hoz. Láttuk, hogy nemcsak itthon, de külföldön is mennek tönkre az autógyáraknak és erőműveknek beszállító gépipari cégek, és világos volt, hogy ezek a társaságok két kézzel kapnak majd egy megbízható partner után. Ezt a vákuumot sikerült kihasználnunk, de nyilvánvaló, hogy a szerencse nem talált volna meg minket, ha előtte nem teszünk érte.

Mi hozta meg az áttörést?

Elkezdtünk szakosodni az ipari szűrőberendezésekre, melyek iránt jelentős kereslet alakult ki 2010 körül. Hasonló eszközöket számos területen, például az energia-, a vegyiparban és az autógyártásban is használnak, így jó fejlődési lehetőségek kínálkoztak. Az első nagyobb megrendelést a főleg kormányművek gyártásával foglalkozó ZF amerikai üzemétől kaptuk. Abban az időben banki kölcsönt szinte egyáltalán nem lehetett felvenni, de a megrendelőnk annyira bízott bennünk, hogy segített megoldani a finanszírozást. Ez a lépés indította el a fejlődésünket. Nem sokkal később a szentgotthárdi Opel motorgyár is megbízott minket, majd a maklári ZF-, most már Bosch-üzem építésében is részt vettünk. Ma már a Jaguar Land Rover és a BMW is a partnereink között van.

Az autóipar épp arról híres, hogy hosszadalmas minőség-ellenőrzési tesztekbe és akár 5-8 évbe is telhet, míg egy új cég beszállítói megbízásokhoz jut. A Zolendnek egy év alatt sikerült?

Mi nem autóalkatrészeket szállítunk, hanem az előállításukhoz szükséges eszközöket, így ránk más előírások vonatkoznak. Egy autóipari üzem, például egy motorgyár rengeteg, különböző célokra beállított megmunkálóberendezésből áll, amelyeket egy központi rendszer lát el más-más tulajdonságú hűtő- és kenőanyagokkal. Ezeknek az emulzióknak az előállítását végzik a szűrőberendezéseink.

Ugyanezt a technológiát használják az erőművek és a vegyipari üzemek?

Pontosabb, ha azt mondjuk: ugyanazt a mérnöki tudást kamatoztatjuk a többi ágazatban is. Nem mindenhová szűrőrendszereket gyártunk, van, ahová hőcserélőket, keverőberendezéseket vagy nyomástartó edényeket szállítunk. Gyakran előfordul az is, hogy egyedi igényekre kell valamilyen technológiát létrehoznunk. Az ilyen feladatok a legérdekesebbek, hiszen előfordul, hogy a megbízó csak a problémát mutatja be, a megoldást az innovációs képességünkre bízza.

Precíz mérnöki munkához megfelelő kollégákra van szükség, ám szinte minden vállalat munkaerőhiánnyal küzd. A Zolend hogyan kezeli ezt a válságot?

Úgy látom, a külföldre vándorlóknak csak töredéke akarja végérvényesen elhagyni az országot, legtöbben csak ugródeszkát keresnek, hogy továbblépjenek. Mi abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy sokat kell dolgoznunk külföldön, hiszen egy-egy projekt akár fél évig is elhúzódhat, így meg tudjuk oldani, hogy cégen belül költöztessük át a kollégákat. Aki tapasztalatokra vágyik, vagy össze akar gyűjteni egy csinosabb kezdőtőkét saját céljaira, annak nem kell elhagynia a vállalatot, ki tudjuk helyezni külső helyszínre, ahonnan később van hová hazajönnie.

A kezdeti pinceműhelyt az évek alatt egyre nagyobb üzemekre cserélték. A nemrég megnyitott, négyezer négyzetméteres gyártócsarnok után mi lesz a következő lépés?

Igyekszünk kihasználni minden kínálkozó lehetőséget: 2012-ben a növekedési hitelprogram révén vásároltuk az első tekintélyesebb telephelyünket, és a jövőben is minden forrást igénybe fogunk venni a fejlesztésekhez. Szeretnénk növelni a kapacitásunkat, illetve szervezeti és technológiai értelemben is magasabb szintre lépnénk. Számítunk rá, hogy a paksi beruházás elindítása lökést adhat a cégnek, de egy ilyen nagyságrendű feladatra fel is kell készülnünk. Már kaptunk megkereséseket az erőműépítés kapcsán, de az indulás időpontjáról még nincs konkrét információnk. ■

mozaik

Üzennek Brüsszelnek

Közösen lépnek fel a nyugat-európai versenykorlátozó intézkedésekkel szemben az Európai Bizottságnál a magyar, cseh, szlovák és lengyel fuvarozási érdekképviseletek; az erről szóló nyilatkozatot Budapesten írták alá. Kifogásolják egyebek mellett a helyi (például német, francia, osztrák) minimálbér megkövetelését az országaikat érintő fuvarokat végző sofőrök esetén, aminek adminisztrációs terhe is hatalmas. Az aláírók egyszerű, diszkriminációmentes szabályozást szeretnének. A négy szervezet közel 10 ezer vállalkozást tömörít, amelyek 172 ezer kamionszerelvényt működtetnek.

Siemens-tendergyőzelem

Közel 17 milliárd forintos közbeszerzési megbízást nyert el a Siemens a Kelenföld és Százhalombatta közötti vasút vonatbefolyásoló rendszerének tervezésére és kivitelezésére, illetve új állomási biztosítóberendezések telepítésére. A projekt költségének 85 százalékát uniós forrás fedezi, a maradékot a hazai büdzsé állja.

Könyv az alternatív pénzekről

Miért van ennyi válság? Ezt a kérdést mások mellett az online pénzügyi kalkulátorokról ismert BankRáció vezetői is feltették már, és egy könyvben találtak rá választ. Miután lefordíttatták, nemrég jelent meg Új pénz egy új világnak címmel, emellett ingyen letölthetővé tették. A mű szerint a közösségi (nem a nemzeti jegybankok által kibocsátott) fizetőeszközök nem csak a válságok tompítására és megelőzésére alkalmasak, de hozzájárulhatnak egy környezeti és társadalmi szempontból fenntartható gazdasági rendszer kialakításához is.