikerült.

– **Meg tudta állni, hogy ne nyúljon az új motorhoz?**

– Természetesen, amikor kézhez kaptam a motort, másnap már megkezdődött az átalakítása. Aki akkoriban a motorozásban érdekelt volt az nagyon jól tudja, hogy a

beömlőnyílást gömbráspollyal hogyan kellett megnagyobbítani, hogy 10-15 plusz kilométerórát tegyünk rá a motorra. A gyári kormány lekerült és ökörszarv-kormányt tettünk a helyére. Mindez azt jelentette, hogy hátszéllel akkoriban 80-85 kilométeres sebességgel hasítottunk. (Ehhez azért komoly hátszél kellett.)

– **Mikor került a terepmotorozás közelébe?**

– Tehát a motorozással kapcsolatos élményeim ekkor kezdődtek. Kinőve a SIMSON-ból néhány év szünet következett, majd már felnőtt fejjel egyszer egy barátom megemlítette, hogy endurózik és szívesen kölcsönadná a motort, hogy próbáljam ki. Tudni kell, hogy ez a terepmotorozást jelenti, és meg kell különböztetni a motocrosstól. A motocrossban zárt pályán körbe motoroznak, az endurosok, a terepmotorosok meg kimennek és a leghetlelenebb, legextrémebb helyeken nyomják a gázt. Tehát megkaptam a motort a hozzá szükséges felszerelésekkel. Este, amikor visszaadtam, közöltem is, hogy márpedig nekem egy ilyenre szükségem van, hamosan vásároltam is egyet. Ez volt az első terepmotorom.

Ezt követően komoly baráti társaság alakult ki kecskeméti és kiskunfélegyházi tagokkal. Először Magyarországon motorozgattunk, majd egy idő után rászoktunk és kijártunk különböző erdélyi területekre terepmotorozni, hisz az az igazi. Hegyol-



dalban, sárba, vízbe esni-kelni naponta tízszer, tizenötször. A végére a motort se tudtuk felállítani, annyira elfáradtunk. Szilárd, aszfaltos utat csak akkor láttunk, ha valahova bementünk tankolni. Ez az igazi szórakozás, az igazi megmérettetés.

– **Ha ez az igazi megmérettetés, akkor a motoros társadalomban létezik rivalizálás is?**

– A motoros társadalomban az endurosok tartják magukat az igazi kemény

fiúknak. Baráti kapcsolatokon belül folyamatosan megy a kötelező szekálás. A terepmotorosok, a crossok azokat a motorosokat szeretik leginkább piszkálni, akik a chopper motorjaikon ülnek és kényelmesen hátradőlve gurulnak. Konkrétan mindig azzal hergeltük őket, hogy vasárnap délután összegyűltek a városközpontban, majd kipöfögték a Tőserdőbe elnyalni egy fagyit, majd visszajöttek, jót nyújtózkodtak és elmondjátok, hogy milyen jót motoroztunk. Ha csak egyszer eljőnétek egy háromnapos erdélyi túrára, ahol három napon keresztül folyamatosan hegyoldalon, épített utat nem látva motorozunk – nos, akkor megtudnátok mi az igazi férfiaknak való játék. Ez az igazi sport.

Persze mindenki a saját játékában leli meg az örömet és a szórakozást, de az biztos, hogy a motorsportok közül ez az, amelyik leginkább igénybe veszi az ember szervezetét. Egy igazán hajtós, kemény és izzasztós sportról van szó.

– **Erdélyben merre jártak?**

– Először Resicabánya környékén motoroztunk, ahol egy kedves ismerős házában kaptunk szállást, majd néhány év elteltével átszoktunk Székelyföldre, mivel a csapathoz utólag bekapcsolódó egyik barátunk feleségének a szülei ott élnek. Egyszer meglátogattuk őket, kivittük a motorokat és ott ragadtunk. Hosszú éveken keresztül jártunk ki. Volt olyan év, amikor ötször, hatszor is kiruccantunk néhány napos túrára motorozni. Ezek szexzációnak voltak. Az emlékek örökre megmaradnak. Például amikor odaérsz egy forráshoz, ahol a felá-





Istennek én megsúgtam nagyobb baleset nélkül. Az endurosoknak egy kis ujjtörés, kulcscsonttörés nem egy nagy dolog. Benne van a pakliban, számítani kell rá, de ha lehet, el kell kerülni.

Erre talán egy történetet. Egyik barátunk nagyot esett. Levittük egy terepjáróval, ahonnan már rohamkocsival vitték Marosvásárhelyre, a klinikára. Sorozatos bordatörést, lapockatörést állapítottak meg. Mi este mentünk be a klinikára látogatni, hogy mi van vele. Többen mentünk, így jött velünk az újoncként, akkor először endurozó kecskéméti társunk is, aki ha már ott volt, megemlítette, egész nap fáj a lábfeje. A hegyi motorozás közben beakadt egy tuskóba, amit ki akart kerülni. Ottani segítőnk rögtön szólt is az orvosoknak, röntgenezzék már meg, míg a csapat a bordatöröttre vár. Elkísérték, majd félóra múlva térdig begipszelve hozták vissza. Jött velünk látogatni, majd gipszelve távozott. Életében először endurozott, nem vigyázott, és elrepedt a lábfeje.

– Volt a történetnek folytatása?

– Volt, de az már a balesethez képest könnyedebb sztori. Mi természetesen másnap mentünk motorozni, a gipszelt barátunk pedig a szálláson pihengetett. Este, fürdés és vacsora után úgy döntöttünk, hogy a helyi kocsmát csapatostól meglátogatjuk. A begipszelt lábú barátunk szólt nekünk, hogy ő nem járógipszet kapott, de ne hagyjuk már ott. Így hát egy kétkerekű kerti kiskocsira fölültettük és eltoztuk a kocsmába. Nagyon nagy dumás a barátunk, rögtön el is kezdett viccelődni a pultos lánnyal. Egészen pontosan arról beszélt, hogy: Tudja drága lelkem azért jöttem én Magyarországról, ide szép Erdélyországba, mert itt még vannak igazi szép magyar menyecskék és keresek én magamnak egy menyasszonynak valót. Erre a székely menyecske csak annyit mondott: Figyelj ide barátom, ha itt nálunk udvarolni akarsz, akkor legközelebb jobb kocsival gyere.

Még nincs vége a történetnek. Éjfél körül hazamentünk, mert ugye másnap, motorozás. Mi kimentünk a hegyekbe, egy szomszéd pedig dél körül átment a vendéglátónkhoz, felőlünk érdeklődni. Kérdezi is, hát szomszéd, ezek a magyarok isznak rendesen, ugye? Vendéglátónk felelve, hát szomszéd, én nem vettem észre. Ha adok egy-két kupicával, azt jóízűen megisszák, de egyébként nem ivós társaság. De miből gondolod szomszéd? Hát ezek olyan részek voltak, hogy éjfél körül az egyiket kocsival húzták haza. Fantasztikus dolog a terepmotorozás, de az igazi élményt maga Székelyföld, és az ottani emberek adják.

Bogdándi Ferenc

zott talajban látod az előtted ott járt medve nyomát, ezek olyan élmények, melyek túlmutatnak magán a motorozáson.

Meg maga az a világ, Székelyföld. Előtte is szerettük, de idővel a szeretet szerelemmá vált. A székely emberek, a székely kultúra, a székelyek látásmódja. Sokat lehet tőlük tanulni bölcsességben, gondolkodásban. És van egy külön terület, melyről sokat lehetne beszélni, a székely gasztronómia. Ez megérne egy külön beszélgetést.

Amikor egy kilencórás út után, az utánfutón húzva a motorokat, megérkezel hajnali négykor és belépsz a vendéglátó házába, Piroska akkor szedi ki az udvari kemencéből az erdélyi krumplis kenyeret, majd nekiállsz reggelizni. Közben hozzák a nem éppen tisztavíz gyengéségű székely pálinkát, kint pedig jön fel a nap. Ezek olyan élmények melyet nem lehet elmondani. Az a szeretet, az a ragaszkodás, ahogy várnak bennünket, várnak téged, mint anyaországi magyart –, anélkül hogy elkezdենek magyarkodni, vagy giccsebe próbálnánk önteni ezt a történetet – olyan lelki élmény, amit csak a maga valójában lehet átélni.

Szentábrahámon, (amely egyébként egy kis falu Székelykeresztúr mellett,) a szállásadónk szomszédja Mózsi bácsi, -aki Isten nyugosztalja, már nincs közöttünk - egy fantasztikus székely ember volt. Már a legelső érkezésünkkor üdvözölt minket. Hajnalban kint várt az utcán, lóbált egy nagy bekötött üveget majd azzal kezdte: „Isten hozott beneteket fiaim, már nagyon vártunk titeket”. Hangsúlyozom életünkben először találkoztunk vele. De már tudta, hogy jövünk és várt. Hajnalban, felöltözve ott volt és hozta a pálin-

káját, amit mindannyian megkóstoltunk, de el nem tudtuk képzelni, hogy mi lehetett az az iszonyatosan erős ital, amit adott nekünk. Később kiderült, hogy székely szilvapálinka, mely hatvanegynéhány fokos. Másnap, mikor este a kemencét körbe ültük és Piroska, a háziasszony kiszedte a kemencében sült csülköt, akkor Mózsi bácsi is átjött és megkérdeztük tőle: Mózsi bácsi hány fokos volt a tegnapi pálinka. Hatvannyolc mondta az öreg nagy büszkén, de Józsi bácsi, a bölcs szállásadónk közbeszólt: ugyan Mózsi, nem volt az csak hatvanhárom. Mózsi bácsi úgy székelyesen bólintott majd odavetette, hát akkor csak hatvanhárom.

– Hogyan alakult ki a csapat?

– Egyszerűen valaki mindig hozott valakit. Így nagyon heterogén összetételű csapat alakult ki. Talán ez volt a legnagyobb biztosíték arra, hogy összetartó és szilárd volt a társaság. Abszolút nem számított, hogy civilben ki kicsoda. A csapat tagja volt postás, államtitkár, gépjárműoktató, fuvarozó vállalkozó, motorkereskedő, pedagógus, mérnök. Nagyon nem érdekelt senkit, hogy a másik mit csinál. Csak a motorozás, a barátság, a csapat érzés volt fontos. Meg persze Székelyföld szeretete.

Ha elestél és nem bírtad a motort felállítani (mert főleg a kezdőknél jellemző, hogy ha megállsz a hegyoldalban, nagy okosan nem hegynek fölfelé billented a motort, hogy a lábaddal leérjen, hanem arra, amely völgynek van, pillanatok alatt borulsz, betakaródzol a motorról) akkor jönnek a többiek, leszedik a motort rólad, felállítják, beindítják és megyünk tovább.

– Előfordultak sérülések?

– Egy ilyen sportban előfordul, de hál’

**Öné a lehetőség,
mi hozzásegítjük egy
kedvezőbb hitelhez!
Ez is erősségünk!**

Oberbank AG
Magyarországi Fióktelep



**Most különösen
kedvező kondíciókkal
támogatjuk céljainak
megvalósítását.**



**Lakossági jelzáloghitelek forintban
lakáscélra és szabad felhasználásra.**

Teljes hiteldíj mutató (THM): 3,67% – 5,93%

Az igénybevétel feltételeiről érdeklődjön bankfiókunkban személyesen vagy telefonon.

Az Oberbank jelzáloghitelei egyszerűek, rugalmasak, kedvezőek.

* A feltüntetett THM a bank 2016.08.31-én hatályos vonatkozó Kondíciós Listája alapján az aktuális feltételek és a hatályos jogszabályok figyelembe vételével került meghatározásra, a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat. A THM értéke nem tükrözi a hitel kamatkockázatát és nem tartalmazza a fedezeti ingatlanra kötendő vagyonbiztosítás díját annak nem ismert mértéke miatt.

**Kecskeméti fiók:
6000 Kecskemét, Kisfaludy u. 8.
Tel.: 76/570-200
www.oberbank.hu**

Oberbank. A Bank másképp

TOYOTA *C-HR*

2017 ÚJ CSILLAGA



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY



COMPACT HYBRID REVOLUTION

Végre megérkezett a forradalmi újítás, amelyre mindenki várt!
Fedezze fel a 2017-es év legizgalmasabb új modelljét a Toyotától!

Látogasson el a www.toyota.hu weboldalra, tekintse meg ajánlatainkat és foglaljon időpontot egy teszttvezetésre, hogy az elsők között ülhessen az új Toyota C-HR volánja mögött!

Decembertől elérhető a Toyota márkakereskedésekben.

Linartech Autó Kft.

6000 Kecskemét, Mindszenti körút 43.

Telefon: +36 76 956 494

Fax: +36 76 956 493

Mobil: +36 20 504 4944

www.toyotalinartech.hu

info@linartechauto.hu

A képen látható gépkocsi illusztráció. A Toyota C-HR kombinált üzemanyag-fogyasztása: 3,5-6,2 l/100 km; CO₂- kibocsátása: 82-144 g/km.