

HÍRÖS KECSKEMÉT JELENE ÉS JÖVŐJE gazdaság



2022. TAVASZ

A KECSKEMÉTI MÉDIACENTRUM GAZDASÁGI MAGAZINJA

6 MILLIÁRDOS LOGISZTIKAI BERUHÁZÁS



A VÁROS A HELYSMERETET ADJA ÉS TŐKÉVEL SZÁLL BE,
AZ INFOGROUP BEFEKTET ÉS A PIACI TUDÁSÁT HOZZA

SZEMEREYNÉ PATAKI KLAUDIA polgármester
és SZÉKELY ÁDÁM ügyvezető

- VÁROSI ENERGIAKÖZÖSSÉG • KECSKEMÉT KIEMELKEDIK AZ ÁTLAGBÓL
- ÖNVEZETŐ JÁRMŰVEK FEJLŐDÉSE



Keresse a Kecskeméti Médiacentrum nagy érdeklődéssel kísért helytörténeti kiadványát, a Hírös Históriák magazint!

A HÍRÖS HISTÓRIÁK LAPSZÁMAI MEGVÁSÁROLHATÓK KECSKEMÉTEN:

- a Kecskeméti Médiacentrumban (Szabadság tér 2.)
- a Kóborló Könyvesboltban (Csongrádi u. 1.)
- a Piaccsarnokban, a könyvárusnál és az újságárusnál.

DERŰRE HÁBORÚ

Ezen a kora tavaszon a politika megnyilvánulásai már kész tényként kezelték a gazdaság „poszt-Covid-szindrómájának gyógyulását”. Korábban a járvány, a bezárások miatt megnövekedett a munkanélküliség, az ellátási láncok szét-töredeztek, rendkívül gyors gazdasági visszaesés következett be az egész világon. A negatív hatások egy jó része azonban hamar eltűnt – a világméretű drágulástól eltekintve –, s a hazai gazdaság teljesítménye egyszerűen visszapattant a 2021. év végére, sőt a fontos mutatókban túl is szárnyalta a járványválság előtti évet.

A kereskedelmi és iparkamara február végi megyei gazdasági évnitóján a trendeket követő szakemberek és a politikum sorjázta a pozitív eredményeket. 2021-ben 7,1 százalékos növekedést produkált az ország, a foglalkoztatottság pedig 73 százalékra emelkedett, ami már majdnem eléri a 80 százalékos teljes foglalkoztatottságot. Mindeközben a hazánkba irányuló befektetési kedv GDP-arányosan 27-28 százalékon jeleskedett, ami 40 százalékkal túlszárnyalja a kelet-közép-európai versenytársak teljesítményét. Ebben a tavasznyitó friss hangulatban jól jellemezte a gazdaság – egyébként áremelkedésekkel, nyersanyagéhséggel terhelt – teljesítményét, hogy újra a korábbi konjunkturális évek régi nótája, a munkaerőhiány kezdte felütni a fejét. Olyan dinamikába váltott a termelés és az áruigény növekedése, hogy volumenének kiteljesedését ismét a szűkös humán erőforrás gátolta.

Mint több előadáson is elhangzott a közel-múltban, Kecskemét és Bács-Kiskun megye azon térségek közé tartozott ebben a gazdasági visszapattanásban, amelyek ki is emelkedtek az országos átlagból. Jelen kiadásunk számos írása áll kordokumentumként ennek alátámasztására: a válság ellenére fejleszt az Infogroup, 3,8 milli-



árdos beruházást mutatott be az ACPS, növelte raktárkapacitását a Nissin, fejlődik az infrastruktúra stb.

Mindez annak ellenére, hogy akadt probléma az elmúlt évtizedben bőséggel: elég csak a felborult geopolitikai egyensúlyra, a menekültválságra, a világjárványra és hatásaikra gondolnunk.

És ez sem volt elég. Az említett gazdasági évnitő előtt néhány nappal Oroszország megtámadta Ukrajnát. Természetesen ennek hatásai még nem szerepeltek a beszámolóokban. Csak remélni tudjuk, hogy a következőkben sem ütik meg a drámai hangot.

Vandlik János

a Hírös Gazdaság szerkesztője

A KIADVÁNY MEGJELENÉSÉT TÁMOGATTA:



KECSKEMÉT
MEGYEI JOGÚ
VÁROS
ÖNKORMÁNYZATA



ENERGIAKÖZÖSSÉG:

HÁLÓZATBA KAPCSOLT TERMELŐK ÉS FOGYASZTÓK

Elsősorban környezetvédelmi, emellett energiahatékonysági céllal egy nagyszabású, átfogó, új kezdeményezésbe vágott bele Kecskemét. Lényege szerint a megújulóenergia-termelőket és a város nagyfogyasztóit kapcsolják össze egy hatékonyabb energiafelhasználás érdekében, miközben a tiszta energiaforrásokat és a környezetkímélő helyi szolgáltatásokat is fejlesztik. A februári közgyűlésre beterjesztett koncepció Európában nem példa nélküli, de hazánkban mindenképpen úttörő szerepet tölt be.



Illusztráció

MERRE HALAD AZ ÖNVEZETŐ JÁRMŰVEK FEJLESZTÉSE?

SZÍNEK ÉS
KITEKINTÉS

ÁTADTÁK A NISSIN FOODS KFT. ÚJ RAKTÁRÉPÜLETÉT

FEJLESZTÉS



Illusztráció

Frank Péter

42–47. oldal

Az önvezető járművek fejlődése megállíthatatlan és teljesen új szintlépést készít elő az emberi civilizációban. A Kecskeméten is fontos gazdasági szereplő, a Knorr-Bremse úttörőként élen jár az úgynevezett autonóm járműfunkciók innovációjában. Frank Péterrel, a vállalat haszonjármű-üzletágának budapesti kutatási-fejlesztési igazgatójával beszélgettünk.

Ünnepélyes keretek között adták át február 28-án az instant tésztaételeket gyártó japán Nissin Foods újabb, 6500 négyzetméteres raktárépületét Kecskeméten. A jelentős bővítésnek köszönhetően az eddigi, 15 ezer raklap tárolására alkalmas raktár egy 21 ezer raklapot befogadó egységgel bővült.



36–39. oldal

Beköszöntő.....	3
Tartalom.....	4-5
Hírek.....	6-7

AUTÓVÁROS

Hatmilliárdos új logisztikai csarnok a Déli Ipari Parkban

Közös ingatlanfejlesztésbe kezdett az Infogroup csoport és a Városi Alapkezelő Zrt..... 8-11

3,8 milliárdos fejlesztés az ACPS Automotive Kft.-nél

A cég új beruházásának köszönhetően új gyártócsarnok épült, növekedett a kapacitás, valamint mérhetővé vált a gyártás..... 12-14

KAMARAI HÍREK

Kecskemét és Bács-Kiskun megye fejlődése kimagaslik az országos átlagból

György László gazdaságstratégiaért és -szabályozásért felelős államtitkár előadása..... 15-17

A járvány után „visszapattant” a gazdaság

Jeles előadók a megyei kereskedelmi és iparkamara gazdasági évnitóján..... 18-21

Kamara a vállalkozásokért

Újra üzleti kurzus az egyetemistáknak..... 22

CÉGMOZAIK

Deltaplast és egyetem: innovációs szövetségben

A két szervezet közös innovációs és kutatásfejlesztési terveihez dr. Palkovics Lászlótól kértek segítséget a felek..... 23

DTkH Nonprofit Kft.: 2022-ben is a fenntarthatóság szolgálatában

A társaság idei terveiről és legújabb fejlesztéseiről beszélgettünk Agatics Roland ügyvezetővel..... 24-27

„Mindig magasabbra!” – A professzionális létragyártás fokai

A Kecskeméten készülő alumíniumlétrák gyártójának, a Zargessnek a vezetője mutatta be cégüket..... 28-29

ENERGETIKA

Kecskeméti energiaközösség: hálózatba kapcsolt termelők és fogyasztók

Elsősorban környezetvédelmi, emellett energiahatékonysági céllal nagyszabású, átfogó, új kezdeményezésbe vágott bele Kecskemét..... 30-35

FEJLESZTÉS

Átadták a Nissin Foods Kft. új raktárépületét

Az instant tézsaételeket gyártó japán Nissin Foods újabb, 6500 négyzetméteres raktárépülettel bővült Kecskeméten..... 36-39

Nagy népszerűségnek örvend az Aqua Hotel

Bár még csak három hónapja nyitott meg Kecskemét legújabb szállodája, az Aqua Hotel, mind a 41 szobáját használták már a vendégek..... 40-41

SZÍNEK ÉS KITEKINTÉS

Merre halad az önvezető járművek fejlesztése?

A Knorr-Bremse budapesti kutatási-fejlesztési központja 100 fővel bővíti létszámát..... 42-47



KECSKEMÉT ÉS A MEGYE FEJLŐDÉSE ORSZÁGOSAN KIMAGASLÓ

Az elmúlt évtized legátfogóbb hazai vállalati kutatásának eredményeiről dr. György László, az ITM államtitkára tartott előadást Kecskeméten.



3,8 MILLIÁRDOS FEJLESZTÉS AZ ACPS AUTOMOTIVE KFT.-NÉL

Rákossy Balázs európai uniós források felhasználásáért felelős államtitkár is részt vett az ACPS Automotive Kft. 3,8 milliárdos beruházásának bemutatóján.

KIADÓ: Kecskeméti Médiacentrum

Kecskeméti Televízió Nonprofit Kft.

6000 Kecskemét, Szabadság tér 2.

Telefon: +36-76/570-440

E-mail: info@hiros.hu

FELELŐS KIADÓ: KOZÁK POLETT

HÍRÖS GAZDASÁG

A Kecskeméti Médiacentrum gazdasági magazinja

22. SZÁM (2022. TAVASZ) ISSN 2498-4965

FŐSZERKESZTŐ:

KOZÁK POLETT

kozak.polett@kecskemettiv.hu

SZERKESZTŐ: VANDLIK JÁNOS

Nyomdai munkák:

LÓCZI ÉS TÁRSA NYOMDAIPARI KFT.

Nyomdai előkészítés:

EURO BIOINVEST KFT.

Fotók: BANCZIK RÓBERT

MARKETINGVEZETŐ:

PIRÁNSZKINÉ SERES SÁRA

seres.sara@hiros.hu

KECSKEMÉTEK IS ÉRINTI A VO-S TEHERFORGALMI VASÚTVONAL NYOMVONALA

Eldőlt, hogy Kecskemétet is érinti majd a VO-sként emlegetett vasútvonal. Az új teherforgalmi folyosó Budapestet délről elkerülve kelet–nyugati irányban biztosít majd összeköttetést a meghatározó ipari és gazdasági központok között. A kiválasztott nyomvonalat Palkovics László innovációs és technológiai miniszter ismertette a sajtóval április 12-én Budapesten. Az előkészítés alatt lévő VO-s teherforgalmi vasútvonal Záhonytól Győr térségéig teremt majd korszerű vasúti teherszállítási kapcsolatot. A keddi döntéssel a Szolnok–Kecskemét–Székesfehérvár–Győr irányú összeköttetés nyomvonalsávját határozták meg. Már korábban is szó volt arról, hogy városunkat is érinti a fejlesztés, de a végleges döntés csak ekkor született meg. A beruházáshoz már zajlik a szükséges dokumentumok előkészítése, a miniszter szerint célul tűzték ki, hogy a Záhonytól Győrig tartó vonal kiépítése 2030-ig elkészüljön, ezen belül először a középső, Kecskemét és Adony térségében lévő szakaszt építenék meg.



Palkovics László
innovációs és technológiai miniszter
(korábbi felvétel,
fotó: Banczik Róbert)

Képünk illusztráció (iStock)

3,6 MILLIÁRDOS BERUHÁZÁS A FELSŐLAJOSI MÁRKÁNÁL

Történetének legnagyobb, 3,6 milliárd forintos beruházása eredményeképpen harmadik gyártósorral és jelentős új raktárkapacitással bővült a felsőlajosi Márka Üdítőgyártó Kft. üze. A március 1-jei átadáson Varga Mihály pénzügyminiszter (képünkön középen) azt mondta: a Márka sikeres magyar középvállalatként hajtómotorja lehet az egész térségnek.

Az 1973-ban alapított Márka céget néhány éve a tulajdonos Pécskövi fivérek – Gábor és Tibor – újították meg, mindössze négy munkavállalóval nekivágtak a jelentős fejlesztéseknek. Mára a Lajosmizse melletti, felsőlajosi üzemükben mintegy 140 embert foglalkoztatnak.

Az új gépsorral sikerült egy olyan technológiát megvalósítani, amellyel létrejöhet újfajta termékek töltése és forgalmazása, megvalósítható a tartósítószer-mentes palackozás, és kivitelezhető az újrahasznosított műanyag felhasználása: immár 100 százalékban újrahasznosított PET alapanyagú palackokba történhet az üdítő csomagolása. A környezetvédelem jegyében biológiai szennyvíztisztító telepet is létrehoztak.

A harmadik gépsor átadásával gépparkjuk már évi 180 millió palack üdítő gyártását teszi lehetővé, raktározási területük pedig eléri a 15 ezer négyzetmétert. Ettől további növekedést várnak mind a belföldi, mind az exportértékesítésben.



Az ügyvezető igazgató bejelentette, hogy már a következő jelentős beruházáson – egy új, negyedik gépsor létrehozásán – dolgoznak, amely a tervek szerint az idei év végére valósulhat meg.

A most átadott, 3,6 milliárd forint összértékű beruházáshoz a Márka 1,8 milliárd forint vissza nem térítendő állami támogatást nyert a Nagyvállalati Beruházási Támogatás (NBT) program keretein belül.

FOLYTATÓDIK AZ M5 FELÉ AZ M44-ES ÉPÍTÉSE



Megkezdődött az M44-es gyorsforgalmi út befejező szakaszának, vagyis az M5-ös autópálya és Szentkirály közötti útszakasznak a megépítése. A 32 kilométernyi szakasz közel 106 milliárd forintos beruházásnak köszönhetően jön létre. A március 30-ai nyitórendezvényen a közlekedéspolitikáért felelős államtitkár azt mondta: a hasonló fejlesztések célja, hogy rövid időn belül bármely hazai településről 30 percen belül elérhetővé váljon egy négysávos út.

Mint a projektnyitó rendezvényen elhangzott, ezzel a szakasszal létrejön a Kecskemét és Békéscsaba közötti négysávos összeköttetés. A munkát a Hódút Kft. végzi.

Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) közlekedéspolitikáért felelős államtitkára a rendezvényen azt mondta, hogy az eddig több szakaszban épülő M44-es Lakitelektől a békési megyeszékhelyig

már az autósok rendelkezésére áll, így jelenleg három megyét kapcsol össze. A 2019 ősze óta átadott, összesen 88 kilométeres szakaszok nettó szerződéses értéke közel 250 milliárd forint volt. 2020 tavaszán kezdődött meg és várhatóan 2024 tavaszáig tart a Szentkirályig tartó szakasz kivitelezése a kecskeméti visszakötéssel. Most pedig megindulhatnak és 2025 elejére célba érhetnek a munkálatok a Szentkirálytól az M5-ösig tartó befejező szakaszon is.

Az M44-es főpályáját, valamint a hozzá kapcsolódó, közel 50 kilométernyi mellékutat mintegy 400 milliárd forintból építik meg az évtized közepére.

Jelenleg is zajlik a Lakitelek és Szentkirály közötti szakasz kivitelezése. Innen fog folytatódni a nyomvonal, és tart egészen az M5-ösig, Kecskemétiig, az 5-ös számú főútig. Az utolsó a 32 kilométeres szakaszon egy külön

szintű csomópontot is kialakítanak a 441-es főútnál, az 5-ös számú főúthoz pedig egy turbókörforgalommal csatlakoznak majd, nagyon közel az M5-ös csomópontjához. Így jön létre a közvetlen kapcsolat az M44-es és az M5-ös között.

A beruházás a tervek szerint három évig tart majd. Ezalatt több mint 136 ezer köbméternyi aszfalt fog beépülni a pályába, és több mint 3 millió köbméternyi földet mozgatnak meg.

A rendezvényen nyilatkozott a Kecskeméti Médiacentrumnak Szemereyné Pataki Klaudia polgármester is, aki szerint ha elkészül a most elinduló újabb útszakasz, az hatalmas terhet vesz le a város lakosságáról, és megkönnyíti a térség elérhetőségét is.

– Nekünk, kecskemétieknek egy elkerülő útszakaszról van szó, hiszen az M44-es forgalmát eltereli a várostól északra, és az M5-össel közvetlen kapcsolatot hoz létre úgy, hogy nem jön keresztül a városon. Óriási zajcsökkenéssel, levegőszennyezés-csökkentéssel párosul a beruházás. A fejlesztés másik hozadéka pedig, hogy a kecskemétiak könnyebben érhetik majd el a keleti régiót, a Viharsarkot, Erdélyt – mondta Szemereyné Pataki Klaudia.

A rendezvényen bejelentették azt is, hogy már megkezdődtek a tárgyalások az M44-es folytatásáról, vagyis a Békéscsabától Gyulán keresztül Nagyszalontáig tervezett szakasz megépítéséről is, a román partnerrel közösen.





infogroup

HATMILLIÁRDOS ÚJ LOGISZTIKAI CSARNOK

A DÉLI IPARI PARKBAN

Közös ingatlanfejlesztéssel támogatja Kecskemét fejlődését az Infogroup csoport és a Városi Alapkezelő Zrt. Nemrég megkezdődött egy 21 ezer négyzetméter alapterületű ipari-logisztikai csarnok építése a Déli Ipari Park területén. A beruházás értéke meghaladja a 6 milliárd forintot, az átadásra várhatóan az idei év végén kerül sor. A budapesti befektető cég később meghatárosmozorozná a mostani épület-alapterületet és a Heliportban is fejlesztene.

A Déli Ipari Park egyik 12 hektáros területén – most első ütemben – egy 21 ezer négyzetméter alapterületű ipari-logisztikai csarnokot építenek fel. A beruházás az Infogroup és a Városi Alapkezelő Zrt. partnerségében valósul meg. (Az Infogroup Ipari Ingatlan Zrt. egyik leányvállalata által a fejlesztésre alapított cégbe száll be tőkével a Városi Alapkezelő Zrt.) A kivitelezői munkákat a kecskeméti VER-BAU Kft.-re bízták.

A projekt indítását március 31-én jelentették be Kecskeméten, a Bács-Kis-

kun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara épületében. A rendezvényen dr. György László gazdaságstratégiaért és -szabályozásért felelős államtitkár azt mondta: szerinte egy ilyen geopolitikai helyzetben is megéri befektetni, hiszen ha a kontextust szélesebb optikával nézzük, akkor a helyzet Kelet-Közép-Európa számára kedvező, Magyarország számára még annál is kedvezőbb. – Mi a régiótól teljesen eltérő válságkezelési stratégiát alkalmazunk – fogalmazott –, a segélyezés helyett annak adunk pénzt, aki a jövőbe tekint. Most is az a legfontosabb, hogy a rövid távú félelmek helyett a jövőre tereljük a vállalkozók figyelmét.

Hangsúlyozta: változóban a világ-gazdaság szerkezete, s aki ezekben az időkben talpon marad, az nyer. (Az ország 2010-es évekbeli teljesítményéről szóló György László-előadást összegző írásunkat lásd a 15–17. oldalon – a szerk.) Az államtitkár szerint a kormány gazdaságpolitikájának is döntő szerepe van a fentiekben. A Kecskeméten

folytatott gazdaságpolitika például kiválóan működik, mivel az itteni és az országos politika szorosan együttműködik a helyi gazdasággal.

– Kecskemét az első olyan település Magyarországon, ahol városi alapkezelő működik, és ez példát mutat a többi városnak is. Az alapkezelő befektet egy olyan alpinfrastruktúrába, amelyből járadékszerű jövedelme származhat a térségnek – mondta dr. György László. Hozzátette, korábban ezeket a forrásokat döntően külföldi szereplők fölőzték le.

Az államtitkár arra is kitért, hogy a világban ma stratégiai ágazat a logisztika, és Magyarországnak földrajzi helyzetéből adódóan kiváló lehetősége nyílik arra, hogy hidat képezzen kelet és nyugat között.

Az Infogroup tulajdonosa, vezetője, Székely Ádám a rendezvényen kiemelte: ez egy olyan beruházás, amelyből mindenki profitál majd, és amely fejleszti Kecskemét gazdaságát, új munkahelyeket teremt és tovább erősíti

régióink országon belül elfoglalt gazdasági pozícióját.

– Különleges ez a fejlesztés számunkra, noha Infogroupként sok ilyen együttműködésünk van, de itt a városi önkormányzat, annak alapjai és egy professzionális ingatlanfejlesztő működnek együtt, így ötvözni tudjuk azt a mély piaci ismeretet, amit egy piaci szereplő tud hozni, illetve azt a műszaki tartalmat, maximális energiahatékonyságot és funkcionális megfelelést a mély és pontos helyismerettel, amivel az önkormányzat rendelkezik – emelte ki Székely Ádám. A vezető fontosnak nevezte az együttműködést a korábbi évek hatalmas növekedését követő nehéz helyzet miatt, amit egy világválság és egy háború is tetézt. – Azt gondolom, hogy ezek az együttműködések fontosak annak érdekében, hogy a nehézségek ellenére merészen, stabilan és határozottan tudjunk a jövőbe nézni és fejleszteni ennek a nagy reményű és nagy jövőjű városnak az ipari infrastruktúráját



Balról: dr. Várady Zoltán, a Városi Alapkezelő Zrt. vezérigazgatója, dr. György László államtitkár, Gaál József, a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara elnöke, Szemereyné Pataki Klaudia polgármester, dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester és Székely Ádám, az Infogroup tulajdonosa, vezetője



– hangsúlyozta az Infogroup első embere.

Kiemelte, számítanak a Mercedes-gyár további fejlődésére és a beszállítók megkeresésére. Ugyanakkor, mivel Kecskemét nem csak az autóparról szól, tárt karokkal fogadnak majd minden logisztikai és könnyűipari megkeresést is, hogy a csarnok minél hamarabb megtelhesen termelő tartalommal.

Dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester kiemelte: a Mercedes ideköltözésével új időszámítás kezdődött Kecskemét gazdasági életében. Azóta sorra érkeznek a nagyvállalatok, de új lendületet kaptak a kis- és középvállalkozások is.

– Kecskemét és annak gazdasági élete egymást erősítő szimbiózisban él. Kívánom, hogy ez az állapot még sokáig fennmaradjon. A városvezetés

megfelelő háttérrel biztosítva adjon lehetőséget a gazdaság fejlődésére, amiből nemcsak az idetelepülő vállalatok, hanem minden kecskeméti polgár is profitálhat. Ehhez biztosít most alapot a Déli Ipari Parkban ez az új beruházás is – mondta az alpolgármester.

A budapesti régió mellett a jól megközelíthető kereskedelmi útvonalak mentén fekvő logisztikai központok is megteltek már, egyre nagyobb az igény az újak kialakítására vidéken is. A most készülő csarnokot további két épület létrehozásával a későbbiekben 60 ezer négyzetméterre szeretnék bővíteni. Ezenkívül folytatnák a Nyugati Ipari Park (a „Heliport” – a szerk.) fejlesztését is, melyet ugyancsak a városi alapkezelővel együttműködve vásároltak meg egy német befektetőtől három évvel ezelőtt. Ott összesen 30 ezer négyzetméternyi fejlesztés várható az Infogroup vezetője szerint.

CSALÁDI VÁLLALKOZÁS 100 EZER NÉGYZETMÉTEREN

A projekt megálmodója az Infogroup egy 33 éves budapesti családi vállalkozáscsoport, melyet a mostani vezető, Székely Ádám édesapja, dr. Székely István alapított. A társaság ma már az ipari fejlesztéseiről ismert, több mint 100 ezer négyzetméternyi ipari csarnokkal rendelkeznek hat közép- és kelet-magyarországi helyszínen. Ezt bővítik idén további 40 ezer négyzetméterrel, melynek az egyik eleme a kecskeméti projekt, ezenkívül Miskolcon indítanak egy hasonló volumenű beruházást. Székely Ádám szerint fejlődésüket az elmúlt években felépített erős tőkehelyzet segíti. Ennek fontos kiegészítője a városi alappal kötött együttműködés, valamint azok a stratégiai finanszírozási együttműködések, amelyeket több nagy bankkal alakítottak ki. A finanszírozásukban mérföldkőnek említette a tavalyi kötvénykibocsátást, amit a tőzsdére is bevezettek.

A VÁLSÁG ELI

Dr. Várady Zoltánt, a Városi Alapkezelő Zrt. vezérigazgatóját kérdeztük az együttműködésről. A partnerek a nehéz geopolitikai helyzetben is vállalták a fejlesztést.

– Milyen előzmények után jött létre az együttműködés?

– 2018-ban határoztuk el közösen, hogy a Mercedes mögötti összesen százhektáros területen új, nagy ipari parkot létesít a város által irányított városi alapkezelő és a városi alapok, valamint a budapesti székhelyű Infogroup ingatlanfejlesztő társaság. Sajnos, ahogy akkor elindult az első együttműködési konstrukció, rögtön jelentkezett az autóiipari visszaesés, és emiatt a komolyabb érdeklődők, ipari betelepülők, a logisztikai cégek visszább léptek, ezért halasztani kellett azt a beruházást. 2020-ban pedig a Covid okozott hasonló gondokat. Most végre a 21 ezer négyzetméteres csarnok megépítésével ténylegesen megkezdődik ennek az ipari parknak a fejlődése, és láthatóvá válik az a munka, amit az elmúlt években közösen végrehajtottunk. És bár közben kirobbant az orosz–ukrán háború, úgy döntöttünk, hogy most már bármi történik, elindítjuk a csarnokfejlesztést.

Összességében ez a terület – a Daimler út és az 54-es út a sarkáról beszélünk, a körforgalom mellett – ipari szempontból rendkívül jó lokáció. Az itteni a 12 hektáros területen összesen 60 ezer négyzetméteres csarnokegyüttes épül fel, a mai nap (március 31-én – a szerk.) elkezdődik ott a munka az első 21 ezer négyzetméteres csarnok föld- és alapozási munkáival. Ami talán még



LENÉRE IS FEJLESZTENEK

fontos hír, hogy ezt a csarnokot egy kecskeméti építőipari cég, a VER-BAU Kft. fogja építeni. Ilyen módon nem csak az ingatlan gazdagítja Kecskemétet, hanem a VER-BAU Kft. is egy igen komoly munkát tud végrehajtani.

– Mit lehet tudni az együttműködés üzleti oldaláról?

– Lényege, hogy az Infogroup több évtizedes tapasztalattal rendelkezik az ilyen jellegű ingatlanfejlesztésekben, de természetesen pénzügyi tőkével is hozzájárul a közös célhoz. A földterület a cégé, megvásárolták korábban, és be is apportálják egy közös tulajdonú cégbe, melyben a városi alap is részesedéssel rendelkezik. Emellett összesen egy 6 milliárd forintos pénzügyi tőkét rakunk össze közösen – egy bank bevonásával –, mert épp ennyibe kerül egy 21 ezer négyzetméteres csarnok megépítése. Úgyhogy itt az alapoknak a pénzügyi ereje az Infogroup pénzügyi erejével és tudásával kombinálódik és járul hozzá Kecskemét fejlődéséhez.

– Milyen funkciója lesz pontosan ennek a komplexumnak?

– A csarnok alapvetően logisztikai funkciót tölt be – ami magyarul nagyjából raktározást jelent –, de a méretéből is látszik, hogy egy igen komoly, nagy szállítóipari céghez kapcsolódik majd. Neveket még nem tudok mondani, mert a csarnoképítésbe nem a biztos bérlői háttér meglétével kezdünk bele. Ezen a piacon nem ismeretlen az ilyen jellegű ingatlanfejlesztés. Ez azonban bizonyos értelemben többletkockázatot rejt magában. Ezért nagyra értékeljük az Infogroup döntését, hiszen az eddigi több évtizedes működése során szinte kizárólag olyan fejlesztéseket hajtott végre, ahol már leszerződtek a bérlővel vagy az épület végső tulajdonosával. Most azonban mi arra kértük őket, hogy indítsuk el akkor is a fejlesztést, ha a tárgyalások még éppen csak meg-



kezdődtek a potenciális bérlőkkel. Ez ugyanis a nagyobb kockázatvállalással együtt fel is gyorsítja a fejlesztést és a kivitelezést, és ilyen értelemben nem kell megvárunk, hogy létrejöjjön egy több hónapos tárgyalássorozat után a megállapodás a jövőbeni bérlővel, amely a csarnok méretei alapján a nyilván a nagy nemzetközi szereplők közül fog kikerülni.





3,8 milliárdos fejlődés az ACPS Automotive

Bemutatták március 22-én az ACPS Automotive Kft. 3,8 milliárd forintból megvalósuló beruházását, melynek köszönhetően nemcsak egy új gyártócsarnok épült, de a közös projekt által javult a partnerek termelékenysége, növekedett a kapacitásuk, valamint az ACPS számára mérhetővé vált a gyártás és tervezhetővé az egységnyi idő alatt elkészülő termékek mennyisége. Az eseményen a kecskeméti cég és partnereinek képviselői mellett jelen volt Rákossy Balázs európai uniós források felhasználásáért felelős államtitkár, Szemereyné Pataki Klaudia polgármester, valamint dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester.

Az ACPS Automotive Kft. közel 1,9 milliárd forint uniós támogatást nyert el a „Beszállító mikro-, kis- és középvállalkozások és beszállítói integrátorok támogatása” című pályázaton. A teljes beruházás nagysága közel 3,8 milliárd forint volt, és a beszállítók szerint el is érte célját: az ACPS Kft., mint integrátor és a számára félkész vagy kész termékeket beszállító konzorciumi tagok viszonya szorosabbá vált, sikerült az együttműködésben a minőséget és a biztonsá-



még ennél is fontosabb, a gyártás mérhetővé, az egységnyi idő alatt elkészülő termékek mennyisége tervezhetővé vált – hangsúlyozta beszédében Németh Zoltán, az ACPS Automotive Kft. ügyvezető igazgatója.

A 3.789.579.610 forint összegű beruházás megvalósulásában egy négytagú konzorcium (az ACPS Kft., a Lux Kft., a Miga-Metall Kft., valamint a

Szigeti Group Kft.) vett részt. A projekt tartalma: gyártóeszközök beszerzése, új gyártócsarnok építése, valamint részvétel szervezetfejlesztési tanácsadón, valamint az Ipar 4.0 megoldás alkalmazásának bevezetése.

– Ma egy világunkat előrevívő fejlesztést ünneplünk. Az ACPS és konzorciumi partnerei nem elégedtek meg azzal, hogy csak a jelenbéli helyzetüket

esztés

Kft.-nél

got fejleszteni, és – ami a legfontosabb – megvalósult a cég legjelentősebb terméke, a vonóhorog gyártásához szükséges géppark és infrastruktúra fejlesztése.

– A közös projekt által megvalósuló szoros együttműködés, a képzések, a tréningek, a tudásbázis-megosztás, a nyílt nap, a kkv-k mentorálása azt eredményezte, hogy a partnerek javították termelékenységüket, növelték a kapacitásukat, stabil vállalati környezetet biztosítottak mind a dolgozóknak, mind a tulajdonosok számára. És ami talán



erősítik meg. Többet, jobbat akartak. Ennek érdekében összefogtak, és egy előremutató beruházást valósítottak meg. Olyat, melynek legerősebb pillérei a munkaerő-fejlesztés, és a jövő iparát jelentő IPAR 4.0 rendszer bevezetése. Ez a kutatás-fejlesztés eszközeivel élő beruházás azt bizonyítja, hogy Magyarország, ezen belül pedig Kecskemét egy új korszakot nyit a gazdaságban – mondta köszöntőjében dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester.

Rákossy Balázs európai uniós források felhasználásáért felelős államtitkár beszédében kiemelte, Kecskemét egy olyan város, amely az elmúlt 15 évben fantasztikus fejlődésen ment keresztül.

– Egy fantasztikus gazdasági hálót sikerült felépíteni az elmúlt években, és én azt látom, ez csak a középső fázisa annak a fejlődési lehetőségnek, amely még előttünk áll. A ma bemutatott beruházás is ehhez a gazdaságfejlesztéshez kötődik, amely a várost húzza, a várostolja, amelyeknek köszönhetően a város további lehetőségekhez jut a jövőben – fogalmazott. Hozzátette, egy magyar autómérnök szerint a szakmai csúcs-



Dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester (b1), Szeme-reyné Pataki Klaudia polgármester és Németh Zoltán, az ACPS Automotive Kft. ügyvezető igazgatója (j1)

hoz vezető úton a siker titka a szorgalom, a kiváló csapat együttműködése, a tehetség és a szerencse mellett abban rejlik, hogy „minden pillanatban oda kell tennie magát az embernek, egy napra se szabad kihagyni” – emelte ki az államtitkár érzékeltetve, milyen munka

zajlik egy ilyen cégnél, mint az ACPS Automotive Kft.

A vendégek ezután gyárlátogatáson vettek részt, ahol megtekintették az új csarnokot és a gyártóeszközöket, valamint láthatták a gyártási folyamatokat is.



KECSKEMÉT ÉS BÁCS-KISKUN MEGYE FEJLŐDÉSE KIMAGASLIK AZ ORSZÁGOS ÁTLAGBÓL



Ezer hazai tulajdonú kis- és középvállalkozás bevonásával végzett átfogó kutatást a Makronóm Intézet annak érdekében, hogy feltárja azokat a faktorokat, közös jellemzőket, amelyek nemzetközileg is sikeressé teszik, tehetik a magyar ipari termelő cégeket. Az elmúlt évtized legátfogóbb hazai vállalati kutatásának eredményeiről a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamarában számoltak be, ahol dr. György László, az ITM államtitkára tartott előadást.

A Makronóm Intézet kutatásának célja, hogy megértsük, kik voltak a 2010-es év nyertesei, miért nyerték meg vállalkozóként a 2010-es évtizedet, mi kell egy vállalkozónak, hogy megnyerje a 2020-as évtizedet, és – nem utolsósorban –, hogy a gazdaságpolitika hogyan tud ehhez hozzájárulni. Dr. György László, az ITM államtitkára választ adott ezekre a kérdésekre.

MI A TEENDŐ AZ ÉVTIZED VÁLLALKOZÓIVÁ VÁLÁSHOZ?

– Befektetni immateriális javakba, befektetni abba, hogy okosabban és szervezettebben, digitalizáltabban, technológiailag jobban felkészülten



tudjanak dolgozni a 2020-as évtizedben. Meg kell fizetniük a munkavállalóikat, és pozitívan kell hozzáállni a kihívásokhoz. Az évtized nyertesei nem azért fizetik meg jobban a munkavállalóikat, mert ők az évtized nyertesei, hanem azért ők az évtized nyertesei, mert jobban a megfizetik a munkavállalóikat. És nem azért optimisták, mert ők az évtized nyertesei, hanem az évtized nyertesei, mert optimisták. Mert van víziójuk és jövőképük. A nehézségek ellenére más jövőt látnak maguk előtt, mint az ígéretes vállalkozók vagy az átlag. Továbbá ők befektettek a tudásba, együttműködnek egyetemekkel, beruháznak akkor is, amikor mások a nehézségeket látják – mondta az államtitkár, aki ezt követően 4 K köré építette előadását: köszönet, karakter, kontextus, kínálat.

KÖSZÖNET

Köszönetet mondott a vállalkozóknak, akik az elmúlt 12 évben 1 millió új munkahelyet teremtettek Magyarországon.

– Ez azért nagyon fontos, mert – azt szoktuk mondani – ha munka van, akkor minden van. Ha van munka, többen fizetnek adót, akkor pedig lehet csökkenteni az adókat. Ezért lehet azt mondani, hogy a mostani kormány az adócsökkentés kormánya. És köszönet azért is, hogy hittek a változásban, hittek abban, hogy erre képes lehet Magyarország – emelte ki dr. György László.

KARAKTER

Az államtitkár elmondta, a kormány abban segítette a vállalkozóknak a koronavírus-válság idején, hogy rövid távú veszélyekről lehetőség szerint eltereljék a figyelmüket, ehelyett a rövid távú perspektívák irányába tereljék. Kiemelte, ehhez 2000 milliárd forint támogatást adtak a vállalkozóinknak két feltétellel: ha nem bocsájtják el dolgozóikat és nem halasztják el a beruházásaikat.

– Tudtuk, hogy egyszer véget fog érni a válság, és az fog nyerni, aki talpon marad. Sőt, nemcsak talpon marad, hanem a válság ellenére is gyúr, és akkor is nyomja a fekvőtá-



DR. GYÖRGY LÁSZLÓ

maszokat, amikor az már fáj. Ehhez adtunk 2000 milliárd forintot. Ennek a háromnegyedét is magyar tulajdonú mikro-, kis- és középvállalkozásoknak, hangsúlyozta az ITM államtitkára.

Ennek köszönhetően Magyarország 28% volt a beruházási ráta akkor is, amikor a régiós vetélytársaknál 20%, az Európai Unióban pedig 22%. Ez azt jelenti, hogy hazánkban a válság alatt 40%-kal több beruházás valósult meg, mint a régiós vetélytársainknál, köszönhetően a karakteres vállalkozásoknak.

„A JELEN BERUHÁZÁSA: A JÖVŐ NÖVEKEDÉSE”

Mindez azért is bizonyult rendkívül fontosnak, mert ha a vállalkozások most kezdenének el beruházni, amikor már látszik a megnövekedett világgazdasági kereslet, akkor az átfutási idő nem 6-8, hanem 12-18 hónap lenne a beruházásaiknál, és 30-40%-kal többbe kerülne. Tehát az tud a jelenleg

megnövekedett világgazdasági keresletre válaszolni, aki a válság alatt ruházott be.

KONTEXTUS

– Nagyon fontos, hogy a realitásokkal szembenézve, mégis optimistán tekintsünk a jövőbe. Mert van miért bizakodnunk és optimistának lennünk. Még hozzá azért, mert a világgazdasági kontextus megváltozott. 2010 óta mondjuk és teszünk azért, hogy lehetőség szerint minden helyben állítsunk elő, amit csak tudunk, amire szükségünk van – ez a patrióta gazdaságpolitika lényege. Ez evidenciává vált a világban és az Európai Unióban is – mondta az államtitkár, kiemelve: Kína és a délkelet-ázsiai régió nem olcsó többé. 2020 volt az első év, amikor többen léptek ki az előregedő kínai munkaerőpiacról, mint ahányan oda beléptek.

A 2030-as évek közepére 40 millióval kevesebb kínai fog dolgozni, mint ma. Ennek három következménye is van. Az egyik, hogy dinamikusan nőnek a bérek Kínában, a másik, hogy ennek hatására kialakulóban van a középosztály, a harmadik pedig, hogy Kína és Délkelet-Ázsiára kezd fókuszálni. Tehát nem lesz olyan kapacitásbővítés, mint amilyen az elmúlt 30-40 évben volt.

KÍNÁLAT

Az ellátási láncok széttörődésére és a kínai folyamatok következménye pedig az, hogy a termelés azokba a régiókba települ, ahol nagy a vásárlóerő, a fogyasztóképes kereslet. Márpedig az Európai Unió a világ egyik legnagyobb ilyen régiója. Annak is a kelet-közép-európai régió a legversenyképesebb része. A cél, hogy Magyarország ebből is kitűnjön.

– Mi folyamatosan azt mondjuk, hogy a 2020-as évtizedet azok a vállalkozók és azok a vállalkozások fogják megnyerni, akik okosabban és szervezettebben tudnak dolgozni. Akik az immateriális javakat felhalmozzák, mégpedig azért, hogy azokat alkalmazzák, valamint a techno-

lógiaikat alkalmazzák, akik átalakítják a rendszereiket annak megfelelően, hogy a beszerzett áru minél kevesebb időt töltsön a gazdasági tevékenységhez kapcsolódó folyamatban. A legfontosabb, amire fókuszálni kell, az a vállalkozókban meglévő tudás és a munkavállalók által képviselt tudás.

Dr. György László ezután arról beszélt, hogyan járul hozzá a kormány ahhoz, hogy a vállalkozók megfelelő, szakképzett munkaerőhöz jussanak.

HANGSÚLYOS AZ OKTATÁS, A KÉPZÉS

A munkahelyektől és továbbtanulástól távol eső kistelepüléseken élő gyermekek 54%-ban csak általános iskolai végzettséget szereznek és elvesznek a munkaerőpiac számára. A cél, hogy 2030-ra minden ilyen gyermek szakmával rendelkezzen vagy – ha képességei erre lehetőséget biztosítsanak – érettségizzen le, szerezzen diplomát, legyen sikeres a munkaerőpiacon.

Ezért indult el a „Tanítsunk Magyarországot” program, melyben egyetemista mentorok mutatják meg ezen gyermekeknek – 12 éves koruktól – a világot, a munka- és továbbtanulási lehetőségeket. A kezdeményezésben több mint 1000 mentor és több mint 4500 kisdíák vesz részt.

Az elmúlt négy évben átalakították a szakképzés és a felnőttképzés

rendszerét. Előbbi esetében a vállalkozások saját képükre, saját igényeikre szabhatják a munkaerőt, míg utóbbi esetében minden cég arra képezi a munkavállalóját, ami céljainak a leginkább megfelel. Ezekhez pedig anyagi támogatást biztosít a kormány. Ezen felül átalakultak az egyetemek és azok irányítási rendszere is, sikeres nemzetközi példák alapján, közel megduplázott működési költséggel.

– Zajlik az elmúlt 650 év legnagyobb egyetemfejlesztése Magyarországon. 2700 milliárd forintot adunk az egyetemeinknek arra, hogy felépítsék a megfelelő infrastruktúrát és felszereljék intézményeiket azokkal az eszközökkel, melyek szükségesek a 21. századi sikeres – vállalkozókkal közös – együttműködéshez.

KECSKEMÉT ÉS BÁCS-KISKUN MEGYE KIMAGASLÓ FEJLŐDÉSE

– Kecskemét és Bács-Kiskun megye fejlődése kimagaslik az országos átlagból. Az elmúlt 10 évben két megye volt, ahol a leggyorsabban növekedtek

a bérek. Az egyik Győr-Moson-Sopron megye, a másik pedig Bács-Kiskun. Ez elsősorban annak köszönhető, hogy a Mercedes-gyár ide költözött, és vele érkezett egy olyan beszállítói kör is, amely exportra képes termelni. A bérek növekedése egyfelől kihívás a vállalkozásoknak, másfelől viszont azt is jelenti, hogy Kecskeméten, a környékén, a megyében növekszik a fizetőképes kereslet. Vagyis, amikor a magyar gazdaságpolitika ide

Hazánkban a válság alatt 40%-kal több beruházás valósult meg, mint a régiós vetélytársainknál.

vonz egy ilyen globális szereplőt, azt azért teszi, hogy a többiek fel tudjanak kapaszkodni annak a hullámnak a hátán, amely egy ilyen szereplő megjelenésével keletkezett. Azon dolgozunk, hogy megtaláljuk az egyensúlyt, és ezeken a globális szereplőkön keresztül segítsünk a magyar vállalkozásoknak, vállalkozóknak és munkavállalóiknak, hogy képessé váljanak egy jobb életminőség elérésére – zárta dr. György László, az ITM államtitkára.





A kép előterében, jobbról: Parragh László, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara elnöke, Szemereyné Pataki Klaudia polgármester és Gaál József megyei kamarai elnök, házigazda

A járvány után „visszapattant” a gazdaság

Jeles előadók
a megyei kereskedelmi
és iparkamara
gazdasági évnyitóján

Két év kihagyás után – prominens előadók meginvitálásával – újra megtartotta gazdasági évnyitóját a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara. Palkovics László innovációs és technológiai miniszter és Parragh László kamarai elnök mellett sok jeles vendég elemezte a magyar és a megyei gazdaság aktualitásait. Gaál József megyei elnök az eseményen bemutatta a köztestület által kiadott TOP 100 – Bács-Kiskun Megye Gazdasága 2021 című kiadványt is.

KÉT ÉV KIHAGYÁS UTÁN ÚJRA ÉVNYITÓ

– Nagyon nagy öröm, hogy hosszú idő után újra meg tudjuk tartani a gazdasági évnyitót – kezdte köszöntőjét Gaál József, a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara elnöke az eseményen. Az elnök rövid tájékoztatóval folytatta a megye gazdaságát érintően, valamint bemutatta a TOP 100 – Bács-Kiskun Megye Gazdasága 2021 című kiadványt is. Elmondta, az árbevétel tekintetében a feldolgozóipar határozza meg a megye gazdaságát, szemben a hagyományos agráriummal és élelmiszer-feldolgozással. A pandémia alatti megyei gazdasági adatokból kiemelte: jól látszik a 2020-as visszaesés minden gazdasági ágban, amit azonban 2021-ben „visszapattanás” követett megénkben is.

KAMARA ÉS KORMÁNY EGYÜTTMŰKÖDÉSE

Nemrég megújították a kamara és a kormány között 2010 óta négyévente megújuló megállapodást, mely az ország gazdaságpolitikai céljainak megvalósulását segíti elő. Erről Paragh László, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara elnöke tájékoztatta a megjelenteket. Elmondta: az együttműködés rögzített értékei szerint az EU átlagos növekedési ütemét a magyar gazdaságnak éves



Palkovics László innovációs és technológiai miniszter

szinten 2-3 százalékkal kell meghaladnia. Szeretnék továbbá 25 százalék felett tartani a GDP-arányos beruházási rátát, amelyet jelenleg 27-28 százalékon jegyeznek. A következő egy-két év előre látható beruházásai is azt mutatják, hogy ez a terv tartható.

KECSKEMÉTEL PÉLDÁLÓZOTT A MINISZTER

Palkovics László innovációs és technológiai miniszter előadásában kiemelte, hogy a Covidot követően, a V-alakú visszaesés felszálló ágában, 2021-ben 7,1 százalékos gazdasági növekedést produkált az ország. A foglalkoztatási rátával kapcsolatban elmond-

ta, 2010 óta folyamatosan növekszik a dolgozók aránya, 2021-ben az ország elérte a 73 százalékot. Hazánk innovációs képessége is javult, 2010 óta például kétszeresére növekedett a kutatás-fejlesztéssel foglalkozók száma. Kecskeméten például a kutatók munkahelyeinek megőrzése több munkát hozott a város vállalatának.

Mint mondta, Bács-Kiskun megye gazdasága visszatért a válság előtti szintre, mára újra inkább a munkaerő-szükséglet került előtérbe.

Palkovics László beszélt még a buszgyártásról, a védelmi ipari fejlesztésekről, az egészségügyi innovációról és a hidrogénstratégiáról is, amelyek tovább erősítik a magyar gazdaság összetettségét. Ilyen az akkumulátorstratégia is, mely területen Európában mi rendelkezünk a legnagyobb gyártási kapacitással, és – részben az egyetemnek köszönhetően – Kecskeméten található az ide vonatkozó legnagyobb fejlesztési tudás.



A TOP 100 – Bács-Kiskun Megye Gazdasága 2021 című kiadványt a megyei kereskedelmi és iparkamara a Nemzeti Adó- és Vámhivatallal, valamint a Központi Statisztikai Hivatallal való együttműködésben készítette el.

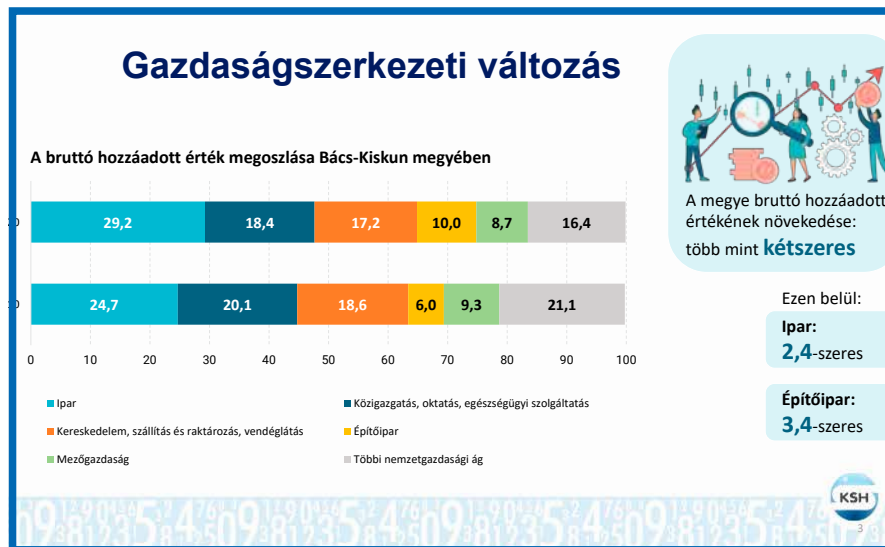
KÖZÚTI, VASÚTI, LÉGI KÖZLEKEDÉSI FEJLESZTÉSEK

Mosóczi László, az ITM közlekedéspolitikáért felelős államtitkára a sokakat érintő témát azzal kezdte, hogy az elmúlt három évben évente 100 kilométerrel növelték a gyorsforgalmi úthálózat hosszát az országban, ami most már majdnem eléri az 1800 kilométert.

A Kecskemét környéki fejlesztések közül kiemelte az 52-es út idei kecskeméti belterületi és Soltig tartó külterületi felújítását, illetve a 441-es első 10 kilométeres szakaszának felújítását az északi elkerülőtől kezdődően Nagykőrös felé, mely 2023-ra fejeződik be. Szólt az M44-esről is: már az utolsó szakaszának is zajlik az előkészítése.

Az ország tranzitforgalma szempontjából fontos az M8-as gyorsforgalmi út megépítése. Jelenleg az M7-estől a Kecskemétig tartó szakasz engedélyezési tervezése zajlik, a forrás biztosítása esetén 2024-ben kezdődhet a kivitelezés is. Ezzel párhuzamosan folyik az M81-es gyorsforgalmi út előkészítése is, amely az M8-as folytatásaként Mórton keresztül csatlakozik Komáromba. Mint az államtitkár elmondta, erre felé a kecskeméti – Budapest elkerülésével – mintegy 45 perccel rövidebb úton érhetik el például Győrt.

Közben végzik az M9-es folytatásának tervezését is. Az új szakasz az 51-estől halad majd az 53-asig és az 54-esig. A mohácsi Duna-híd és a csatlakozó útszakaszok előkészítését



is végzik: az M60-as, az M6-os és az 51-es utakat köti majd össze.

A vasúti beruházások között kiemelte a Budapest–Lajosmizse–Kecskemét vasútvonal fejlesztését, melynek köszönhetően a vonatok 120 kilométer/órás sebességgel közlekedhetnek majd. Ez a teherszállításban is alternatív útvonalat jelentene a Budapest–Cegléd–Kecskemét vonal vonatkozásában. Alakul a V0-ás Budapestet elkerülő vasútvonal is, amely a már meglévő vasutak és egy új vágány megépítésével Soprontól Záhonyig tart majd, nagy valószínűséggel – és erre is hamarosan pont kerül – Kecskemét és Szolnok érintésével.

Az államtitkár a reptérfejlesztésekkel kapcsolatban kiemelte, arra törekszenek, hogy az üzleti repülési lehetőség gyorsforgalmi úton minden megye-

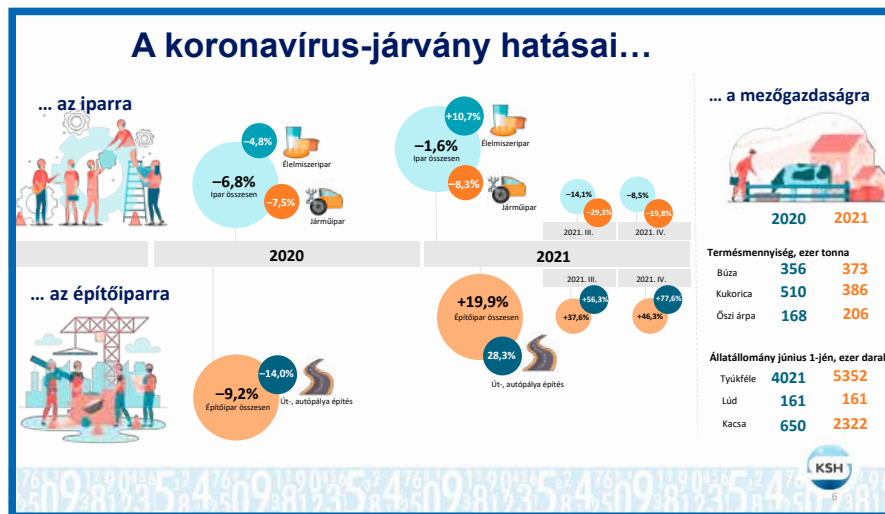
székhelyen 45 percen belül elérhető legyen. Kecskemétet érintően annyit mondott, hogy városunkban már zajlik ez a folyamat, az ütemezett, jóváhagyott munkák folyamatosan történnek.

HOGYAN VÁLT BÁCS-KISKUN MEGYE A MAGYAR GDP EGYIK HAJTÓMOTORJÁVÁ?

E kérdés köré szervezte előadásának mondanivalóját a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara által szervezett gazdasági évnitón Freid Mónika, a KSH Tájékoztatási Igazgatóságát irányító elnökhelyettese.

Az előadó bevezetesként elmondta, Bács-Kiskun területnagysága, népessége alapján is az ország egyik legjelentősebb megyéje. Rámutatott: a 2010 óta itt lezajlott gazdasági növekedés mértékét és gyorsaságát a legjobban az mutatja, hogy az egy főre jutó GDP tekintetében megyénk a 2010-es évek elején tapasztalható középmezőny aljáról mostanra az országos hatodik helyre lépett. – Ennek hajtómotorja elsősorban egy „Mercedes-motor” volt – fogalmazott. Ennek köszönhetően a járműgyártásban ma ott tartunk, hogy az ország teljesítményében Kecskemét 12 százalékos részesedéssel rendelkezik, ami nagyon jelentős ugrás a Mercedes-gyár 2012-es megnyitása óta.

Freid Mónika szerint a megyei teljesítménynövekedésben – kapcsolódó ágazataival együtt – kiemelendő az

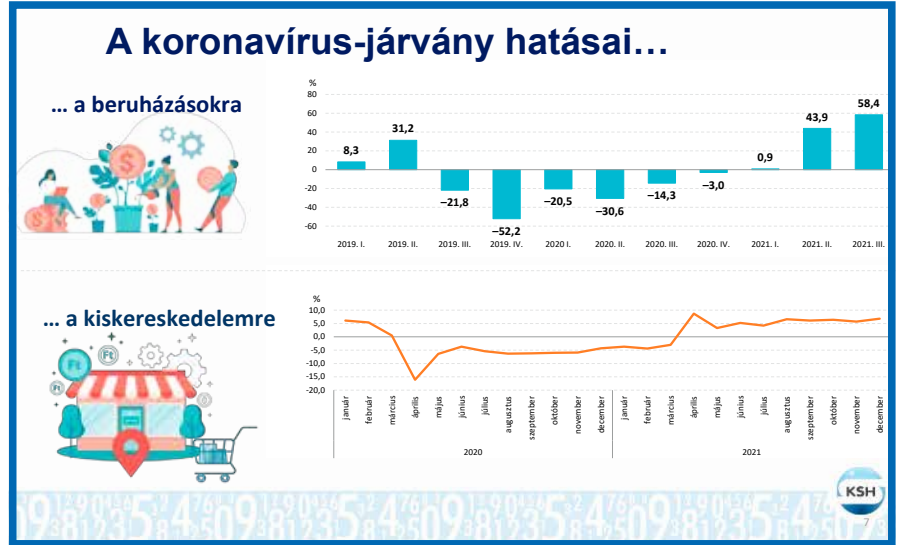


élelmiszeripar is. Hangsúlyozta, az építőiparban is hatalmas fejlesztéseket tapasztalhattunk. Ide kapcsolódik a tény, hogy a megyei települések 55 százalékáról már 30 percen belül lehet eljutni valamely autópálya-csomóponthoz. – *Látva a fejlődés irányait és lehetőségeit, a jövőben ez a mutató is hatalmasat fog ugrani* – tette hozzá.

Felhívta a figyelmet, hogy a vizsgált időszakban hatalmas gazdaság szerkezeti változás következett be a megyében. – *Elsősorban az ipar javára, de az építőiparban is hatalmas fejlődés történt, az elmúlt tíz évben 4, illetve 5 százalékpontos részarány-növekedésről beszélünk. A bruttó hozzáadott érték, ami a teljesítmény mutatója, az elmúlt tíz év alatt több mint duplájára nőtt, ezen belül az iparnak 2,4-szeres, az építőiparnak pedig 3,4-szeres volt a növekedése* – közölte a KSH elnökhelyettese.

A járműipar az egyik legizgalmasabb fejlődési pálya itt a megyében. – Látható – folytatta –, hogy 2010-től 2021-ig többszörözte a termelési érték előállítását az ágazat, ezzel a járműipar részesedése a megye termelési értékéből 12,4 százalékról 65 százalék körüli szintre ugrott. S mivel elsősorban exportra történik a gyártás, ott még jelentősebb az ugrás, a járműipar 70 százalék feletti részesedéssel rendelkezik a megye ipari exportjából. S a foglalkoztatotti hozzájárulás is 20 százalék körülire emelkedett.

Az előadó a járványválság megyei hatásait is áttekintette. – *A hatalmas gazdasági veszteségeket okozó járványból már a kilábalás útjára léptünk, a*



legfrissebb adatokból az látszik, hogy a foglalkoztatottsági helyzet, a munkaerő-piac stabilizálódott, már a járványválság előtti szintre sikerült visszatérni.

Mint mondta, a foglalkoztatottság 2021 decemberében már meghaladta a 2019. év végi, járvány előtti szintet, s a munkanélküliség, álláskereső oldaláról is az látható, hogy most már az üres álláshelyekre lényegében inkább hiány mutatkozik, egyre kevesebb az az álláskereső és az a potenciál, ami a munkaerőpiacról érkezik a vállalkozásokhoz.

Freid Mónika szerint a legfrissebb, múlt év végi adatok alapján az ipar itt, a megyében rendkívüli pályát bejárva, de a globális termelési láncok hatásai miatt még gyengélkedve zárta az évet. Még nem sikerült növekedésbe fordulnia, ami elsősorban a járműipar chiphiány-problémája miatt adódik. Ugyanakkor az élel-

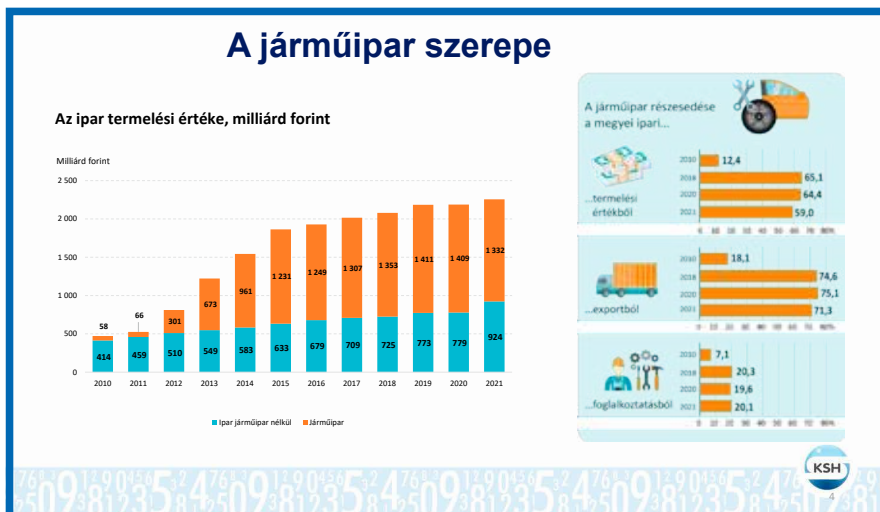
miszeripar és a megye sok más ágazata dinamikusan bővült, az élelmiszeripar például két számjegyű mértékben. Az építőipar pedig már bőven „visszarobant” a járvány előtti szintre. – *A 2020-as 9 százalékos csökkenést 2021-ben egy 20 százalékos növekedés váltotta fel. Ennél is erősebb volt az év harmadik negyedéve, amikor a nagyon-nagyon magas, 50-70 százalék körüli út- és autópálya-építések révén bővült az ágazatnak a termelési kapacitása, volumene.*

A mezőgazdaság részben a járvány okozta kitettséget szenvedte el, de a 2021-es évben leginkább mégis az aszály és az egyéb hátráltató tényezők lenyomatát viselte magán. Kukoricából lényegesen kevesebb termelt, mint egy évvel korábban, viszont az állatállomány 2021-ben újra erősödő tendenciát mutatott.

A beruházások tekintetében a megye már visszatért a járvány előtti dinamikus aktivitási szintre, ami a beruházások multiplikátor hatásai révén a következő időszakokban minden bizonnyal láthatóvá válnak majd a megye teljesítményében. A kiskereskedelem jól láthatóan lekövette a járvány okozta, sőt világszintű visszaesési pályát, és lényegében 2021 tavaszától újra növekedésbe fordult ez a tendencia, mely azóta is tart – ismertette Freid Mónika.

*

A gazdasági évnnyitón előadást tartott még Sum János, a Magyar Villamos Művek Zrt. gazdaságfejlesztés és üzletstratégiai vezérigazgató-helyettese és Benda Ferencné, a NAV Bács-Kiskun Megyei Adó- és Vámigazgatósága igazgatója is.



KAMARA

A VÁLLALKOZÁSOKÉRT

ÚJRA ÜZLETI KURZUS AZ EGYETEMISTÁKNAK

Második alkalommal is megszervezte közös üzleti kurzusát a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara, valamint a Neumann János Egyetem Gazdaságtudományi Kara. A „Kamara a vállalkozásokért” című exkluzív, szabadon választható tárgy célja, hogy a hallgatók gyakorlati ismereteket szerezzenek arról, milyen elindítani és fenntartani egy vállalkozást.

A Neumann János Egyetem Gazdaságtudományi Kara és a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara idén is elindította a „Kamara a vállalkozásokért” című exkluzív, szabadon választható tantárgyat. A hallgatók a GTK oktatóitól és a megye sikeres üzletembereitől, gazdasági szakembereitől szerezhetik meg egy saját vállalkozás indításához szükséges ismereteket.

– Részt vehetnek a hallgatók vállalatlátogatásokon, illetve a kurzus végén



GAÁL JÓZSEF, a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara elnöke

– csoportokban – egy-egy üzleti ötletet kell kidolgozniuk és egy üzleti tervvé fejleszteniük. Ezek az elmúlt kurzusban is nagyon érdekes és nagyon magas színvonalú feladatok voltak – fogalmazott Gaál József, a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara elnöke.

A második kurzus első óráján Gaál József, a megyei kereskedelmi és ipar-

kamara elnöke és dr. Kárpáti József, a Gazdaságtudományi Kar dékánja is köszöntötte a hallgatókat. Ahhoz, hogy a 19-20 éves diákok ötleteiből sikeres vállalkozás születhessen, szükséges a megfelelő szakutadás és a térségben működő, sikeres vállalkozások vezetőinek tapasztalata. Ebben segít a kurzus.

– Előnyös és előremutató innovatív ötletnek találok azt, hogy a száraznak, elméletinek ható gazdaságtudományi képzésben megjelenjünk egy-egy ilyen szabadon választható tárggyal, amely a mellékelt ábra szerint jelentős érdeklődésre tart számot diákjaink körében, tehát valószínűleg sok jó ötlet van a tarsolyukban – hangsúlyozta dr. Kárpáti József.

A kurzuson ebben a szemeszterben is 30 hallgató vehet részt. Ezt a résztvevői számot azért tartják be szigorúan, hogy intenzív csoportmunka és valódi gyakorlati munka folyhasson, ami kis létszámmal jobban megvalósulhat.



DELTAPLAST ÉS EGYETEM:



DELTAPLAST

DR. PALKOVICS LÁSZLÓ innovációs és technológiai miniszter és CSENGERY ZSOLT, a Deltaplast Kft. többségi tulajdonosa, ügyvezető igazgatója

INNOVÁCIÓS SZÖVETSÉGBEN

A Neumann János Egyetem 5%-os tulajdont vásárolt meg a Deltaplast Zrt.-től. A két szervezet közös innovációs és kutatásfejlesztési terveihez dr. Palkovics Lászlótól kértek segítséget a felek. Az innovációs és technológiai miniszter nemrég közös egyeztetésre érkezett a céghez.

Dr. Palkovics László innovációs és technológiai miniszter február 28-án látogatást tett a kecskeméti Deltaplast Zrt. Mártírok úti telephelyén. A társaság autóipari alkatrészeket gyárt, s mivel már az ágazat legnagyobb cégeinek szállít be termékeket, szükségessé vált a továbbfejlődés. Ennek jegyében a Neumann János Egyetem 5%-os tulajdont vásárolt meg a cégtől, mivel a két fél célja,

hogyan egy olyan közös innovációs és kutatásfejlesztési folyamat induljon el kettejük közt, melyben az egyetem a „szürkeállományt”, a cég pedig a technológiát adja. A jövőben pedig ehhez a

munkához bővítésre is szükség lesz. A partnerek ebben a kérdésben fordultak segítségért dr. Palkovics Lászlóhoz, aki a helyszínen tájékozódott a további lehetőségekről.





AGATICS ROLAND, a DTkH Nonprofit Kft. ügyvezetője

DTkH NONPROFIT KFT.

2022-ben is
a fenntarthatóság
szolgálatában

Közel húszéves szakmai tudásával a klímavédelmi törekvések, a fenntarthatóság és annak egyik eszköze, a körforgásos gazdaság napjainkban egyre sürgetőbb, sikeres megvalósításához kíván hozzájárulni Agatics Roland, a DTkH Nonprofit Kft. ügyvezetője. A társaság idei évi terveiről és legújabb fejlesztéseiről beszélgettünk a hulladékgazdálkodási szakemberrel, aki a szektor eddigi strukturális változásainak alakításában és technológiai korszerűsítéseiben is aktívan részt vett.

ADTKH Duna–Tisza közti Hulladékgyűjtési Nonprofit Kft. Magyarország második legnagyobb hulladékgyűjtési közszolgáltatója, amelynek fő tulajdonosa Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata. A társaság hazánk 214 településén biztosítja a hulladékok elszállítását és biztonságos kezelését – jelenleg csaknem 850 alkalmazottal 170 gyűjtőautót, 3 szelektív hulladékválogatót, 3 mechanikai-biológiai hulladékkezelőt, 6 hulladéklerakót, 12 hulladékudvart, továbbá 2 hulladékátrakó állomást működtet.

Agatics Roland, egyúttal az általa vezetett DTKH Nonprofit Kft. elkötelezett a klímavédelmi törekvések, a fenntartható fejlődés és annak egyik legfontosabb eszköze, a körforgásos gazdaság megteremtése és támogatása iránt, amely a felelősségteljes hulladékgyűjtésre épül.

„A hazai és az európai klímavédelmi célkitűzések között szerepel a körforgásos gazdaságra való áttérés, amelynek egyik leglényegesebb eleme, hogy az országok minél nagyobb arányban

erőforrásként, nyersanyagként hasznosítsák az egyre növekvő mértékben keletkező hulladékokat, a közvetlenül nem hasznosíthatóakat pedig a lehető legkisebb arányban helyezik a lerakókba. Jómagam is ezen dolgozom munkatársaimmal, közel húszéves szakmai tudásommal a fenntarthatóság és a körforgásos gazdaság napjainkban egyre sürgetőbb, sikeres megvalósításához szeretnék hozzájárulni. Legfőbb küldetésünk a hulladékmentes jövő, a körforgásos gazdaság, továbbá a karbonsemlegesség mellett a zero waste valóra váltásának és fenntartásának az elősegítése. Ennek jegyében például a közeljövőben olyan hatékonyabb és termelékenyebb működési rendszert alakítunk ki, amelynek a

és az automatizálás áll a középpontjában” – nyilatkozta lapunknak a DTKH Nonprofit Kft. ügyvezetője.

Hangsúlyozta, a vállalat töretlenül a hulladékok minél nagyobb arányú hasznosításán, valamint az ezt követően fennmaradó hulladékok környezetvédelmi követelményeket kielégítő ártalmatlanításán és végső elhelyezésén munkálkodik.

„Kiemelt hangsúlyt fektetünk a kommunális, továbbá a szelektív és zöldhulladékok folyamatos begyűjtésére, utóbbiak újbóli felhasználásának az előkészítésére. Annak érdekében pedig, hogy a házhoz menő szelektív hulladékbegyűjtést még hatékonyabbá tegyük, ezentúl zsákok helyett sárga fedelű szelektív hulladék-gyűjtő edények segítségével végezzük majd a



papír-, a műanyag- és a fémhulladékok elszállítását a Duna–Tisza Közi Hulladékgazdálkodási és Környezetvédelmi Önkormányzati Társulás 101 településén. Tavaly szeptemberben Kecskeméten indítottuk útjára akciónkat, amelynek keretében a DTkH Nonprofit Kft.-től összesen 200 000 darab új edényzetet vehetnek át térítésmentesen a polgárok – az aktív szolgáltatással rendelkező ingatlanok. 2022 februárjában immár Cegléden és térségében, Csemőn, Kocséron, Nagykőrösön, Nyársapáton, Törtelen és Újszilváson is megkezdjük összesen 18 506 darab szelektív hulladék-gyűjtő edény átadását. Mindezt – az önkormányzatok együttműködésével – 2022 tavaszáig tervezzük lebonyolítani. Intézkedésünkkel újabb jelentős mérföldkőhöz érkeztünk törekvéseink megvalósításában, amelynek révén megvalósításában, amelynek révén reményeink szerint a társulás, így a Bács-Kiskun és Pest megye területén élők közül is még többen vallják majd magukénak a környezettudatos szemléletet, gyűjtik szelektíven a hulladékokat,

valamint járulnak hozzá Földünk jövőjéhez” – fejtette ki Agatics Roland.

Mint a hulladékgazdálkodási szakember elmondta, a DTkH Nonprofit Kft. számára különösen fontos a zöldinnozáció, továbbá az is, hogy a társaság közreműködésével éltető energiaként születhessenek újjá a hasznos hulladékok, ezért aktívan részt vesznek az energiatakarékos gazdálkodás kialakításában is.

„Azon technológiai fejlesztéseink, amelyeket az elmúlt években hívtunk életre, mindezen törekvéseink elérését szolgálják. Magyarország hulladékgazdálkodási közszolgáltatói közül elsőként például biogázüzemeket és napelemparkokat hozunk létre, valamint folyamatban van hulladékbegyűjtő autók online követőrendszerének, vagyis saját valós idejű ügyfélkapcsolati rendszerünk kiépítése. Ezen úttörő innovációs megoldásunknak köszönhetően folyamatosan nyomon követhetjük majd a többi között az edényzetek őrítését, gyorsabban tudunk majd reagálni az esetleges plusz

igényekre, illetve lakossági észrevételekre, továbbá kiemelt figyelmet fektetünk teherautóink megfelelő használatára. Ezáltal még inkább a vevőélményt helyezzük előtérbe, azaz megvalósítjuk azt a célkitűzésünket is, hogy még ügyfélbarátabb közszolgáltatást nyújtsunk, a felelősségteljes hulladékgazdálkodás képviselőiként egyszersmind még tovább csökkenthetjük az üzemanyag-fogyasztást, így a károsanyag-kibocsátás mértékét is” – ismertette a DTkH Nonprofit Kft. ügyvezetője.

Megtudtuk, hogy a vállalat egyaránt szívügyének tekinti a társadalmi felelősségvállalást és a környezettudatos szemlélet, így például a szelektív hulladékgyűjtés népszerűsítését is.

„Nem pusztán lehetőségként tekintünk a társadalmi szerepvállalásra, hanem úgy gondoljuk, hogy ez kötelességünk is, társaságunk eme álláspontját munkavállalóink is magukénak vallják. Mindennek égisze alatt indítottuk el Életmentő Üveg elnevezésű, nagyszabású adománygyűjtő kampányunkat is 2019





Az Életmentő üveg akcióból összesen egymillió forint folyt be, amelyet február elején a Sorsocskák – a Kárpát-medencei Gyermekéért Alapítványon keresztül két családnak juttatott el a DTKH



szeptemberében. Vállalatcsoportunk tagjaival legutóbb Kiskunfélegyháza Csányi József polgármester támogatásával bonyolítottunk le akciónkat, amelyet eredetileg a 2021. december 27. és 2022. január 3. közötti időszakra hirdettünk meg. Ezalatt olyan sokan járultak hozzá az üvegyűjtéshez, hogy a nagy sikerre való tekintettel felkért bennünket Kiskunfélegyháza önkormányzata, hosszabbítsuk meg kampányunkat. Örömmel tettünk ennek eleget, így az 2022. január 10. és 23. között is folytatódott. A város polgárai a három hét során összesen 13 ezer kilogramm üveget adtak le az erre a célra kialakított gyűjtőpontjainkon. Ezúton is szeretném újfent megköszönni mindenkinek, hogy ilyen jelentős aktivitással vettek részt a gyűjtésben. Valamennyien hozzájárultak ahhoz, hogy koronavírus-világjárvány miatt nehéz helyzetbe került családokat támogathassunk. A Kiskunfélegyháza háztartásaiban felesleges hulladékká lett, akciónk révén pedig életmentővé vált üvegekből összesen egymillió forint folyt be, amelyet február elején a Sorsocskák – a Kárpát-medencei Gyermekéért Alapítványon keresztül a Hostyánszki és a Krizsán családnak nyújtottunk át. Már javában szervezzük Életmentő üveg kampányunk soron következő akcióit, hiszen

a jövőben is szeretnénk a lehetőségeinkhez mérten minél több ügyet segíteni” – emelte ki Agatics Roland.

Az Életmentő Üveg kampányának eredményeként a DTKH Nonprofit Kft. 2019-ben három darab félautomata defibrillátort adományozott Kecskemét város intézményei – a Móricz Zsigmond Általános Iskola, a Kadafalvi Általános Iskola, valamint a Piac- és Vásárgazgatóság – számára, majd 2021-ben, a Közös egy zöldebb Kecskeméért! címet viselő akció végén a társszervezőkkel három darab levegőtisztító készüléket vásárolt a Hírös Agóra Kulturális és Ifjúsági Központ Nonprofit Kft. részére.

Az ügyvezető aláhúzta, mindezzel egyúttal arra is szeretnénk ráirányítani a figyelmet, hogy az üveg – kevesebb energia- és nyersanyag-felhasználással – száz százalékban hasznosítható, mégis az egyik legkisebb arányban visszagyűjtött csomagolási hulladék. „Holott újbóli felhasználásával jelentősen csökkenthető az előállítás okozta környezeti terhelés és szén-dioxid-kibocsátás. Ugyanakkor azt is tudatosítani kívánjuk, hogy a környezet megóvása, a hulladékok minél nagyobb arányú szelektív gyűjtése és hasznosítása mindannyiunk közös érdeke és feladata” – összegezte zárásként Agatics Roland.



„Mindig magasabbra!”

A professzionális létragyártás fokai

Ha azt mondjuk, Zarges, mindenkinek az alumíniumlétrák jutnak eszébe. De azt vajon mindenki tudja, hogy ezek a stabil, megbízható eszközök Kecskeméten készülnek? És azt, hogy a létra nemcsak használója számára nyújt hosszú távú biztonságot, hanem annak is, aki részt vesz az előállításában? És hogy ranglétraként is remekül funkcionál? De ha Zarges, miért az van a gyárra írva, hogy WernerCo? Paróczy-Nagy Ferenc gyárigazgatóval felmáztunk a kecskeméti létra tetejére, hogy szétnézzünk és választ kapjunk a kérdésekre.

A Zarges története 1933-ra nyúlik vissza, amikor Walther Zarges megalapította cégét Stuttgartban, hogy alumíniumból készült könnyűfém szerkezetű termékeivel megkönnyítse az emberek mindennapjait. Öt év múlva – Európában elsőként – már sorozatgyártásban készítették a könnyűfém létrákat. A történet kecskeméti szála 1998-ban indult el, amikor egy önállóan működő magyar vállalkozás felkeltette a német vállalat figyelmét. 2000-ben az üzem beolvadt a Zarges GmbH-ba, és új családtagként



PARÓCZI-NAGY FERENC

azzal együtt fejlődött. Bár a közvélemény a kecskeméti létragyárként emlegeti, azért jóval több ez annál.

– Professzionális és háztartási (DIY) létrákat gyártunk Kecskeméten, utóbbiakkal (különböző változatban és méretben) mindenki találkozhat, ha bemegy egy barkácsáruházba. Emellett van egy állványkészítési üzletágunk, ezeket beltéri felhasználásra gyártjuk, szintén standard és egyedi kialakítással. Ezt azért fontos kiemelni, mert a vállalatcsoporton belül a termékszegmens viszonylag jól elhatárolható, mi a létragyártó főszegmense vagyunk a vállalatcsoportnak Európán belül. Nálunk állványok is készülnek, így mi kicsit hibridek vagyunk – vezet be bennünket a sztoriba Paróczy-Nagy Ferenc gyárigazgató. – Az 1998-as cégalapítás után ugyanis megkezdődött a gyártás a cég első telephelyén, majd az évek elteltével egyre több termék gyártása került Kecskemétre a másik gyárból történő áttelepítést követően.

Az első 20 éve a cég életének a Zarges égisze alatt telt. Ezt az időszakot egy viszonylag stabil, lassú növekedésű, viszonylag állandó termékportfólióval rendelkező gyártás fedte le. Adott volt egy mindenki által jól bevált folyamatra épült létra-összeszerelési technológia, mely egy műszakban, viszonylag állandó létszámmal, hozta az elvárt számokat.

– 2011-ben volt egy nagyobb termékáttelepítés, melynek köszönhető, hogy a professzionális létráknak nagy volumenű sorozatgyártása kezdődött meg és jelenleg is folyik nálunk. A technológia és a gyártási folyamat 2011 és 2021 között nagyon nagy változáson ment át, ez pedig már annak is köszönhető, hogy újabb változás történt a tulajdonos tekintetében. A Zarges ugyanis 2018-ban az egyesült államokbeli WernerCO-ba olvadt. Az észak-amerikai vállalat piaci részesedés szempontjából a harmadik szinten van a létrák, a biztonsági felszerelések és az állványok piacán – mesél az újabb létrafokról az igazgató, aki kiemeli, 2018 nagyon sok változást hozott azáltal, hogy a cég egy globális nagyvállalatba olvadt.

– A beolvadás olyan ipari standardot is hozott, amit például más sorozatgyártó szektorok, mint az autóipar is hatékonyan használnak. Bevezettük a lean termelési rendszert, fejlesztettük az automatizálási megoldásokat, és ma már a 2011-ben transzferált termékek gyártásának egy része is teljesen automatizált szerelősoron zajlik. Az elmúlt három évben a vállalat több millió eurós beruházáson van túl, gyártási automatizációjuk jelenleg a legmagasabb szintű a vállalatcsoporton belül, a mi lokációnkban – mondja büszkén Paróczy-Nagy Ferenc. Hozzátéve: – A vízió, hogy 3-5 éven belül a legmagasabb szinten automatizált létraszerelő kompetenciaközpont legyünk az egész vállalatcsoporton belül. 2021-ben Vietnámból egy speciális technológiát transzferáltunk, az alumíniumsajtolást, szakneven extrudálást, mely Magyarországon eddig egyetlen helyen volt elérhető. A különböző hosszúságú profilokat így már saját magunknak állítjuk elő, sőt, mi leszünk a csoport összes európai vállalatának alumínium alapanyag-be-

szállítói is. Vagyis nemcsak egy gyártó lokáció vagyunk, hanem gyakorlatilag mi vagyunk a szíve ennek a WernerCO-Zarges gépezetnek.

Időt és tőkét bőségesen kaptunk, a beolvadás tervezett és szervezett keretek között egyre standardizáltabb folyamatokra épülő tevékenységet hozott. A kecskeméti cég most „multinacionális” igazán, hiszen egy Németország-hoz kapcsolódó kelet-közép-európai vállalkozás részeként más volt a vállalati kultúra. Ma már két, illetve három műszakban dolgozunk, több szabványoknak kell megfelelniük, speciálisabb terméket gyártunk.

Egy nagyon erős, szinte családi kötelekben, egy zárt közösségből lépcsőről lépésre alakult ki a multinacionális gondolkodás optimalizált és standardizált folyamatokra épülve.

Emberség, családi hangulat, nyitott ajtók és a speciális tech-

nológiák alkalmazásának magas szintű elsajátítása. Ez az alapelve a cégnek. Tisztában vagyunk azzal, hogy termékeink magas minőségét, vevői elégedettségünket továbbra is a jól összehangolt csapatmunkának köszönhetjük. Jelenleg 400 főt foglalkoztatunk, közülük 300 dolgozó vesz részt közvetlenül a termelésben. Azt reméljük, hogy két éven belül legalább 15-20%-kal nagyobb lesz a létszám.

Automatizált megoldásaink jelenleg a legmagasabb szintűek a vállalatcsoporton belül, a mi lokációnkban.

Vízió, hogy olyan minőségi terméket gyártsunk, amire a kollégák büszkének lesznek, és együtt dolgoznak majd a generációk egy olyan munkahelyen, ahol az idős és tapasztalt munkatársat ugyanúgy megbecsülik, mint a kihívásokat kereső pályakezdőt.



ENERGIAKÖZÖSSÉG: HÁLÓZATBA KAPCSOLT TERMELŐK ÉS FOGYASZTÓK

Elsősorban környezetvédelmi, emellett energiahatékonysági céllal egy nagyszabású, átfogó, új kezdeményezésbe vágott bele Kecskemét. Lényege szerint a megújulóenergia-termelőket és a város nagyfogyasztóit kapcsolnák össze egy hatékonyabb energiafelhasználás érdekében, miközben a tiszta energiaforrásokat és a környezetkímélő helyi szolgáltatásokat is fejlesztenék. A februári közgyűlésre beterjesztett koncepció Európában nem példa nélküli, de hazánkban mindenképpen úttörő szerepet tölt be.

Az ötlet eddigi kidolgozása, menedzselése Falu György városfejlesztésért és Gaál József gazdaságfejlesztésért felelős alpolgármesterek nevéhez fűződik. Utóbbi hosszas előkészítő munka, a partnerekkel folytatott egyeztetések és szerződések után terjesztette elő az energiaközösség javaslatát a közgyűlés elé, amelyet a városatyák el is fogadtak.

Gaál József a február 10-ei közgyűlésen úttörő kezdeményezésnek nevezte a kilenc szervezeten alapuló energiaközösség létrehozását. (Felsorolásukat lásd keretes írásunkban – a szerk.) Egy olyan partnerségnek,

melyben együttműködik az energiatermelő, a felhasználó, a tároló- és a továbbítószektor.

– Célja az elmúlt időszakban globálisan tapasztalható irtatlan, az áramnál két-háromszoros, a gáznál még nagyobb energiaár-emelkedés kiküszöbölése vagy enyhítése – fogalmazott –, illetve a kiszolgáltatottság csökkentése olyan energiatermelő rendszerekkel, amelyek



GAÁL JÓZSEF alpolgármester a februári közgyűlésen terjesztette elő az energiaközösség kérdését

szehangolja az energiaigényt a termeléssel. (Ennek mikéntjéről Falu György alpolgármestert kérdezzük, az interjú írásunk végén olvasható – a szerk.)

A nagy cégek energiahatékonyságán túl fontos eleme a koncepciónak, hogy

–, tehát most kezdődik el az a munka, amely a konkrét részletek kidolgozását tartalmazza. Amennyiben ennek a megvalósítása, a műszaki, illetve megvalósíthatósági számításai azt mutatják, hogy ez valóban életképes

A rendszer egyik fő pillére a megújulóenergia-források fejlesztése. Az elektromos áram jelentős része napelemparkból származna

(Képünk illusztráció)



Illusztráció

a jövőben a termelés az energiaszegénységben élő lakosságot is szolgálja majd.

– Szeretném hangsúlyozni, hogy ez egy koncepció – emelte ki Gaál József

– márpedig erre Európa más részein vannak jó példák –, és tudunk erre forrást szerezni – ezzel a céllal szerepel a városfejlesztési alap is az együttműködésben –, akkor meg fogjuk valósítani.

legalább részben függetlenítik a város intézményeit, lakosságát.

A létrehozók arra is figyeltek, hogy ezek a célok illeszkedjenek a város már megalkotott stratégiai dokumentumaihoz: például a klímastratégiához, a fenntartható közlekedési stratégiához stb. Ezekhez illeszkedően valósítja meg például az elektromobilitást a tömegközlekedésben, a szemétyűjtésben, illetve az energiatermelő részt vevők, például a Bácsvíz, a Tormostar zöldenergiát termel, az MVM pedig villamosműként napelemparkot telepít.

A rendszer része az energiatárolás is, amely enyhítheti a fogyasztási és a termelési csúcsokat, vagyis jobban ösz-

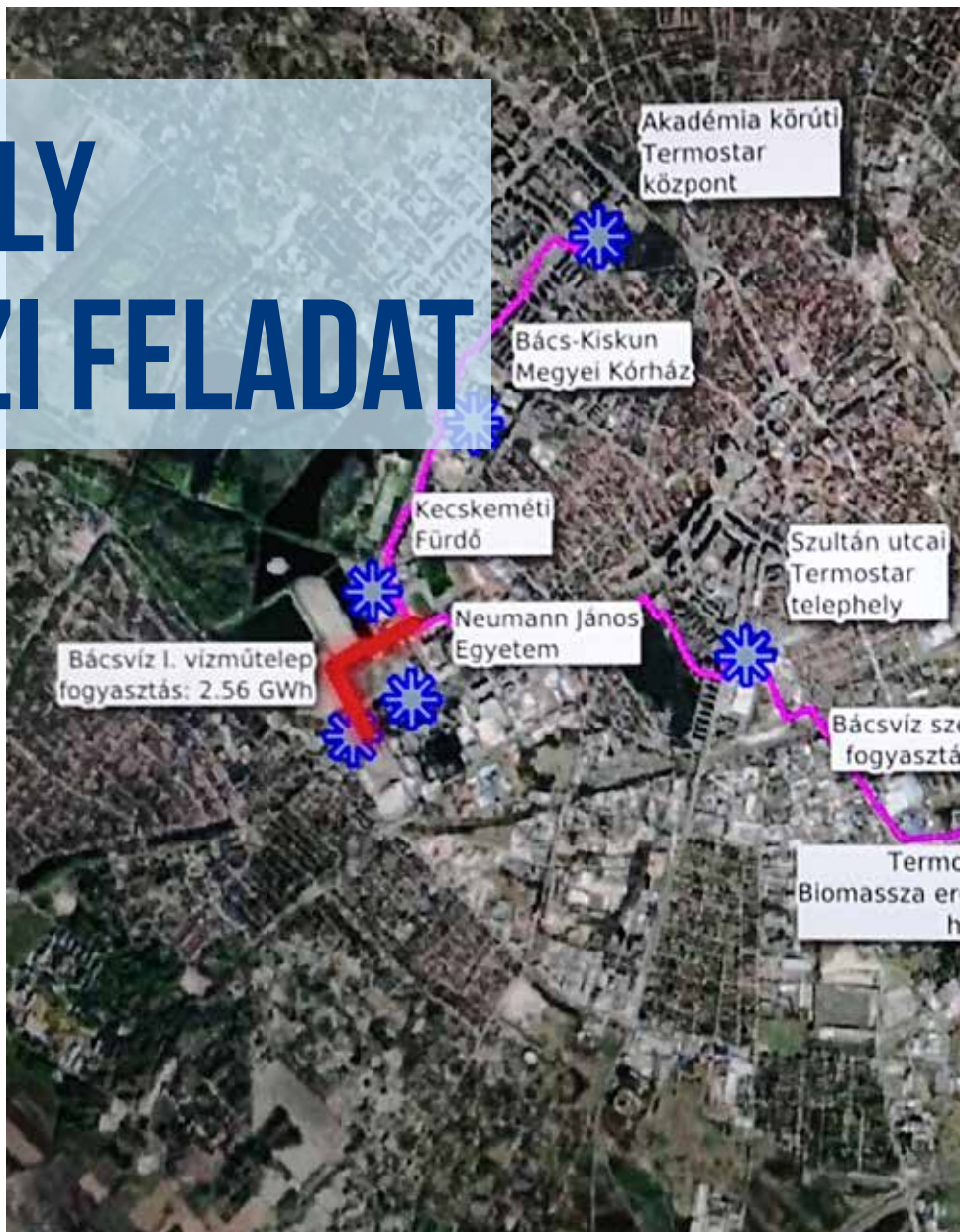
AZ ENERGIAKÖZÖSSÉGBEN RÉSZT VEVŐ SZERVEZETEK

1. Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata
2. Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. (KEKO)
3. INTER TAN-KER Tanácsadó és Kereskedelmi Zrt.
4. KECSKEMÉTI TERMOSTAR Hőszolgáltató Kft.
5. BÁCSVÍZ Víz- és Csatornaszolgáltató Zrt.
6. MVM Energetika Zártkörűen Működő Részvénytársaság
7. Városi Alapkezelő Zrt.
8. Duna–Tisza közti Hulladékgazdálkodási Nonprofit Kft. (DTkH)
9. Meritál Kft. (A Meritál a DTkH cégcsoporthoz tartozó, naperőművet már üzemeltető, illetve Kecskeméten létrehozó szervezet.)

NAGY ESÉLY ÉS GIGÁSZI FELADAT

A fogyasztás és a termelés összehangolásához műszaki, energetikai, vezérlési és jogi akadályokat is le kell küzdeni

Villamosenergia-előállításról, zöldhulladék- és veszteség-hő-hasznosításról, napelemekről, napkollektorokról, valamint elektromobilitásról és közvilágításról – vagyis környezetvédelemről és energiahatékonyságról szól az energiaközösség Falu György szerint. A városfejlesztésért felelős alpolgármestert a részletekről kérdeztük. Elmondta, olyan összetett műszaki, jogi stb. megoldásokat igényel ez a feladat, hogy ha nem sikerül a megvalósítás, akkor sem kell szégyenkeznie a városnak. Viszont akkora



FALU GYÖRGY
alpolgármester,
a létesítendő projekt egyik fő „motorja”

lehetőségeket rejt magában a koncepció, hogy mindegyik meg kell próbálni tető alá hozni.

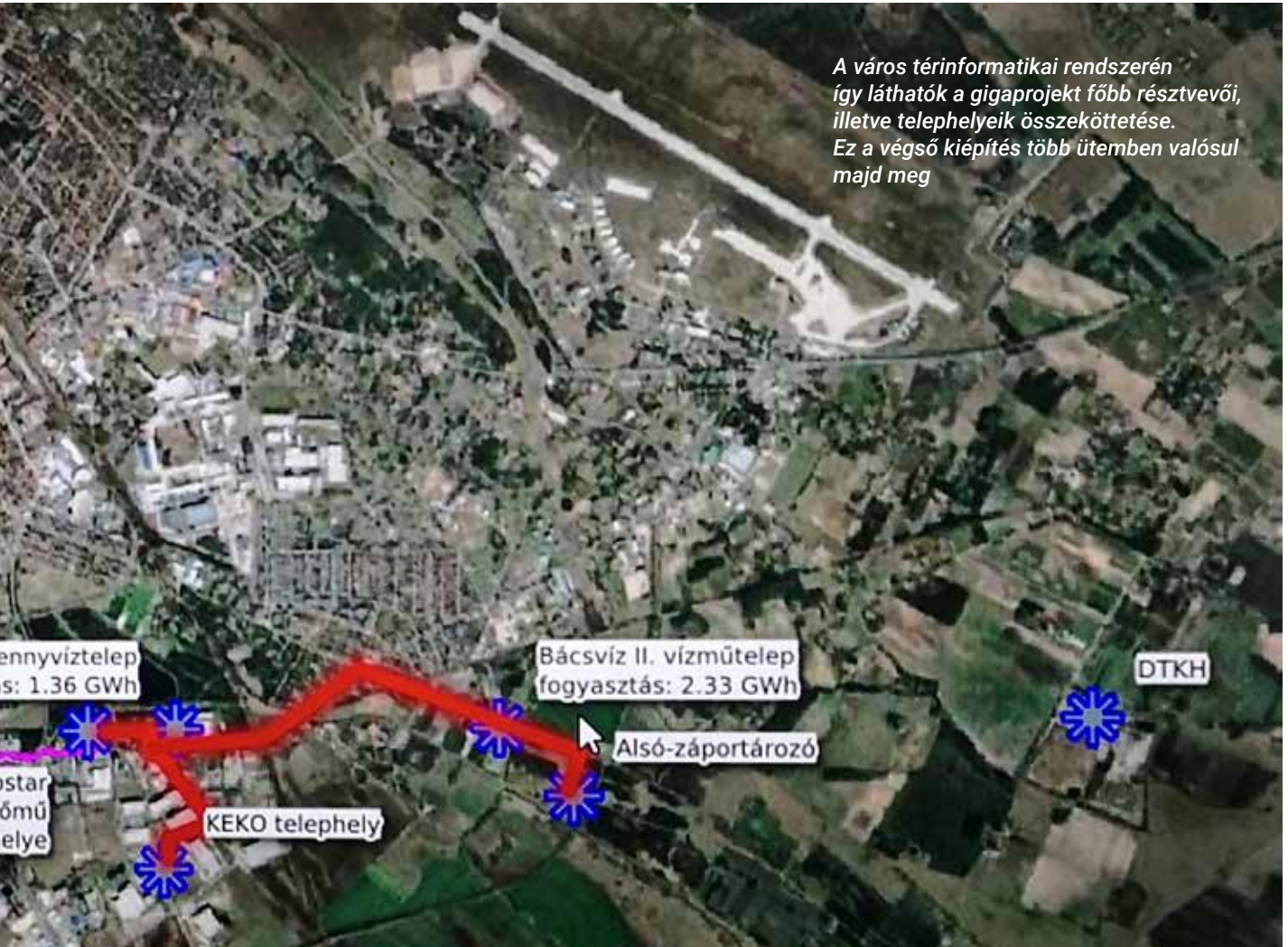
– **Energiaközösség – mi is ez az új, a köztudatba még szinte be sem épült fogalom?**

– Nagyon röviden: ha több energiafogyasztó és termelő egy energiaközösséget alkot, a termelés és

a fogyasztás helye egymástól nagy távolságban is lehet. A résztvevők optimálisan összehangolják a különböző termelési kapacitásaikat és fogyasztási igényeiket. Egy utcaközösség is alkothat egy energiaközösséget, így akinek nincsen napelemes rendszere, vehet attól „áramot”, akinek van többletermelése. Ez a cégek, vállalkozások számára is kitűnő lehetőség.

– **Hogyan jutott el a város odáig, hogy egy ennyire új konstrukció létrehozása máris napirendre került?**

– A megújuló energia minél nagyobb arányú előállítása és használata az egyik lehetséges eszköz az ország



klímavédelmi vállalásainak a teljesítésére. Az ország klímavédelmi mutatói az egyes önkormányzatok adatainak összességéből áll. A klímavédelemben Kecskemét is szeretne élen járni. Ez az elképzelés meglehetősen összetett, nagyon sok szereplővel, nagyon sokféle műszaki megoldásrendszer összességével.

– Ez utóbbiról – elsősorban műszaki szempontból – hallhatnánk bővebben?

– Számos nagyfogyasztó van Kecskeméten, amelyek jelentős mennyiségű villamosenergiát használnak. Például a Bácsvíz, a Termostar, a Kecskeméti Közlekedési Központ, a kórház, a fürdő stb. Emellett fejlődik és még tovább fejleszhető az energiatermelő szektor is. A fogyasztók energiaigénye napi és éves ciklikussággal változik. Egyszerű példát említve, az intézmények jellemzően nappal használnak sok energiát, ugyanakkor a közösségi közlekedés járműveit éjjel lehet tölteni. Az egyenletlenség részben igaz a termelési szektorra is, hiszen a napenergiából előállított villamos- vagy hőenergia függ a napsugárzástól, meglehetősen kiszámíthatatlanul. Ugyanakkor vannak olyan villamosenergia-előállító rendszerek, amelyek sem év, sem napszaktól nem függenek, vagyis sokkal kevésbé, ilyen például a biogázzal hajtott gázmotor. A biogáz előállítása és hasznosítása egyébként az energiaközösségek létrehozásának jogi feltételei előtt is már szerepeltek a Bácsvíz és a Termostar elképzelései között – ezért nagyon büszke vagyok a két cégre! Ezt a projektet „csak” be kellett említeni az együttgondolkodásba. A cél, hogy a termelés és a fogyasztás minél egyenletesebb görbe mentén történjen.

A mi modellünk itt, Kecskeméten is azt célozza, ami mentén az emberiség évszázadokon keresztül haladt: mindent felhasználni, hogy semmi ne vessen kárba. Süt a nap, állítsunk elő meleget és áramot. Van szennyvíziszárpunk, fogjuk fel a biogázt. Keletkezik rengeteg zöldhulladék a lakosságtól, használjuk ezt is fel és állítsunk elő ebből is biogázt. Hajtsunk vele éjjel gázmotorokat, azok – használat során felmelegedő – hűtővizét pedig napkollektoros rendszerrel fűtsük fel olyan hőfokúra, hogy azt a távhő be tudja fogadni.



A TERMOSTAR telephelye egy korábbi nyílt napon
(Fotók: Banczik Róbert)

– Ez azért annyira nem hangzik bonyolultnak, de például ha a gázmotor éjjel üzemel, hogyan fogja felfűteni napkollektor?

– Az energia tárolására számos megoldás kínálkozik. A hőenergiát is lehet tárolni, de az elektromobilitás alapja is az energia tárolása – akkumulátorban. Itt természetesen akkora teljesítményekről és olyan mennyiségű energiáról beszélünk, amit akkus rendszerrel nem lehet működtetni, pontosabban kisebb rész megoldások esetében szóba jöhet, de pl. a közösségi közlekedésben akkus rendszerre építeni – én úgy hiszem – nem jó irány. De felmerült a lehetőség akár hidrogén előállítására is, aminek elsődleges forrása a víz. Napelemes rendszerrel bonthatjuk szét a vizet hidrogénné és oxigénné – és lám-lám, ott a rengeteg szürke víz a Bácsvíz szennyvíztelepén. S hogy a

példánál maradjunk, az így nyert hidrogénben rejlő energiából fűthetjük tovább a hőszolgáltatásnak megfelelő hőmérsékletűre éjjel a gázmotorok felmelegedett hűtővizét.

– Az előterjesztésből, de az Ön szavaiból is az derül ki, hogy a termelők és a fogyasztók elég nagy távolságban vannak egymástól. Ezt hogyan tervezik áthidalni?

– A Termostar létesítendő biomasza-fűtőműve és a Bácsvíz szennyvíztelepe a Mindszenti körúton szomszédok, a Kecskeméti Közlekedési Központ pedig mindössze 800 m távolságra van tőlük. Óriási lehetőség az is, hogy a távhő-gerinchálózat bővül, így reményeink szerint egy földkábelrel össze tudnánk kötni az energiaközösség szereplőit. Persze, ezek még csak elképzelések. És itt egy kicsit akár pénzről is beszélhetünk, hiszen környezetvédelmi szem-



zási költsége ilyen díjak mellett akár év alatt is megtérülhet.

– Nem sérti ez esetleg a szolgáltató érdekeit?

– Az MVM szintén tagja az energiaközösségnek, és ők is elkötelezettek a klímavédelmi szempontok érvényesítése iránt. Ez az egész fejlesztés elsősorban klímavédelmi indíttatású – természetesen egyfajta energiaár-függőséget csökkentő jótékony hatása is lesz. Nyilván számolni is kell, méghozzá meglehetősen szigorúan! Ezek a számítások még hátravannak, de először a rendszert kell megrajzolni, legalább tömbvázlatszerűen, a legjobb, akár országos szintű szakemberek bevonásával.

– Járt úton haladnak?

– Alapvetően nem. Így természetesen „benne van a pakliban” az is, hogy az elképzeléseknek csak egy kis hányadát tudjuk megvalósítani. De akkor sem kell szégyenkeznünk, ha az egészből semmi nem lesz, azt kellene szégyellnünk, ha meg sem



A gázmotorok főként éjjel kapnak szerepet az elektromosenergia-előállításban, amikor nem a napelemek nem termelnek

pontból édes mindegy, hogy magán vagy közcélú hálózaton futkároznak az elektronok. A szereplők energiafelhasználása azonban olyan mértékű, hogy ha a szolgáltató rendszerét

vesszük igénybe erre, akkor csak a hálózat használati díja több tíz-, de inkább százmilliós tétel egy évben. Ezt sikerülhet megtakarítani egy magánhálózat építésével, amelynek beruhá-

próbálnánk! A szereplők együtt olyan hihetetlen szellemi erőt képviselnek, hogy az is egy óriási siker, hogy elindul ez a fajta gondolkodás, szemlélet. Ebből csak győztesen kerülhetünk ki!



ÁTADTÁK A NISSIN FOODS KFT.

ÚJ RAKTÁRÉPÜLETÉT

Ünnepélyes keretek között adták át február 28-án az instant tésztaételeket gyártó japán Nissin Foods újabb, 6500 négyzetméteres raktárépületét Kecskeméten. A jelentős bővítésnek köszönhetően az eddigi, 15 ezer raklap tárolására alkalmas raktár egy 21 ezer raklapot befogadó egységgel bővült.



A japán Nissin Foods Kft. 2004-ben nyitotta meg első gyártóegységét Kecskeméten. Az instant tésztaételeket gyártó vállalatot azóta is a városunkban működő – és folyamatosan fejlődő, bővülő gyár – képviseli egész Európában. Hogy az anyacég mennyire elégedett a kecskeméti egység működésével, jól mutatja, hogy a gyár 2017-ben új telephelyre költözött, ahol már egy harmadik termelővonallal is bővítették a kapacitást. A projekt során új gépeket és berendezéseket telepítettek az üzembe, most pedig sor került a raktár területének kibővítésére.

– A Nissin egy japán instanttésztagyártó cég, ázsiai típusú tésztaakat készítünk poharas és zacskós kiszerelésben. A cég alapítója, az instant tészta feltalálója, Momofuku Ando volt, aki 1971-ben vezette be a piacra a tészta első, poharas változatát. 2004-ben a cég már 70 milliárd csomag tésztaételt értékesített világszerte, ebben az évben kezdtük meg működésünket Kecskeméten is. Örülünk annak, hogy itt magasan képzett kollégákat találhatunk, akiknek

köszönhetően folyamatosan növekszünk. Megdupláztuk a kapacitásunkat, 2017-ben új gyárba költöttünk, majd az idei évben bővítettünk ezzel a raktárral. A kereslet egyre növekszik az általunk gyártott, magas minőségű, ázsiai ízvilággal készült ételek iránt, folyamatos keresletnövekedéssel szembesülünk az egész európai piacon. Biztos vagyok abban, hogy a jövőben még tovább fogunk növekedni – mondta Kurata Aya, a Nissin Foods igazgatója.

A márka ismertsége egyre növekszik a fogyasztók körében, ez pedig indikálja a vállalat további fejlődését. A japán tulajdonos elkötelezett amellett, hogy a kecskeméti egység is évről évre növekedjen. Ennek köszönhetően jelenleg 420 főt foglalkoztatnak, de a fejlesztések és a kapacitásbővítés miatt a létszám bővítése folyamatos.

– A Nissin Foods Kft. kecskeméti telephelyének növekedése a vállalat beruházásain is látszódik. Korábban egy régi gyárból költöttünk át 2017-ben erre az új telephelyünkre, ahol mára egy harmadik termelővonallal is bővítettük a kapacitásainkat, illetve most a raktárun-





kat bővítettük ki, és a jövőre vonatkozóan is vannak terveink. Ez annak köszönhető, hogy a márkánk ismertsége, illetve a kereslet is szignifikánsan növekszik. Gyakorlatilag napról napra, úgyhogy ez is indikálja a vállalat fejlődését. Maga a japán tulajdonos is elkötelezett amellett, hogy a kecskeméti gyárunk növekedjen évről évre – emelte ki Gyarmati Katalin HR-vezető.

A február 28-án átadott raktárépület a néhány hónapos tervezési szakasz után 10 hónap alatt készült el. A kivitelezés során minden a terv szerint haladt, a kitűzött határidő előtt két héttel már meg is kapták a használatbavételi engedélyt. A 6500 négyzetméteres, 20 méter magas épület előregyártott vasbeton szerkezetből áll. Teteje trapézlemez, szigeteléssel, a padozat simított beton, falai pedig szendvicspanelek. A gyártósorról érkező, készre gyártott ételeket tárolják majd itt, illetve a gyártáshoz kapcsolódó alapanyagok, segédeszközök is helyet kapnak. Az új raktárban az eddigi 15 ezer mellé újabb 21 ezer raklap tárolására lesz lehetőség.

Meleg András karbantartási vezető elmondta, a kivitelezésben a legnagyobb feladatot az jelentette, hogy a termelőegység működését ne zavarják meg a különböző műszaki jellegű kivitelezési munkákkal. Ez pedig főleg a közművek rákötésénél volt nehéz.

Az ünnepélyes raktárátadáson megjelent és beszédet mondott Hirohisa Ishii, a Nissin igazgatója, aki köszönetet mondott Sziijjártó Péter miniszternek és a Külgazdasági és Külügyminisztériumnak, valamint a HIPA-nak (a Nemzeti Befektetési Ügynökségnek) a támogatásukért, valamint a nagy mértékű segítségéért Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának.

– 2017 óta, amióta a Nissin Foods Kft. az új gyárépületébe költözött, megszereztük vállalatunk nagyságát. Az elmúlt két évben a világvárvány és annak következményei emlékeztettek

bennünket arra, hogy termékeink nemcsak finomak, hanem megfelelő étkezési alternatívát nyújtanak vészhelyzetben is. Egyre nő a kereslet termékeink iránt, ugyanis az ázsiai konyha népszerűsége egyre inkább növekszik. A vízióink, hogy az instant tészta hittérítői vagyunk, és inspiráljuk az európai vásárlókat, hogy betekintést nyerjenek a különleges ázsiai ízek világába – mondta Hirohisa Ishii igazgató. Kiemelte, ahogy a piaci igények nőnek, a cég fejleszt és fejlődik, a mostani raktárépület-átadó pedig csak az első lépése a következő tíz év fejlesztéseinek.

A fejlődés itt nem áll meg, a következő terv egy új, 4. gyártóvonal telepítése, valamint további raktár bővítésre is van lehetőség.

– Nemcsak 400 munkahely védelmét tudjuk folyamatosan biztosítani, de a bővítéssel újabb munkahelyeket tudunk teremteni. A Nissin Foods a tésztagyártás terén olyan hagyományos üzletágot képvisel, ami a környék termelői számára is kiváló lehetőség. Nagyon nagy a beszállítói kapacitás gabona és liszt szempontjából – mondta Szemereyné Pataki Klaudia, Kecskemét polgármestere rámutatva arra, mennyivel nagyobb hatása van a gyár jelenlétének, a fejlesztésnek annál, mint amit gondolhatunk egy logisztikai csarnok átadásakor.

Dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester beszédében kiemelte,

Momofuku Ando forradalmasította a világ táplálkozási szokásait azzal, hogy termékével lehetőséget biztosított arra, hogy bárhol elkészíthető és elfogyasztható termékhez juthassanak az éhes emberek. Ennek pedig 2004 óta Kecskemét is részese, hiszen itt működik a japán cég egyetlen európai

szén, ahogy a Nissin Foods hitvallásában is áll: „A világbéke akkor jön el, ha mindenki számára lesz elegendő étel” – zárta gondolatait dr. Szeberényi Gyula Tamás.

Masato Otaka budapesti japán nagykövet arról beszélt, hogy a Nissin fontos név Japánban, hiszen meghatározza a japán konyhaművészetet is.

Kiemelte, a japánok nagyon sok mindent átvettek a világ konyhaművészetéből, tisztelik más kultúrák ételeit, viszont mindig a saját kultúrájukra igyekeztek formálni. És büszkék arra, hogy az értéket, amit képviselnek, exportálni tudják a világba.

– Azzal, hogy egy ilyen raktáregységet adnak át a mai napon,

tovább fogja növelni a Nissin szerepét az európai országokban. Ez pedig, tovább vezetve azt is jelenti, hogy Magyarország szerepe is tovább nő az európai piacon a Kecskeméten készült termékek által – mondta Masato Otaka.

AZ INSTANT TÉSZTA NISSIN-TALÁLTMÁNY

1958. augusztus 25-én, 48 éves korában, több hónap kísérletezés után Momofuku Ando tökéletesítette gyorsítási technikáját, és feltalálta az instant tésztalevest. A terméket Chicken Rámennek keresztelte, az eredeti íz alapján. Kezdetben luxuscikknek számított, ára hatszorosa volt a frissen készült tésztaételeknek. 1971. szeptember 18-án piacra került a tészta első poharas változata is. Ahogy az árak csökkentek, az instant tészta bombauzletté vált. 2004-ben már 70 milliárd csomag tésztaételt értékesítettek világszerte.

gyártóközpontja, mely többségében a helyi gazdáktól származó, magyar földben termő gabonát és fűszernövényeket használja fel.

– Kívánom, hogy teljesüljön Momofuku új álma, és jusson étel mindenkinek, hi-





NAGY NÉPSZERŰSÉGN AZ AQUA HOTEL

Bár még csak három hónapja nyitott meg Kecskemét legújabb szállodája, az Aqua Hotel mind a 41 szobáját használták már a vendégek. Már az első négy hétvégén is majdnem telt házzal működtek, az üzleti turizmus pedig egyre mozgalmasabbá teszi a hétköznapokat. Bus Gábor ügyvezető-társtulajdonossal beszélgettünk az első hónapok tapasztalatairól és a további tervekről.

– Friss még az élmény, hiszen január 28-án kezdte meg működését a város háromcsillagos szállodája, az Aqua Hotel. Milyen visszajelzések, értékelések érkeztek az eltelt időszak alatt?

– Már az első négy hétvégén majdnem telt házzal produkáltunk. A hétközi forgalmunk is folyamatosan emelkedő tendenciát mutat. Nagyon jók a visszajelzések. Az internetes világban remekül követhető a vendégek véleménye, amiből az ember tudja, mi az, ami jól működik, és mi az, amit lehetne még jobban csinálni. Eddig mi az elsővel találkoztunk, ugyanis min-

den turisztikai és egyéb platformon, ahol jelen vagyunk, jóval 9-es feletti értékeléseket kaptunk.

– Milyen a vendégek megoszlása? Honnan érkeznek, milyen céllal, mely időszakban?

– Vegyes, de a hétvége inkább a családoké. Van olyan házaspárunk, akik direkt a gyógyászat miatt jöttek Kecskemétre. Kiiratták otthon a kezeléseket, most pedig nálunk kapcsolódnak ki. Olyan fiatal pár is volt a vendégeink között, akik soha nem jártak még városunkban. Most eljöttek egy romantikus hétvégére. A kisgyermekes családok körében is

népszerűek a szolgáltatásaink, az ország minden részéről érkeznek. Voltak például vendégeink Miskolcra, Egerből, akik elmondták, eddig azért nem jártak Kecskeméten, mert ők mindig fűrdővel egybekötött szállást keresnek utazásaik során, de erre eddig itt nem volt lehetőség. Most már van, és elégedettek is voltak mindennel. A hétköznapok pedig, értelemszerűen, az üzletembereké, az átutazóké.

– Mi az, ami egy üzletembert, átutazót arra motivál, hogy az Aqua Hotelt válassza, ha egy-két éjszakát kíván Kecskeméten eltölteni?

– Akár egész nap céges ügyeket intéz, vállalati megbeszéléseken, tárgyalásokon vesz részt, akár egy hosszú utazást szakít meg valaki, szüksége



ÜZLETEK ÖRVEND

leülne a svédasztalos reggelihez, úszhat egyet az 50 méteres medencében. És kezdődhet az újabb nap, az újabb megmértetés, melynek már frissen, tiszta fejjel indulhat neki.

– Tehát egy komplett wellness-szolgáltatást kapnak a vendégek.

– Valóban, de ez jóval több annál, mint egy hagyományos wellness-szálló által nyújtott, gyakran zsúfolt jakuzzi-szauna-kis medence kombináció. Ez ugyanis egy nagy egység, ahol a tökéletes szimbiózisban működő elemek – a szálloda, az étterem, a gyógyászat, a konditerem, a fürdő – mindegyike önállóan is működő elem, kiváló szakemberekkel. Akik ugyanazzal a profizmussal várják a szálloda vendégeit a mindennapokban, mint a helyi vagy környékbeli lakosokat. A szaunában országos bajnok szaunamesterek dolgoznak, a fitnessteremben megyei versenyeket nyert edző vár mindenkit, az egészségügyi részleg és az étterem magas színvonalról nem is beszélve.

– Mire vágyhat még egy üzletember?

– Arra, hogy legyen stabil és gyors internet, vagy hogy alkalomadtán

leülhetnek partnereikkel tárgyalni. De akár egy üzleti vacsorát is tud partnereinek biztosítani, az Aqua Étterem közreműködésével. Ami még fontos, hogy a parkolás ingyenes, de arra is van lehetőség, hogy annak a vendégnek, aki nagy értékű autóját még nagyobb biztonságban szeretné tudni, zárt parkolót biztosítunk, ahol 24 órás kameraszolgálat áll rendelkezésre.

– Mit tartalmaz a szoba ára?

– A szoba árában benne van a reggeli és a fürdőbelépő is. A vendég kap egy karórát, annak segítségével veszi igénybe a fürdő szolgáltatásait. Egy köntösben át tudnak sétálni a nagyjából 20 méter hosszú, fűtött, zárt folyosón, ami a fürdő területére vezet. Az épületen belül található az étterem is, ahol pedig a szálloda vendégei 20% kedvezményt kapnak a vacsora ételfogyasztásának árából.

– Hamarosan indul a szezon. Hogyan tovább?

– Biztosak vagyunk benne, hogy minden felpörög hamarosan, amikor elindul a szezon. Figyelemmel kísérjük a rendezvényeket, összekapcsolódunk városi eseményekkel, az országos, sőt a nemzetközi fesztiválok szervezőivel, ezen események idején biztosan telt ház várható. De nem csak ezekre várunk majd, hiszen mindenképp célunk, hogy tartalommal töltsük meg a hozzánk érkező vendégek napjait. Reméljük, a Covid-helyzet elmúltával újra lehetőség lesz a Mercedes-gyár, a Repülőbázis látogatására is, de egy megegyezésnek köszönhetően a Kecskeméti City Balett próbáiba is betekintést nyerhetnek vendégeink, és a helyi múzeumokkal is együttműködünk.

– Hogyan találhatnak rá az Aqua Hoteltre a leendő vendégek?

– Pillanatnyilag vendégeink 80-82%-a az, aki közvetlenül nálunk foglal, a maradék 20% pedig a közvetítő partnerek között oszlik meg. Utóbbiakra azért van szükség, hogy segítsék az üzleti úton lévőköt abban, hogy könnyebben és gyorsabban ránk találjanak. Hiszen ők sokszor már autóban ülve keresnek szállodát, ahol megpihenhetnek, kapcsolódhatnak, felfrissülhetnek. Ha pedig bennünket találhatnak meg, biztosak lehetnek abban, hogy mindez tökéletesen megvalósul.



van arra, hogy megpihenjen, felfrissüljön. Mi biztosítjuk számára a teljes nyugalmat, kikapcsolódást, feltöltődést. A fárasztó nap végén relaxálhat a szaunában, a gőzben vagy a termálmedencében, egy lazító masszázson vehet részt. Megszabadul a stressztől, a napi feszültségtől, jól alszik a komfortos szobában, reggel pedig, mielőtt

tudjon kisebb tárgyalásokat bonyolítani a szállodában. Ez pedig nálunk adott: a vezetékes internet, a free wifi mellett abban a földszinti teremben, amit csak a reggeliztetés idején használunk, lehetőséget biztosítunk arra, hogy vendégeink kényelmesen



MERRE HALAD AZ ÖNVEZETŐ
JÁRMŰVEK FEJLESZTÉSE?



FRANK PÉTER

Amerikában itt-ott már működnek az önvezető autók, de még csak korlátozott formában és komoly jogi-műszaki dilemmákat tolvamaguk előtt. Az önvezető járművek fejlődése azonban megállíthatatlan és teljesen új szintlépést készít elő az emberi civilizációban. A főként haszon- és vasúti járművek fékrendszereiről ismert, Kecskeméten is fontos gazdasági szereplő, a Knorr-Bremse úttörőként élen jár az úgynevezett autonóm járműfunkciók innovációjában. Egy nemrég zárult projektjük kulcsfontosságú a teljesen önálló autópálya-üzem előmozdításában. Frank Péterrel, a vállalat haszonjármű-üzletágának budapesti kutatási-fejlesztési igazgatójával beszélgettünk.

A KNORR-BREMSE BUDAPESTI KUTATÁSI- FEJLESZTÉSI KÖZPONTJA 100 FŐVEL BŐVÍTI LÉTSZÁMÁT

– Szakemberek szerint még sok idő telik el addig, mire a járművek önállóan vesznek részt a közúti forgalomban. Ön mire tippelne, mikor jön el a nap, amikor mondjuk nyugodtan megihatunk majd egy sört, tudván, hogy az autó ügyis hazavisz?

– Közismert, hogy bizonyos automatizált funkciók már most is működnek az autókban: gondoljunk csak a blokkolás- és kipörgésgát-

lókra, a menetstabilizálókra vagy a ráfutásgátló, vészfékező rendszerekre. Ezek a napjainkban is széles körben elérhető automatizmusok már képesek hosszabb-rövidebb időre átvenni a jármű irányítását. Lényegük, hogy ha a sofőr nem helyesen dönt, az automatikus funkció beavatkozik a jármű irányításába. Az új lehetőségek a fejlesztések előrehaladásával egyre gyarapodnak. Így az

automatizálódási folyamatra inkább evolúcióként kell tekinteni, mintsem drámai változásként.

Az egyre magasabb szintű automatizált funkciók fejlesztésére belső ütemtervünk van. A teljes, azaz az ötös szintű autonómia (az automatizáltság elméletének öt szintjét lásd keretes írásunkban – a szerk.), amit ön is említ, amikor már kormánykerék sincs az autóban, távol van még.

A törvények jelenleg kettes szintig engedik az automatizáltság alkalmazását, amikor a gép ugyan időlegesen átveheti a laterális és longitudinális kontrollt, azaz a kormányzást, gyorsítást, fékezést, de a humán vezetőnek még teljes a felelőssége, ezért folyamatos felügyeletet kell gyakorolnia a jármű felett. Az ennél önállóbb hármas és a négyes szintű funkciók az előfejlesztési és termékfejlesztési stádiumnál járnak – a most lezárt projektünk is ezeket a szinteket érinti –, de még nem jelentettük be az ilyen szintű funkció sorozatgyártását.

– A Knorr-Bremse ön által vezetett, budapesti kutatási-fejlesztési központja szeptember végén zárta le azt a projektet, amelynek a világszinten sokféle gyártó járműveibe adaptálható fékrendszer továbbfejlesztése mellett fontos része volt az önzetési funkciók erősítése is a kamionoknál. Milyen eredményt értek el utóbbi területen?

– A fékezéssel összefüggő alprojektek mellett bizonyos autonóm járműfunkciók kifejlesztését is célul tűztük a projektben, ezek lényegében

az autópálya-üzemben való önálló közlekedést tudják megvalósítani.

– A fentiek fényében – gondolom – még ez a fejlesztés sem mehet egyelőre sorozatgyártásra, forgalomba...

– Még nem... De a projekt eredményeként elkészült egy prototípus,

melynek az újdonságait – köztük az autonóm járműfunkciókat is – zárt pályán demonstráltuk egy szeptember végén tartott zárórendezvényen. A fékezéssel összefüggő alprojektek eredményei egyébként közelebb állnak a sorozatgyártáshoz, azok terveink

A JÁRMŰ-AUTOMATIZÁLTSÁG SZINTJEI

A SAE (Society of Automotive Engineers) International 2014-ben egy szabvány formájában definiálta az autonóm gépjárművek terminológiáját, illetve megfogalmazta azok szintjeit az automatizáltság tekintetében.

A definiált szintek alapvetően azt mutatják meg, hogy a dinamikus vezetési műveletek hogyan oszlanak meg az ember és a gép között a 0. (nincs automatizáltság) szinttől az 5. (teljesen automata rendszer) szintig. A teljes automatizáltságig alapvetően két evolúciós utat prognosztizálnak. Ezek a „valami mindenhol” és a „minden valahol” koncepciók. Az első variációban az automatikus vezetési rendszerek fokozatosan fejlődve kerülnek beépítésre a hagyományos gépkocsikba, követve az 1. táblázat szerinti lépcsőket a 0. szinttől az 5. szintig. Ezen a fejlődési úton a járművezetők egyre több dinamikus vezetési műveletet engednek át az automata rendszereknek. A másik – „minden valahol” – variáció szerint viszont a legmagasabb szintű automatizáltságú gépjárművek egyből „bevezethetők” és közlekedtethetők járművezető nélküli üzemmódban is a hagyományos autók mellett egészen addig, míg ki nem szorítják a régi, illetve a részlegesen automatizált járműveket. (Wikipédia)

Szint	SAE-szint	Definíció	Kormányzás, gyorsítás/llassítás	Vezetési környezet figyelése	A dinamikus vezetési műveletek átvétele az automatikus rendszerek teljesítményének visszaesése esetén	Az automata rendszer képessége a vezetési módokat tekintve
0	Nincs automatizáltság	A humán járművezető végez minden vezetési műveletet folyamatosan. A jármű teljes mértékben emberi irányítás alatt áll.	Humán járművezető	Humán járművezető	–	–
1	Gépjárművezetés támogatása	A gépjárművezetés-támogató rendszer a kormányzási vagy a fékezési/gyorsítási műveletet átveheti, ill. segítheti a biztonságosabb működtetést. Mindemellett a jármű teljes mértékben emberi irányítás alatt áll.	Humán járművezető és automata rendszer	Humán járművezető	Humán járművezető	Egyes vezetési módok
2	Részleges automatizáltság	A gépjárművezetés-támogató rendszer vagy rendszerek a kormányzási és a fékezési/gyorsítási műveleteket egyszerre átvehetik, ill. segíthetik a biztonságosabb működtetést. Mindemellett a jármű teljes mértékben emberi irányítás alatt áll.	Humán járművezető és automata rendszer	Humán járművezető	Humán járművezető	Egyes vezetési módok
3	Feltételes automatizáltság	Az automata járművezető-rendszer irányítja az összes dinamikus vezetési műveletet, feltételezve, hogy szükség esetén a humán járművezető megfelelően reagál egy beavatkozási kérésre vagy át tudja venni a vezetési műveleteket.	Automata rendszer	Automata rendszer	Humán járművezető	Egyes vezetési módok
4	Magas szintű automatizáltság	Az automata járművezető-rendszer irányítja az összes dinamikus vezetési műveletet, még akkor is, ha a humán járművezető nem megfelelően reagál egy beavatkozási kérésre.	Automata rendszer	Automata rendszer	Automata rendszer	Egyes vezetési módok
5	Teljes automatizáltság	Az automata járművezető-rendszer irányít minden dinamikus vezetési műveletet folyamatosan. Minden – a humán járművezető által is kezelhető út –, ill. környezeti körülményt képes kezelni. A jármű ember nélkül is közlekedhet.	Automata rendszer	Automata rendszer	Automata rendszer	Minden vezetési mód



Képünk illusztráció (iStock)

A VILÁG ÉLVONALÁBAN

A Knorr-Bremse a saját szakterületén világszerte piacvezető, a haszongépjárművek, illetve vasúti járművek számára készítenek fékrendszereket. Hazánkban is az élvonalban jegyzi a holdingot, Magyarországon, például Kecskeméten is a legnagyobb járműgyártók projektjein dolgoznak fék- és kormányrendszerek, valamint egyéb biztonsági rendszerek tekintetében, s ide tartoznak a járművezetést támogató rendszerek is.

A most lezárt „Globális, skálázható haszongépjármű-rendszerek” elnevezésű projekt eredményeit is multinacionális gyártóknak szállítják: a Volvo csoportnak, a Daimlernek vagy a Tratonnak, amely a Scaniát és a MAN-t foglalja magában, valamint a VW haszonjármű-üzletágát.

szerint a közeljövőben gyártásba kerülnek.

A bemutatott autonóm járműfunkció fejlesztései még nincsenek ilyen állapotban. A funkció azonban már demonstrálható: az új képességgel felruházott jármű már az önvezetésnek olyan készségi stádiumában van, hogy ellenőrzött körülmények között, két képzett tesztmérnök felügyelete mellett ki mertük engedni a közútra is.

– Mit tud a projektben is már szereplő, azonban jogszabályok által még nem rendezett hármas-négyes szintű jármű-autonómia?

– A már jelenleg is forgalomban lévő kettes szinten a sofőr köteles jelen lenni, folyamatosan figyelni és reagálni a gép jelzéseire. Felül kell bírálnia az automatikát, ha a jármű valami olyasvalamit akarna csinálni, ami nem helyes.

A legnagyobb különbség a kettes és a hármas szint között, hogy utóbbi

esetében a rendszernek már kutya kötelessége jól dönteni, s ha mégsem tudja lekezelni a helyzetet, akkor időben visszahívni a sofőrt. Így a hármas szinten az ember már időlegesen kiszállhat a vezetési feladatból, nem szükséges felügyelőként sem részt vennie benne. Vagyis figyelnie sem kell, de hangsúlyosan csak azzal a feltétellel, ha bármikor visszahívható.

Nézzünk egy példát: a teherautó hagyományos emberi vezetéssel felhajt az autópályára. A sofőr ott bekapcsolja az autópálya-üzemmódot, és a jármű onnantól képes önállóan haladni, forgalmi helyzeteket megoldani, hiszen jól körülhatárolt, viszonylag egyszerű közlekedési körülmények övezik működését: nincsenek szintbeli keresztezések, szembeforgalom, gyalogosok. A lehajtó közeledtével pedig – melyről a gép tudja, hogy a kihajtást a városba már nem tudja megoldani – időben jelez a sofőrnek, hogy vegye vissza az irányítást.

– Mi van akkor, ha a sofőr a jelzésre nem jelentkezik? Például elaludt, rosszul van stb.

– A rendszer képes rá, hogy ha a vezető nem jelentkezik, legyen elegendő idő arra, hogy a jármű autonóm képességeinek segítségével biztonságosan lassítson, lehúzódjon a leállósávba, megálljon, rögzítse magát, vészjelzést adjon és segítséget hívjon.

– Miben fejlettebb ez az autópálya-funkció, mint amelyek már most is forgalomban vannak? Hisz autópályán valamilyen önállósággal már most is mennek autók.

– A hármas szint jóval bonyolultabb problémákat vet fel annál, mint azok, amelyekkel akkor kell foglalkozni, amikor a sofőr teljes figyelmével jelen van és kezeli a helyzetet. A hármas szinten autonóm üzemmódban – a kettessel ellentétben – a sofőr már teljesen átadja a felelősséget a gépnek. Ezért a felelősség kérdéséből adódóan bonyolultabb műszaki megoldásokat tartalmaz. Összetettebb feladat megoldani ezeket mind a három szinten, miközben a felületes szemlélő számára majdnem ugyanazt tudja, mint a kettés szintűek. Ugyanúgy tud menni autópályán, tud gyorsítani, lassítani. A magas szintű funkciók tehát nem feltétlenül tudnak többet, „csak” annyival,

TECHNOLÓGIAI VÁLASZ AZ ÁRUFUVAROZÁS KIHÍVÁSAINA

Az áru fuvarozás mennyisége a következő évtizedekben folyamatosan növekedni fog. Konzervatív prognózisok szerint az elkövetkező 25 évben csak Németországban 40%-kal fog erősödni majd a közúti áru fuvarozás tonna-kilométerben mért volumene. Egész Európában és az Amerikai Egyesült Államokban is hasonló a trend. A forgalomsűrűség növekedése növeli a baleseti kockázatokat. A Knorr-Bremse „Globális, skálázható haszongépjármű-rendszerek” projektje során fejlesztett funkciók a járművezetőtől egyre több feladatot képesek átvenni, növelve ezzel a közlekedésbiztonságot. A járműélettartamra vetített összköltség és a baleseti kockázatok csökkentése voltak a fejlesztési program fő céljai.

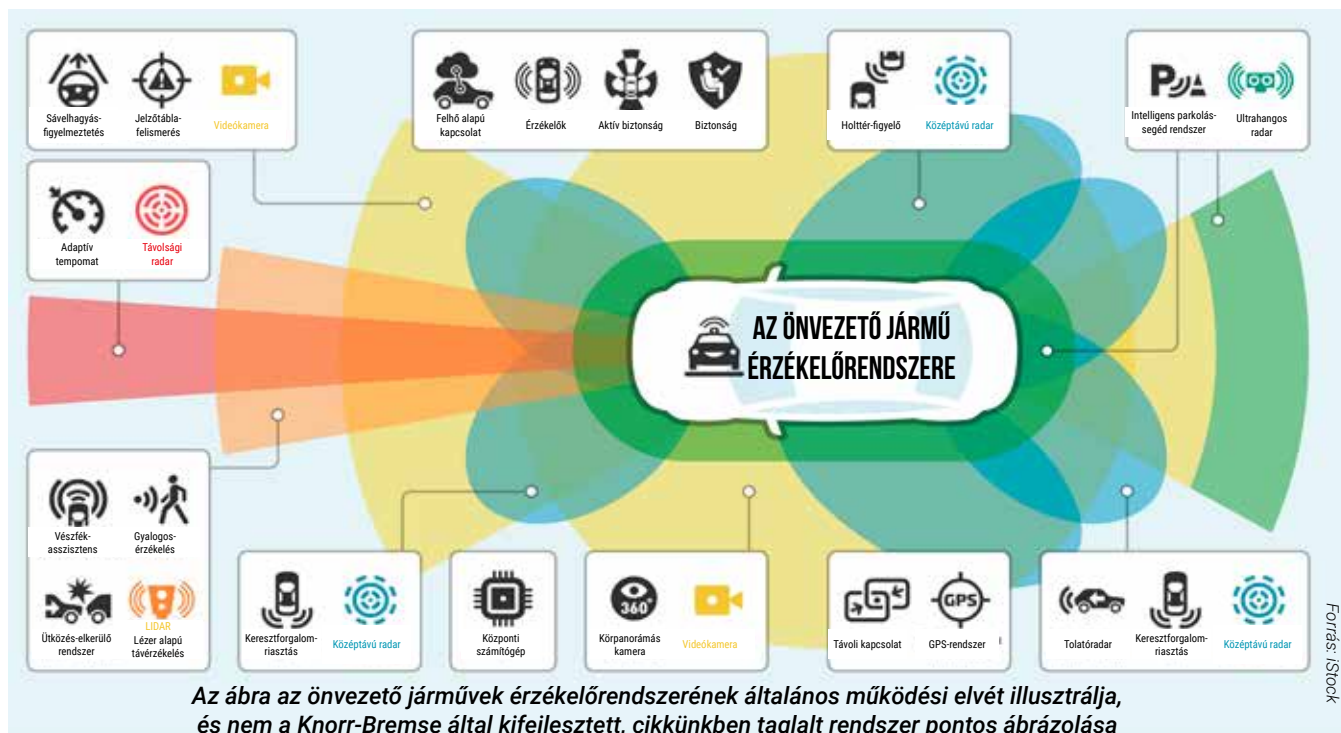
hogy nem kell rájuk figyelnie a sofőrnek. A hibaesetek kezelésében tér el tehát a két szint, legyen az emberi hiba vagy a gép meghibásodása. Ez nagy tudásbeli különbség.

– Dióhéjban milyen műszaki megoldásokkal foglalkoztak a projektben?

– A projekt önzetetéssel kapcsolatos részét ketté bontottuk az autonóm működéshez szükséges összes járműfunkció integrálására, a másik alfeladat pedig a környezetérzékelés fejlesztése volt. Ezek a gépi látás, radar, lézer szkennelrel való érzékelés, a környezetmodell megalkotása, a jel-fúzió, a viselkedéstervezés. Ha például nagyot fékez előttünk egy autó, akkor több módon oldhatjuk meg az előállt problémát: fékezünk vagy kikerüljük

kormányzással, jobbra vagy balra... Elég bonyolult a döntés, nagyon sok mindentől függ az optimális stratégia kiválasztása: jönnek-e szembe, van-e leállósáv, egyáltalán van-e elegendő fékút a megálláshoz. Elég bonyolult egy ilyen algoritmust megtervezni. A következő lépés a pályatervezés: a járművet milyen nyomvonalon, illetve korridorban (folyosón) érdemes végigvezetni. Ez utóbbi egy fiktív alagút, amiben elfér a járműszerelvény. Az utolsó lépés annak megtervezése, hogy ezt a pályát hogyan lehet lekövetni a különböző beavatkozással rendelkező kormánnyal, fékkel, hajtáslánccal.

– A jogi háttere hogy áll ennek a dolognak? A jogászok rohannak a mérnökök után?





Képünk illusztráció (iStock)

– A megoldandó műszaki feladatokkal párhuzamosan a jogászok is dolgoznak a törvényi kereteken, ez szintén komoly kihívás. Régebben a mérnökök még mondogatták, hogy ők előrébb járnak az autonóm járművek fejlesztésével, mint a jogászok a törvényi keretek kialakításával. Ma már ez nem állja meg a helyét, mert a jogászok is nagyon jól haladnak, csak nekik is nagyon nehéz dolguk van a felelősségi kérdések tisztázásával.

– És a világon ez mindenhol így van? Seholy sincs még jogilag lerendezve ez a dolog? Nincs minta?

– Amerikában van egy-két olyan állam, ahol megengedik az önvezető autók használatát, tudjuk, hogy vannak mobilautók meg ehhez hasonlók, de azok általában egy adott szűkebb területre alkalmasak, olyan égövben például, ahol optimálisak az időjárási viszonyok, emellett limitálják a sebességet stb. Tehát léteznek működő megoldások. Ha pedig a

vasútra gondolunk, ott már régen ismerünk autonóm járműveket, ilyen például a budapesti 4-es metró is. A Knorr-Bremse vasúti üzletága több ehhez hasonló projektben vett már részt.

– Általában az önvezető közlekedéssel kapcsolatban milyen nagy problémákat, kihívásokat kell megoldani, hogy nagyobb sebességre kapcsoljon a fejlődés?

– Műszaki és jogi problémákat kell megoldani.

A környezetérzékelés, a döntési mechanizmusok és a redundancia, azaz a hibatűrés bonyolult problémák még akkor is, ha a gép jó minőségben tud döntéseket hozni.

A ma utcán lévő automatikus vészfékező rendszerek létjogosultsága például abban rejlik, hogy statisztikailag jobb döntéseket hoznak, mint a sofőrök. Ennek ellenére ma még nem lehet garantálni, hogy minden ráfutásos balesetet meg fognak akadályozni. Több balesetet elkerül-

nek, mint a humán sofőrök, de nem mindet.

Ebből ered az a kis „hézag”, amit el kell rendezni jogilag: egy hibás döntés miatt jelentkező szituáció miatt ki a felelős.

Mi is tévedünk: élénk fúj a szél egy papírzacskót, ami megijeszt és ráfekszünk, de egy géptől elvárjuk, hogy ne tegye. A rossz emberi döntéseknek felelősségre vonás a következménye. A gépet nem vonhatjuk felelősségre, ezért azzal szemben magasabb elvárást támasztunk. Ez a nehézség.

– Merre mennek tovább? Folytatják ezt az irányt? Új projektet kezdenek?

– Folytatjuk. Rengeteg a feladat! 100 fővel bővítjük a fejlesztői létszámot és új irodaházat építünk, hogy elférjünk. Hallottam olyan véleményeket, hogy nehéz a Knorr-Bremse R&D Centerbe bejutni; én azt javaslom, hogy most érdemes próbálkozni!



Ez már nem az iskolapad!

Jelentkezz Te is gyakornoknak!



Mercedes-Benz Gyár Kecskemét

Mercedes-Benz

