

Új kocsik

Másfél évtized Szakosodás

A KGST-országok közép- és hosszú távú terveiben kiemelt helyen szerepel a közúti járműprogram megvalósítása. A fejlesztés főbb irányait, a szocialista gazdasági közösség hangolja össze. Különösen a 60-as évek elejétől a KGST-országok nagy súlyt helyeznek a személygépkocsik iránti kereslet mind teljesebb kielégítésére a járműprogram keretén belül. Mindezek következtében az autógyártás a szocialista gépipar egyik legdinamikusabban növekvő ágazata lett.

Az egész világon bekövetkezett úgynevezett „motorizációs robbanást” a tőkés országokban meglehetősen lelassította az 1974–75-ös gazdasági válság, idén azonban ismét erőteljesen növekszik a gyártott kocsik száma és az eladások mennyisége. A szocialista államokban mintegy másfél évtizede töretlenül fejlődik a személyautóipar. Mindez szorosan összefügg az életszínvonal emelkedésével, valamint a szabad idő növekedésével.

A hatvanas évek óta

Bár az elmúlt években a szocialista országokban a gépkocsisűrűség — az ezer lakosra jutó autók száma — ugrásszerűen növekedett, az autóipar hosszú időn át nem tudott lépést tartani a világ autógyártásának fejlődésével. Ez elsősorban két okra vezethető vissza. Először: Csehszlovákia kivételével egyik szocialista országnak sem voltak hagyományai a személygépkocsi-gyártás területén. (Tehergépkocsik esetében más volt a helyzet, a második világháború előtt számos országban gyártottak nagy sorozatban teherautókat.) Másodsorban: a háború utáni újjáépítés és a szocialista gazdasági rend alapjainak megteremtése az anyagi és műszaki erőforrásokat a nemzetgazdaság más területeire irányította. E feladatok megoldásához pedig nagy mennyiségű teherautóra volt szükség, így ésszerűbb volt ezt az ágazatot fejleszteni. A személygépkocsik gyártásának a 60-as években megindult fejlődése mind a szocialista, mind pedig a tőkés kooperáció jegyében zajlott. A nemzetközi munkamegosztás bővülése természetesen nem hagyta érintetlenül az autóipart sem, s manapság szinte alig lehet „tisztán” autóról beszélni, azaz a típusok döntő többségében más országok által szállított alkatrészek is megtalálhatók.

Csehszlovákia például fényszórókat szállít a Ladákhoz, a magyar ipar a népszerű Polski Fiat 126-os műszertalait, ablaktörlőit és még több más alkatrészt gyártja. Akárcsak a Zsiguli-program keretében szállított részegysége-



A TOGLIATTI GYÁRBAN

„Hivatalosan” is Lada márkanévre keresztelték

kért, a „kis Fiat”-nak küldött alkatrészekért is készautóval fizet a Szovjetunió és Lengyelország. (Itt érdemes megjegyezni, hogy néhány hónappal ezelőtt a Zsigulit most már „hivatalosan” is Lada márkanévre keresztelték.) A szocialista gépkocsigyártás integrációja a jövőben az alkatrészek szállításának bővítése mellett kiterjed majd a közös fejlesztésre is.

A Szovjetunió, Lengyelország és Románia személyautóipara egy részének fejlesztését tőkés licenck vásárlásával, illetve azok továbbfejlesztésével oldja meg. Elsősorban a Fiat cég mutatkozott alkalmas partnernek a szovjet és a lengyel autóipar számára, Románia a francia Renault-val kötött licenck szerződést. Ezek a nagy volumenű megállapodások nemcsak egyes típusok, hanem egész gyártmánycsaládok előállítását is lehetővé teszik. A lengyelországi Bielsko Biala-i gyárban például a Fiat 125-ös és 126-os típusai mellett már sorozatban készülnek a futószalagon a 127-es és 132-es modellek, s rövid időn belül megindul a Polski Fiat 128p Sport típusú személygépkocsi szerelése is. (Új típus ugyancsak sportkategóriában a 125p Monte Carlo és az Akropolis 98, illetve 105 lóerős motorral.)

Az elmúlt években különösen gyors ütemben fejlődött a szovjet személyautógyártás. 1971–75 között a termelés évente több mint 30 százalékkal emelkedett, s a kilencedik ötéves terv utolsó évében több mint egymillió kocsit hagyta el a gyárak szerelőcsarnokait. Bővült a választék is: a közép kategóriában új kivitelben gyártják (évi mintegy százezer szériában) a Volgát, az átlagos kategóriában több változatban készül a Lada és az „újzsidó” Moszkvics. A Lenini Komszomol gyár — itt készülnek a Moszkvicsok — az elmúlt tervidőszakban megkétszerezte termelését, s új, igen korszerű modellt is piacra dobott, melynek első példányai hamarosan a magyar utakon is megjelennek. A továbbfejlesztett Zaporozsec kiskocsiból is megkét-szereződött a termelés, ebből a típusból tavaly mintegy 140 000 készült. (A luxuskategóriát a Csajka és a ZIL—114 képviseli, gyártásuk kis sorozatban történik.)

A moszkvai Ekonomiceszkaja Gazeta szerint a szovjet autóipar 1980-ban az előirányzat szerint 2,1–2,2 millió gépkocsit, ezen belül mintegy 1,4 millió személyautót gyárt majd. Bár a személyautók gyártásának fokozása a jelenlegi ötéves tervben is a központi feladatok egyike, döntő mértékben a nagy teherbírású autók előállítása növekszik — ezzel kapcsolatban az épülő Káma menti

komplexumra várnak nagy feladatok. Csehszlovákiában az elmúlt öt évben csaknem 800 000 személyautót készítettek, döntően Skoda típusokat. (A koprivnicei Tatra gyár is foglalkozik személyautók gyártásával, kis szériában.) A csehszlovák autóipart továbbra is a kis- és középfogyasztású kocsik gyártására orientálják, ami a Skoda-család korszerűsítését és új konstrukciók piacra kerülését jelenti.

A mostani ötéves tervben kerül sor a Mlada Boleslav-i Skoda gyár bővítésére, melynek eredményeként a tervperiódus végén a gyár-óriás évente 220 000 személyautót fog kibocsátani. (A tavalyi kapacitás mintegy 150 000 darab volt.) A bővítés azonban nem elegendő ahhoz, hogy az évtized végére a csehszlovák autóipar félmillió személygépkocsit állítson elő — mint ahogy azt a fejlesztési elképzelések előírják. Ezért szükségessé vált egy második nagy autógyár létesítése. Szlovákiában építik föl az üzem, amely a tervek szerint mintegy 20 ezer dolgozót foglalkoztat majd. A csehszlovák gépipari termelés 20 százalékát adó gépkocsigyártás ebben az öt-éves tervben is jelentős beruházásokat hajt végre, s így lehetővé válik több autóipari és alkatrész-előállító központ kialakítása.

Lengyelországban a gépjárműiparon belül különösen szembetűnő a személyautógyártás felfutása. Míg 1970-ben 64 ezer autót állítottak elő az üzemek, tavaly már háromszor annyit hagyta el a gyárakat. A Warszawa típus készítését megszüntették, de továbbra is gyártják a hazai tervezésű Szirenákat. Módosításra került a bielskói gyár kapacitása: kezdetben úgy tervezték, hogy a termelés majd 1980-ban éri el az évi 200 000-et, de a kereslet következtében ezt a célt már 1978-ra elérik.

Négyütemű Wartburg

Az NDK-ban az elkövetkező években tovább növelik a Trabantok és Wartburgok termelését, a konstruktőrök egyelőre nem szándékoznak újabb típusokkal megjeleníteni a piacon, inkább a meglévőket korszerűsítik, továbbfejlesztik. (Újdonság lesz a négyütemű Wartburg, amelyet — egyelőre kis sorozatban — a British Leyland világhírű angol cég motorjaival gyártanak.) A zwickaui és eisenachi gyárak teljes kapacitással dolgoznak, de ennek ellenére csak jó néhány év múlva sikerül majd kielégíteni a növekvő keresletet.

A romániai Pitestiben állítják

elő Renault-licenck alapján a Dacia 1300-ast, tavaly mintegy 90 ezer darabot termeltek. Bulgáriában Moszkvics és Lada autók összeszerelése folyik, viszonylag kis mennyiségben.

Nemcsak a személyautógyártásban, hanem a teherautók és autóbuszok előállításában is szélesedik az együttműködés a KGST-országok között, s jelentős megállapodásra került sor tőkés cégekkel is. A KGST ajánlásai szerint a tagországok meghatározott típusú teherautókra szakosodtak. Csehszlovákia például közepes és nagy rakodóterületű járműveket gyárt, Lengyelország pedig a kiskocsikra (Nysa, Zuk) szakosodott. A Szovjetunió a nagy rakodóterületű teherautók előállítására specializálódott, a Káma menti autógyár készíti majd az óriás járműveket. A tervek szerint az 1980-ban gyártott gépkocsik teherbírása 60 százalékkal fogja meghaladni azon gyártmányokét, amelyeket tavaly állítottak elő.

A tehergépkocsi-gyártás modernizálásához nyugati licencket is igénybe vesznek a KGST-országok: Csehszlovákia a Renault és a Saviem cégtől, a Szovjetunió többek között a Daimler-Benz-től vásárolt licencket. Nagy értékű kooperációs megállapodás született Lengyelország és az osztrák Steyr között, a bolgár autóipar pedig a General Motors-szal alakított ki a közelmúltban együttműködést. A szállítóautó-ipar fejlesztése és korszerűsítése lehetővé teszi, hogy az évtized végére tovább növekedjen a szocialista országok teherautóexportja a fejlett tőkés és a fejlődő országokba.

A szocialista országok autóipari termékei nemcsak egymás piacain, hanem szerte a világon keresettek. Különösen a szovjet személyautók futottak be gyors karriert. A nagyobb tőkés és fejlődő államok útján mind megszokottabbá válnak a Ladák és a Volgák. A legjelentősebb vásárló Finnország, de a nyugat-európai országokban is évről évre megkétszereződik az eladott kocsik száma. A szovjet gyártmányok nemcsak műszaki tulajdonságaik, hanem kedvező — az azonos kategóriájú nyugati típusokénál alacsonyabb — árak következtében is népszerűségnek örvendenek.

Párizsban és Isztambulban

Több országban egyes vállalat alakult a szovjet gépkocsik értékesítésére és a szervizmunkák elvégzésére. A belgiumi Scaldia-Volga vegyes társaság 1971-ben még csak kétezer, tavaly viszont már több mint 15 ezer Ladát értékesített. Hasonló a helyzet a többi nyugat-európai országokban is, sőt Franciaországban 1975-ben mintegy négyezer megrendelésnek már nem tudtak eleget tenni. Londonban, csakhogy mint Isztambulban gyarapszik a Ladák, Skodák és Polski Fiatok száma. A lengyel külkereskedelem 40 országba szállítja a személyautókat, a csehszlovák autóipar termelésének pedig egynek jut el a világ öt kontinensére.

Az autóipar kevésbé „látványos” szektorai, a teherautó- és autóbúsgyártás minden eddiggi meghaladó ütemben növekszik a KGST-országokban a mostani ötéves tervidőszakban. Nagyszabású célkitűzéseket valósít meg a személygépkocsikat előállító iparág is, s a „motorizációs forradalom” során a mennyiségi növekedés mellett mód nyílik a választék további szélesítésére, valamint újabb minőségi finomításokra is.

GONDA GYÖRGY—
LŐRINCZE PÉTER

Még maradt felleg

Zöldsisakosok számlája

Százszázalékos tűzszünetek

„El kell oszlatni a fellegeket az arab égboltozatról” — ezzel a mondattal nyitotta meg Mahmud Riad, az Arab Liga főtítkára a kairói csúcserkekezletet. Az arab állam- és kormányfők felleghajtása mindenekelőtt Libanonra vonatkozott, s azért gyűltek össze a Liga Nilus-parti székházában, hogy jóváhagyják a rijádi előcsúcs kilencpontos kompromisszumos határozatát.

Huszonegyből tizenöt

Jóllehet az alapelvekben megállapodtak, maradt még vitaanyag. A megegyezés értelmében a zöldsisakos arab békefenntartó erők létszámát 2300 főről harmincezerre emelik, csak hogy a közmondásbeli ördög ezúttal is a részletekben rejtőzik. A vélemények főként abban különböznek, hogy az egyes országok milyen létszámmal szerepeljenek a harmincezres kontingensben, s ki vállalja a költségeket. Az eddigi, szerény kétezres-háromszázas arabközi hadsereg összetétele viszonylag kiegyensúlyozott volt: ezer líbiai katonával szemben csaknem ugyanennyi szaúd-arábiai és szudáni volt jelen, Egyiptom csupán felszerelést szállított s néhány tanácsadóval képviseltette magát. Az új felállásban Szíria kívánja adni a legtöbb zöldsisakot, megközelítőleg annyit, mint a reguláris libanoni haderő összlétszáma. Irak, a PFSZ és mások ezért hangoztatták fenntartásaikat: nem tisztázódott megnyugtatólag, hogy a szíriai kötelékek integrálódnak-e az arabközi erőkhöz, vagy ez a folyamat fordítva zajlana le...

A megnövekedett számlát havi 15 és 30 millió dollár között becsülik, a gyakorlatban előreláthatólag magasabb lesz az összeg. Sokan hozzájárulnak majd, de a pénz nagy részét a gazdag olajállamok, elsősorban Szaúd-Arábia folyósítja s ezzel óhatatlanul biztosítja a folyamatos beleszólást. Sőt, a papírforma szerint éppen Szaúd-Arábia finanszírozhatja majd a szíriai egységek libanoni tartózkodását, ami aligha lenne a növekvő kiadásokkal küszködő Damaszkusz ellenére.

Az arab csúcskonferencia végül is teljesítette feladatát, noha minden attól függ, miként valósulnak meg a közösen elfogadott döntések, s mi lesz a továbbra is tisztázásra szoruló részletekkel. Kedvező tényezőnek mondható, hogy az Arab Liga valamennyi tagja képviseltette magát: a húsz arab ország s a néhány hete velük egyenlő jogokat élvező Palesztinai Felszabadítási Szervezet. A huszonegy résztvevő közül tizenötöt az elnök vagy az uralkodó képviselt, Irakot, Marokkót és Tunéziát külügyminisztere, Algériát tájékoztatásügyi minisztere, Ománt a szultán egyik tanácsadója rep-



BEJRÚT, LIBANON FŐVÁROSA, MÉG A HARCOK ELŐTT
A közel-keleti helyzet egészében rendezetlen

zentálta. Líbia küldöttsége a megnyitón még nem volt jelen, s Jasszer Arafat személyesen repült Tripoliba, hogy Kadhafi elnököt eredeti állásfoglalásának módosítására bírja. Ez megtörtént, de nem kis meglepetést keltő formák között. Líbia képviselőjében ugyanis Abdel Moneim el-Honi, a forradalmi parancsnokság tanácsának tagja, volt külügyminiszter jelent meg, aki hosszabb idő óta külföldön tartózkodott. (Néhány jelentés szerint az elmúlt heteket Kairóban töltötte, de később helyesbítettek, s tudni vélték, hogy olaszországi gyógykezeléséről érkezett, némi késedelemmel az egyiptomi fővárosba.)

A konferencia keretei így lehetőséget biztosítottak az érintkezésvételre és megbeszélésekre olyan arab országok között is, amelyek jóformán nem voltak beszélő viszonyban egymással. Némi enyhült tehát az arabközi kapcsolatok feszült légköre, ezt különben a csúcserkekezlet ténye is igazolta, hiszen korábban hat alkalommal halasztották el a legmagasabb szintű összejövetelt. Nyilván közrejátszott a tét nagysága, mivel a libanoni válság az elviselhetőség végső határához látszott közeledni.

Ez a csúcsdramaturgia egyébként hagyományos. Kairóban a nyolcadik államfői értekezlet zajlott (hivatalosan az első rendkívüli csúcskonferencia elnevezést kapta), és szinte minden alkalommal kritikus helyzetben ültek le egymással a tárgyalások előestéjén még viszálykodó felek. Először, 1964 januárjában a kairói Hilton-szállóban, Nasszer hívására jelentek meg az arab vezetők, hogy közös frontot alakítsanak, s tiltakozzanak a Jordán folyó vízének elvezetését célzó izraeli tervek ellen. Együttal a nagy kibékülésre is sor került, hiszen az arab világot akkor a szertefoszlott egyiptomi-szíriai-iraki uniópróbálkozás és a jemeni válság terhelt. Kairó, Alexandria és Casablanca után 1967 augusztusában, Khartumban a harmadik háború utáni helyzet szerepelt a napiren-

den — hivatalosan fogalmazva — a közös felelősség az agresszió következményeinek felszámolásáért.

A hatodik csúcserkekezletre a negyedik háború után, 1973 novemberében Algírban került sor, majd a hetedikre 1974 októberében a marokkói Rabatban. A viták mindkét alkalommal a palesztin probléma köré csoportosultak. Az arab államok vezetői elismerték a palesztinai arab nép államosítási jogát mindazokon a területeken, amelyek az 1947-es ENSZ-határozat szerint Arab-Palesztina részét alkották volna, akkor is, ha ezek a vidékek más arab államok fennhatósága alá

het az előnyomuláshoz, kész helyzetet teremthet az egyensúlyát veszített Dél-Libanonban.

Mindez a rijádi megállapodás körmönfont kijátszása is, hiszen a megegyezés visszanyúlt egy korábbi kompromisszumhoz, az 1969-es kairói egyezséghez. Akkor úgy határoztak, hogy Dél-Libanonban, főként Arkub környékén lehetővé teszik a palesztin fegyveresek jelenlétét. A jobboldali támadás fizikailag veszélyezteti a palesztinok megmaradt erőit (nyugati lapok becslései szerint a PFSZ harci erőinek mintegy negyven százalékát veszítette el a polgárháborúban), másrészt nyomást gyakorol rájuk, hogy vonuljanak vissza. Ezáltal a baloldali erők szövetséges és utánpótlás nélkül maradnának. Kamal Dzsumblatt, a libanoni nemzeti-hazafias mozgalom vezetője ezért fordult felhívással a kairói csúcserkekezlethez, hogy a dél-libanoni fejlemények következtében összeomlás fenyegetheti a tűzszünetet. A konferencia két napja során némileg alább hagyott a harci tevékenység, ám Dél-Libanon helyzete változatlanul megoldatlan és robbanékony.

Békülések háttere

Az Arab Liga tapasztalt főtítkára találóan fogalmazott, amikor a fellegek eloszlatásáról beszélt és az arab égboltozatot és nem a Közel-Kelet egét emlegette. Kairóban egyelőre az arab sorok rendezése folyik, de ez a folyamat csupán akkor lehet sikeres, ha olyan antiimperialista alapokon felépülő egységhez vezet, amely előmozdíthatja a térség ügyeinek általános rendezését. Így a genfi békekonzferencia munkájának felújítását valamennyi érdekelt fél, közte a palesztin mozgalom részvételével. (Nem véletlenül hangsúlyozta Leonyid Brezsnyev az SZKP Központi Bizottságának plénumán: „A libanoni események tényleges alapja az, hogy a közel-keleti helyzet egészében rendezetlen.”)

Rijád és Kairó után azonban csupán bizonytalan körvonalai rajzolódhattak ki az általános rendezési törekvéseknek. Ami pedig ezek feltételét, az antiimperialista irányzatú összefogást illeti: még nem történtek határozott lépések a palesztin és a libanoni hazafiak, illetve Szíria viszonyának normalizálására, ami pedig a kibontakozás kulcsa. Magas sebességfokozatra kapcsolt közeledés, valamint láthatólag teljes békülés következett be viszont Kairó és Damaszkusz között. Önmagában természetesen csak üdvözölni lehet, hogy e két arab ország nem a viszálykodók közé tartozik, de kérdés, hogy a kapcsolatok megújítása vajon milyen elvi alapon történ. Hiszen éppen a Közel-Keleten, az utóbbi két esztendő során lehettünk tanúi olyan kapcsolatoknak, amelyek nem a feszültség enyhítését, hanem a „pax americana” szellemében történő próbálkozásokat szolgálták. Nyugati sajtóvélemények ezért hangsúlyozták: amikor az egyiptomi külpolitikát új vágányokra állították át, s Damaszkusz libanoni fellépésével az antiimperialista erők helyzetét nehezítette, kettejük vitájában nem véletlenül Szaúd-Arábia lépett fel közvetítőként.

Az arab égboltozaton maradtak még fellegek.

RÉTI ERVIN

Áruk háborúja

Japán exportáradata

„Önkéntes” kiviteli korlátozás

Kontinensünk nyugati felén di-
vatba jött egy régi jelszó: vásárolj
közös piaci portékát. Az Egyesült
Államokban pedig ez járja: vásá-
rolj amerikai terméket! Mégis
úgy látszik, hogy az Atlanti-óceán
két partján a közületi és a ma-
gánfogyasztók költségvetésük, il-
letve a pénztárcájuk szavára hall-
gatva vásárlásaiknál sutba dobják
hazafias érzelmeiket, s inkább az
olcsóbb japán árukat részesítik
előnyben. Mégpedig annyira, hogy
ismét — a korábbiaknál lényege-
sen komolyabb — kereskedelmi
háború van kibontakozóban a
„Felkelő Nap Országá”, valamint a
Közös Piac és az USA között. Az
ellenségeskedés tüzet pedig az a
szikra lobbantotta fel, amelyet a
japán áruk özöne csiholt a vezető
tőkés államokban.

A „casus belli”

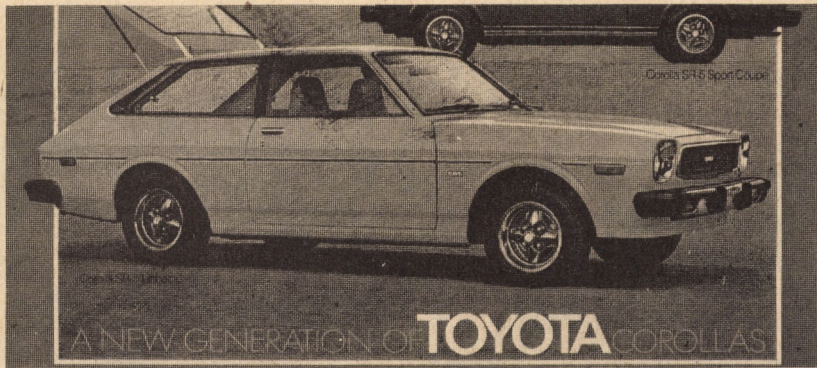
A nyersanyagokban és energia-
hordozókban igen szegény Japánt
már évek óta erősen sújtják a
megtöbbszöröződött alapanyag- és
kőolajárak. Csillagászati összege-
ket ér el évről évre a japán im-
portszámla, a megnövekedett ki-
adások jelentősen megterhelik az
ország külkereskedelmi mérlegét.
A tetemes kiadások fedezésére a
legkézenfekvőbb eszköznek a ja-
pán gazdasági vezetés számára a
kivitel, s ezen keresztül a bevé-
telek fokozása mutatkozott. Tokió
még az elmúlt évben megindította
exportoffenzíváját, amiből végül is
„casus belli” lett.

A közös piaci országok és az
Egyesült Államok számára tulaj-
donképpen az idei év jelent némi
fellélegzést a mély sebeket hagyó
1974—75-ös gazdasági visszaesés
után: átlagosan 4 százalékkal nö-
vekszik idén a bruttó társadalmi
termék, emelkedik a külkereske-
delmi forgalom, megindultak a
beruházások is, s valamelyest si-
került megfékezni a vágató inf-
lációt. (Továbbra is aggasztóan
magas viszont a munkanélküliek
száma a vezető tőkés államokban,
recseg-ropog a pénzügyi rendszer
— jelenleg éppen a font és a líra
került kritikus állapotba —, egy-
más után születnek a szigorú
megszorításokat hozó kormány-
programok.) A kezdődő — gon-
dokkal terhes — konjunktúra
azonban még igen gyenge lába-
kon áll, elég egy erősebb japán
„exportfuvallat” — és a fellen-
dülés máris veszélybe kerül.

Az év első hónapjainak keres-
kedelmi adatai már sejtetni en-
gedték, hogy az Egyesült Álla-
mokhoz és a Közös Piacba özönlő
japán árutömeg minden eddigi re-
kordot fölülmúl majd. A riadót
azonban csak a nyár derekán
fújták meg Washingtonban és

madta a japán kiviteli politikát:
a golyóscsapágy- és hajódömping
visszavetheti a nyugatnémet ipar
fejlődését. A gazdaságilag súlyo-
san beteg Nagy-Britannia minisz-
terelnöke, Callaghan pedig beje-
lentette, hogy a Közös Piac de-
cemberi csúcserkeztele elé viszi
a túlzott japán export kérdését,
és kéri fogja a megtorló intézke-
dések — azaz a japán áruözön
hivatalos visszaszorításának — be-
vezetését.

Valóban, egyes termékek te-
kintetében a japán gyártók szil-
lárd pozíciókra tettek szert Ame-
rikában és Nyugat-Európában. A
londoni Financial Times adatai



JAPÁN GÉPKOCSIGYÁR HIRDETÉSE

Angliában a motorkerékpárok 70 százaléka „Made in Japan”

Brüsszelben. Ekkorra vált ugyanis
világossá, hogy különösen a Ki-
lencek számíthatnak hatalmas de-
ficitre a Japánnal folytatott kül-
kereskedelmükben.

Az év végére a Japánnal szem-
beni közös piaci deficit elérheti
a 4 milliárd dollárt! (Összehasonlí-
tásul: 1970-ben a hiány 200 millió
dollár volt, tehát az idén várha-
tónak csak a huszadrésze.) A sú-
lyos deficit közvetlen oka az, hogy
Japán ötször annyit exportál a
Kilencek piacára, mint amennyit
importál. Szinte az egész Egyesült
Államokat és Nyugat-Európát el-
árasztják a hazainál olcsóbb és
legalább azonos minőségű színes
televíziók, motorkerékpárok, opti-
kai cikkek, textíliák, lábbelik és
golyóscsapágyak. A kiváló minő-
ségű japán acél és a szigetország-
ból szállított színesfémek pedig
komolyan veszélyeztetik a hazai
kohászati ipart, különösen az
USA-ban.

Hasonló a helyzet az úgyne-
vezett szórakoztató-elektronikai cik-
kek — rádiók, kazettás magneto-
fon, lemezjátékok, erősítők, kazettás
televíziók — területén is. A vá-
sárlók előszeretettel keresik a ja-
pán cikkek, az importőrök és a
kereskedők pedig igencsak örül-
nek a nagy forgalomnak.

Kevésbé vidámak azonban az
amerikai és nyugat-európai gyár-
tók és a kormányok. Az amerikai
színes televíziókat előállító cégek
csoportosulása például felszólítot-
ta a kongresszus egyik bizottsá-
gát: hozzon korlátozó intézkedése-
ket a japán színes televízió im-
portáradatainak megfékezésére.
Nemrégiben a hazai ipar védelme
érdekében az USA korlátozta a
behozható japán acél mennyisé-
gét. A brit, az olasz, a nyugat-
német és a francia csapágygyár-
tók dömpingvadászt emeltek a ja-
pán exportőrök ellen, arra hivat-
kozva, hogy azok termékeiket
óriási mennyiségben és az átlagos-
nál alacsonyabb áron értékesítik.
A brit szakszervezeti szövetség,
a TUC ugyancsak tiltakozott a ja-
pán áruk beözönlése ellen, mert
az nehéz helyzetbe hozza az
amúgy sem nagy konjunktúrát él-
vező hazai textil-, jármű-, acél-
és elektronikai ipart. Schmidt
nyugatnémet kancellár nyíltan tá-

szert a Kilencek piacán az össze-
sen eladott motorkerékpárok 60, a
hordozható televíziók 10, a golyós-
csapágyak 9,3, a személygépkocsi
5 százaléka volt idén japán gyár-
mány. (Persze az egyes országok-
ban eltérő a helyzet: mindenk-
előtt Angliát, majd az NSZK-t
és Olaszországot sújtja a „japán
átok”. Nagy-Britanniában például
a hordozható magnetofonok 56, a
motorkerékpárok 70, az autók 9
százaléka „made in Japan” az
első félévi eladási statisztikák ta-
núsága szerint. Egyébként érdemes
megjegyezni, hogy hallatlanul
gyors karriert futottak be a japán
személyautók Nagy-Britanniában;
néhány évvel ezelőtt az erős ha-
zai autóipar miatt az ország gép-
kocsipiaca csaknem bevehetetlen
erődnek látszott a nagy japán
gyárak számára. Ma pedig Ang-
liában minden tizedik gazdára ta-
láló autó japán...)

Munkáselbocsátások

Az amerikai és közös piaci til-
takozások mögött többek között a
hazai ipar védelme, valamint a
konjunktúra feltétele húzódnak meg.
Nem elhanyagolható szempont a
munkanélküliség növekedésétől
való félelem sem, hiszen a japán
konkurrencia miatt veszélyes
helyzetbe kerülő iparágak már
megkezdtek a munkáselbocsátást.

A tiltakozási hullám valószínű-
leg nem lenne ennyire erős, ha
az USA és a Közös Piac az ál-
tala kívánt mértékben tudná nö-
velni a kivitelét Japánba. Erre
azonban mind ez ideig nem került
sor, s nem valószínű, hogy a kö-
zeljövőben változás állna be.

A Japánba irányuló amerikai és
közös piaci kivitel alacsony nö-
vekedési üteme nemcsak a maga-
sabb áraknak és egyes termékek
versenyképtelenségének tudható
be. A sajátos ok a japán hagyó-
mányokban keresendő. Míg a fej-
lett, úgynevezett ipari államok be-
hozatalában az ipari termékek
aránya általában 50—55 százalék,
a japán importnak ez a csoport
mindössze 20 százalékát képviseli.
Ez a szerkezet úgy alakult ki,

hogy a japán fogyasztók — bele-
értve az ipari beruházókat is —
lojálisak a hazai termékek iránt,
s hagyományosan azokat részesi-
tik előnyben a külföldivel szem-
ben.

Mindent összevetve tehát a ja-
pán külkereskedelem idei ered-
ménye várhatóan minden várako-
zást felülmúl. A kivitel az év első
felében 50 százalékkal (!) emel-
kedett a tavalyi azonos időszak-
hoz képest, s elérte a 63 milliárd
dollárt a tervezett 34 milliárddal
szemben. A behozatal a terve-
zethez képest 50 százalékkal volt
alacsonyabb az első hat hónap-
ban. Az előbecslések szerint az
arányokban lényeges eltolódás
nem várható az esztendő végéig,
s az érintett országok gazdasági
vezetői már most törhetik a fe-
jüket: miként lehet lefaragni a
jelentős japán többletet, illetve
hogyan lehetne gátat szabni az
exportözönnök? Mivel sem az
amerikai, sem a közös piaci kivi-
tel a fenti okoknál fogva lényege-
sen nem növelhető, a „japán ex-
port sújtotta” országok más esz-
kökhöz kénytelenek folyamodni.

Már a korábbi években is több-
ször felszólították a japán expor-
tőröket, hogy „önkéntesen” kor-
látozzák a kivitelét. Ideig-óráig —
és egyes termékek esetében — az
önkorlátozás hozott is némi ered-
ményt. A felszólítások amerikai és
közös piaci részről idén egyre
gyakoribbak, jelentősebb ered-
ményre azonban nem vezettek.
Maradna tehát az importkorlátozó
politika.

Az importkorlátozás vagy egyéb
szankciók bevezetése a japán
árakkal szemben azonban megle-
hetősen kétélű fegyver, s köny-
nyen visszafelé is elszülhet. Alkal-
mazása esetén ugyanis a japán
hatóságok is hasonlóan járhatnak
el az amerikai és a nyugat-euró-
pai exportcikkkel szemben, így
tehát még a csekély exportnöve-
kedést sem lehetne biztosítani. A
megtorló intézkedések sorozata
előbb-utóbb „totális kereskedelmi
háborúhoz” vezetne, s végső soron
ez egyik félnek sem érdeke.

Egyelőre tehát a harcias meg-
nyilatkozások ellenére is a békés
megoldási módokat keresik. Ja-
pánban felszólították az importő-
röket, hogy fokozzák vásárlásaikat
Amerikában és a Közös Piacon,
egyúttal különböző kedvezmények
nyújtásával is igyekezzenek a be-
hozatalt elősegíteni. Ettől azonban
még nem tűnik el, sőt nem is
csökken lényegesen a japán aktí-
vum. (Nem mellékes körülmény
az sem, hogy a jen árfolyama igen
kedvező a kivitelnek, más szem-
pontból pedig a külföldi importőr
is előnyösen vásárolhat.)

Nem feszítik túl a húrt

Népés japán delegáció járja
most sorra a közös piaci tagállam-
okat, mindenképp a kedélyek
lecsillapítására, a „helyzet hely-
színi tanulmányozására”, valamint
most már japán vásárlási lehe-
tőségek tanulmányozására. Ezzel
párhuzamosan a szigetország ke-
reskedői fokozzák piactutatói te-
vékenységüket az ázsiai és a dél-
amerikai országokban — jelezve,
hogy amerikai és nyugat-európai
kivitelük igen jelentős részét a
békesség kedvéért át kívánják te-
relni ezekbe a viszonylatokba.
Ezek a lépések is azt látszanak
bizonyítani, hogy a japán kor-
mány nem akarja túlfeszíteni a
húrt, az erőteljes tiltakozás ha-
tására kénytelen lesz erőlyesen
fellépni exportőreivel szemben.

GONDA GYÖRGY—
LŐRINCZE PÉTER

Másfél millió emberéletet követelt a háború Algériában, emlékeztet az algéri sajtó a nemzeti ünnepen, amikor az 1954. november 1-i felkelés évfordulóját ünneplik. De az 1962-ben, a háború végén volt 10 millió algériai helyett, ma már 17 millióan népesítik be a hatalmas országot. Páratlan dinamizmussal, nagyfokú nemzeti büszkeséggel és új meg új fejlődést sürgető akarattal építik lakói a holnap Algériáját.

A látogató ízelítőt kap ebből például Arzewben, az Oran melletti tengerparti városban, ahol 1964 óta hatalmas üzemben cseppfolyósítják a földgázt, hogy a kikötőben különleges tartályhajókban helyezték el, s azok aztán Amerikába meg Franciaországba szállítsák. De már épül néhány kilométerrel odébb, Bethiouában a még nagyobb üzem...

4000 milliárd köbméter

Tudnivaló, hogy Algériának a szaharai részén körülbelül 4000 milliárd köbméter földgáz rejlik a föld mélyén. 1956-ban még a franciák fedezték fel az olajjal együtt a földgáz kincset. Éppen ez is magyarázta, hogy a francia nagytőke egy része miért ragaszkodott oly hevesen a „francia Algéria” birtokához, de megint a szaharai olaj és földgáz indokolta a józanabb francia politikusok és tőkészek készségét, hogy a hétéves háború végén beleegyezzenek Algéria függetlenségébe a cserébe várt anyagi előnyökért.

Ma a helyi földgázigény körülbelül 4 milliárd köbméter évente, a termelés viszont jóval meghaladja évente a 70 milliárd köbmétert. Hogyan exportálják a gázt? Felmerült a Földközi-tenger mélyén húzódó csövezetek gondolata, de egyelőre ez túlságosan költséges és időt rabló vállalkozás lenne, most még csak a tanulmányozás stádiumában tartanak.

Már a 60-as évek elején foglalkozni kezdtek viszont a cseppfolyósított formában, tartályhajókban történő szállítás kérdésével. 1961 végén, az algériai függetlenség hajnalán, s akkor, amikor a szaharai Hassi R'Mellől a Földközi-tenger partjái megépült a csövezetek, létrehozták a CAMEL rövidítésű nemzetközi vállalatot, a világ akkor első, földgáz cseppfolyósítására szakosodott gyárat.

Amerikai, angol, francia tőke vett részt kezdetben az egyelőre 50 millió frank alaptőkével induló vállalkozásban. Három év múlva a független Algéria 20 százalékos részesedéshez jutott, kerek tíz esztendővel ezelőtt pedig a Sonatrach, az algériai állami olajtársaság vásárlás útján már a részvények 48,8 százalékát szerezte meg. 1969-ben Párizsból Arzewbe tették át a vállalat székhelyét, azóta algériai a vállalkozás elnöke vezérigazgatója. A részvények 40 százaléka amerikai és angol tőkés kezében van.

1964 végén, 1965 elején indult meg a CAMEL gyárában teljes erővel a termelés, minden héten megmelt a „Methane Princess”, a „Methane Progress” majd a „Jules Verne” a cseppfolyósított gázzal. (Egy köbméter cseppfolyósított gáz később újra 600 köbméter légnemű gázzá alakul át, mint ahogyan a bonyolult vegyi folyamat végén, a mínusz 162 fokig történő lehűtés nyomán 600 köbméter szaharai földgáz változik át egy köbméter folyadékká...) Most már algériai tulajdonban is van ilyen különleges tartályhajó.

S ami a látogatót újra meg újra elismerésre készíti: nagyra törő tervek pontos végrehajtása. Saad

Mohamed, egy Budapesten tanult mérnök bizonyos abban, hogy a Bethiouában épülő óriási komplexum időre elkészül, s első üzemegysége már 1978-ban működésbe léphet. Bethiouában az amerikai El Paso cég mérnökei irányítják a munkát, amerikai óriás gépek és roppant méretű csövek érkeznek a tengerentúlról.

Vagy az új algériai műszaki egyetem... Nem kisebb nagyság tervezte, mint Oscar Soares Filho Niemeyer, a brazil főváros megálmodója. Bab Ezouar (a „látogatók kapuja”) egyetemének amfiteátrumaiában máris százával foglalnak helyet a fiatal algériaiak,



EGY ÚJONNAN ÉPÍTETT FALU FÓTERE

Sok helyütt kivágják a tőkéket, nem is siránkoznak

a jövő mérnökei, matematikusai, fizikusai. Szelekció nincs, mindenkinek felvesznek, aki érettségi bizonyítvánnyal jelentkezik. Lemorzsolódást sem engednek, a gyengébbeket segítik, a bukásra állók vizsgáit elhalasztják.

„Szocialista falvak”

Az ipari meg a kulturális forradalom kapcsán érdemel említést az algériai mezőgazdasági forradalom. (Ez a szóhasználat évek óta ott van minden hivatalos megnyilatkozásban, legutóbb az úgynevezett „nemzeti chartában”, amelyet ez év nyarán népszavazással fogadtak el.) Az ország népének ma még körülbelül a nagyobbik fele él a mezőgazdaságból, többségük még igen szegényen. A földreform és az úgynevezett „szocialista falvak” építésének mozgalma ezen akar segíteni.

Az Aurès hegyvonulatának lábain, El-Meidéban, vagy az Algírt körülölelő síkságon, Blida közelében szinte azonos „szocialista falvakat” talál a látogató. Vadonatúj házak adnak otthont 150—150 családnak, amelyek mindegyike háromszobás lakást kap. A mecset ott van minden falu közepén, egy-egy épül fel az iskolával, a sportpályával, a gyülesteremmel. A falvak lakói szövetkezetekbe tömörülnek, s ez anyagi fellendülésüket hozza meg.

A mezőgazdaság most vált át a gyarmati kor ültetvényeiről a változatos gazdálkodásra. A franciák idején az őszibarackot vagy az almát az anyaországból importálták, most viszont egyre nagyobb területen ültetnek gyümölcsfát a szőlő helyébe, amely valaha a francia „colon” számára szent volt. Nem mintha nem volna ma is épp elegendő bora az országnak: a vendég nem is tudja, mit dicséren inkább, a Tessaleh hegyoldalain szüreteltet vagy a Médéa mellett, vagy éppen „Az

Algéria

Népszavazás pénteken

Olaj, földgáz, déligyümölcs, bor
Afrikai, arab, el nem kötelezett

nyújt segédkezett. A magyar—algériai kapcsolatok is ennek jegyében állanak. A sokrétű magyar segítségnyújtás egyik fontos eleme, ahogyan a magyar hidrológusok Algéria szaharai részén a legnagyobb kincset, az életet víz tudják előteremteni. (A sajtó nap mint nap öles címekkel számolt be Gergely István államtitkár látogatásának eseményeiről. Ez alkalommal került sor az első kapavágásra a Righ folyó vízgyűjtő csatornájának építkezésén. 135 kilométer hosszan, 42 hónapig épül a 13 000 hektár öntözésére alkalmas csatorna, magyar tervezők elgondolásai szerint. Touggourt, a nagy oázis környéke vízhez jut.)

Algéria új alkotmánya elkészült, november 19-én népszavazással fogadják el az algériai milliók. A „nemzeti charta” volt az alapja, az, amelyet az év tavaszán sok ezer gyűlésen vitattak meg, amíg ki nem alakult a 190 oldalas kötetet kitevő szöveg végleges formája. Az idegen érdeklődéssel forgathatja a külpolitikai törekvéseket megfogalmazó fejezetét. Kitűnik ebből, hogy Algéria egyszerre vállalja arab mivoltát, Afrikához való tartozását, el nem kötelezettségét, a harmadik világbeli szerepét. A szocialista országokkal való együttműködés egyre bővül, egyre fejlődik. Közös a harcuk a gyarmatosítás, az újgyarmatosítás és az imperializmus ellen. Algéria továbbra is egyre erősíteni kívánja a szocialista országokkal való kapcsolatát a barátság és az érdekek egyensúlya alapján.

„Járadaró”

Az új alkotmányt minden biztonnyal nagy-nagy többséggel teszi magáévá az algériai nép. Ami még nem jelenti azt, hogy a reakció teljesen megsemmisült volna az országban, utolsó, kétségbeesett próbálkozásai, persze, jobbra csak álhírek terjesztésében jelentkeznek. A „radio-trottoir”, a „járadaró” tudni vélte, hogy ezután minden algériai férfinak dús bajszot kell növesztenie, a nőknek pedig tilos lesz a feszülő pantalló viselete. Az El Moudjahid (A Harcos), a párt hivatalos lapja gúnyos glosszában utasította vissza a híreszteléseket.

November 19-én, pénteken a népszavazás eredménye csattanós választ adhat a reakció vágyálmaira. (Pénteken szólítják az urnákhoz az algériaiakat, mert a heti pihenőnapot nemrég vasárnapról péntekre tették át, ez a nap lévén az iszlám országokban a munkaszünet napja.)

PÁLFY JÓZSEF

A mediterrán kör

Dél-Európa és Észak-Afrika

Az ipari vámok megszűnése

Amikor a Közös Piac miniszteri tanácsa még 1972-ben elfogadta a Kilencek új mediterrán politikájának alapelveit, nem számított arra, hogy a megvalósítás csaknem fél évtizedet vesz majd igénybe. Ugyancsak nem számoltak azzal, hogy a Földközi-tenger menti országok számára állítólagosan „testre szabott” elképzelések átültetése a gyakorlatba igen csak sok gonddal, buktatóval jár.

Az évek során nemegyszer úgy tűnt, hogy nem sikerül majd a Közös Piacnak szorosabbra fűznie a gazdasági szálakat a térség országaival, sőt az 1973-as közelkeleti válságot követő hónapok a mediterrán politika kudarcát valószínűsítették. Végül is a jelek szerint hamarosan pont kerül a mondat végére, bár ez a mondat csak néhány elemében hasonlít az 1972-es elképzelésekhez. Brüsszel mindenestre örömmel nyugtázza, hogy — bár jelentős nehézségek és engedmények árán — a „mediterrán gazdasági kör” gyakorlatilag bezárult.

A két parton

A nyugat-európai gazdasági integráció külgazdasági stratégiájában már kezdetől fogva fontos szerepet játszottak a Földközi-tenger északi és déli partján elterülő országok. Ami a dél-európai partot illeti, az itteni államok viszonylag kevesebb gondot okoztak és okoznak a Kilenceknek. Törökországgal a hatvanas évek eleje óta szerződéses kapcsolatban áll az EGK (néhány év múlva esetleg tagként is szóba jöhet), Görögországot pedig úgy tartják nyilván, mint az integráció következő, tizedik tagállamát. (Az idén megindult görög csatlakozási tárgyalások alapján arra lehet számítani, hogy Athén a következő évtized elején bebocsátást nyer a Közös Piacra.) Olaszország alapító tag, Máltával és Ciprussal nemrégiben vált még szervezettebbé a kapcsolat. Spanyolország a Franco halála után kezdett közös piaci „flörttel” ugyancsak a belépés felé közeledik, Portugália pedig szintén nemrégiben lépett kétirányú kedvezményeket nyújtó kapcsolatba a Kilencekkel. (A szerződéses kapcsolat annyit jelent, hogy a Közös Piac a szóban forgó országok egyes termékeire — főleg iparcikkeire — vámkedvezményeket nyújt, míg a mezőgazdasági áruknak csak egy szűk csoportjára terjed ki a kedvezmény. A Közös Piac természetesen csak olyan cikkek bevitelére ad könnyítést, amelyek nem sértik a tagországok termelőinek érdekeit, illetve nem jelentenek konkurenciát „házon belül”.)

Az új mediterrán politika tehát



HÁROM ARAB KÜLUGYMINISZTER KOPPENHÁGÁBAN TÁRGYAL

Egyelőre nincs remény rövid időn belül a folytatásra

elsősorban a „másik”, a szemben levő part országainak szervezett bevonását célozta meg a közös piaci gazdasági ernyő alá. Bár ezekkel az államokkal az integráció már korábban létesített különböző kedvezmények nyújtásán alapuló kapcsolatokat, ezek annyira bonyolultakká és áttekinthetlenné lettek, hogy Brüsszel számára időszerűvé vált a „szabványosítás”. Az 1972-es elképzelések szerint a nem európai part országaival olyan megállapodások sorát kellett volna kötni, amelyek eredményeként a jövő év közepére megszűntek volna a vámok a Kilencekkel folytatott kereskedelemben, illetve mindenekelőtt az iparcikkek kereskedelmében.

Az ipari vámok leépítése természetesen a Kilencek érdekeit volt hivatott szolgálni: termékeik ugyanis így minden akadály nélkül bejuthatnának erre a piacra, a túlsó parton a kibontakozóban levő hazai ipar fejlődési lehetőségei pedig így minimálisra csökkennének. S hiába élveznének a nem európai mediterrán országok ipari termékei teljes vámentesítést a Közös Piacon, a fejlettségi szintkülönbség következtében lényeges bevételnövekedést nem tudnának elérni. Érdemes megjegyezni, hogy a térség iparilag legfejlettebb országa, Izrael számára a Közös Piac már nem is ajánlott ilyen kedvezményeket.

A „szabványszerződések” megkötése egyben a közös piaci vágyalom — a mediterrán medence ipari szabadkereskedelmi övezetének alakításának megvalósítását jelentette volna.

A feltételes mód azonban már kifejezi, hogy az események más-ként alakultak. Az 1973-as közelkeleti háborút követő olajválság ráébresztette a Kilenceket: gazdasági életük nagymértékben függ az arab olajtól. A térség országai is — Izraelt kivéve — már más pozícióból tárgyaltak a Kilencekkel, több és méltányosabb kedvezményre tartottak igényt.

Időközben — francia javaslatra — a Kilencek 1974 tavaszán el-

határozták, hogy megbeszéléseket kezdenek az Arab Ligával. A közös piaci és az Európán kívüli mediterrán országok közötti tárgyalások ettől kezdve már két csatornán keresztül folytak, azaz két- és sokoldalú formában. Az Arab Ligának ugyanis tagjai azok a Földközi-tenger menti országok — Marokkó, Algéria, Tunézia, Líbia, Egyiptom, Libanon és Szíria — amelyekkel a nyugat-európai gazdasági integráció megállapodásra törekedett. Az úgynevezett arab-nyugat-európai párbeszéd igen vontatottan, csigatempóban halad, mert időről időre újabb akadá-

falon jelenthet számukra. Ez viszont a fejlett mezőgazdasággal rendelkező közös piaci országok — Olaszország, Franciaország — számára okozna újabb gondot. A megváltozott körülmények hatására azonban mégiscsak sikerült viszonylag jelentős engedményekre bírni a Kilenceket a mezőgazdasági exporttal kapcsolatban.

Az új együttműködési megállapodások értelmében a Maghreb-országok — Algéria, Marokkó, Tunézia — ipari termékei vámentesen juthatnak be a Közös Piacra, a mezőgazdasági termékek vámját pedig általában 80 százalékkal szállították le. Hármójuknak Brüsszel öt év alatt összesen mintegy 410 millió dollár segélyt nyújt iparfejlesztési célokra. (Összehasonlításképpen: Algéria egymaga évi 2,2 milliárd dollár értékben importál árukat a Közös Piacról...) Jelentős eredményként könyvelik el a Maghreb-országok, hogy sikerült kiharcolniuk a viszonyosságmentességet, azaz ők — a hazai ipar védelme érdekében — semmiféle többletkezdvezményt nem nyújtanak a Kilenceknek. Egyiptom, Szíria és a nem Földközi-tenger menti Jordánia külön-külön ugyancsak megállapodott a Közös Piaccaal, s a Maghreb-országokéhoz hasonló vámkedvezményekben, valamint ipari és pénzügyi — mintegy 300 millió dolláros — segélyben részesülnek ugyancsak öt év alatt.

Az Izraellel tető alá hozott legutóbbi kereskedelmi megállapodás feltételei keményebbek, mint a többi ország esetében. A Közös Piac 60 százalékkal ugyan leszállította az onnan származó iparcikkek vámtételeit, s a mezőgazdasági termékek részbeni kedvezményes bevitelét is lehetővé tette, de cserébe Izraelnek átlagosan 30 százalékos vámkedvezményben kell részesítenie a gazdasági közösség árucikkeit. Szimbolikusnak tekintendő az öt évre szóló, összesen 33 millió dollár összegű segély a Kilencek részéről.

A mezőgazdasági szerepe

Az egyetlen hiányzó láncszem Libanon. Bár korábban már folytatni előkészítő megbeszélések a kis arab ország és Brüsszel között, a polgárháború miatt ezek megszakadtak, s egyelőre nincs remény rövid időn belül a folytatásra. (Egy esetleges megállapodás Libanon számára csak csepp lenne a tengerben, óvatos becslések szerint ugyanis a polgárháború legkevesebb 10 milliárd dollár kárt okozott az országnak.)

A nem európai mediterrán államok számára a Közös Piaccaal létrehozott — és ratifikálás alatt álló — szerződésrendszer gyökeres megoldást vagy változást nem jelent és nem is jelenthet a gazdaságfejlesztés dolgában. Bár legfontosabb mezőgazdasági termékeiket — valamint a viszonylag alacsony fejlettségű iparuk gyártmányait — kedvező feltételek mellett értékesíthetik az elkövetkező esztendőkből, hosszabb távon a megállapodások inkább hátrányosan hatnak. Ameddig ugyanis a mezőgazdasági termékek elhelyezése nem ütközik különösebb nehézségbe, nincs ami jelentősebben ösztönözne az ipar további fejlesztésére, a struktúra átalakítására. Az iparcikkek ugyan vámentesen juthatnak be a Kilencek piacára, de valószínűleg a térség országai továbbra is a mezőgazdasági termelést növelik.

GONDA GYÖRGY—
LŐRINCZE PÉTER

Szaeb Szalam jobboldali mohamedán politikustól, aki többször volt Libanon miniszterelnöke, az ostromlott Bejrútban, néhány órával a rijádi csúcstalálkozón kihirdetett tűzszünet életbe lépése előtt kérdeztük:

— Miről tárgyalt Dean Brown, Kissinger közel-keleti tanácsadójával, amikor az legutóbb Libanonban járt?

— Sok mindenről szó esett, de egy megjegyzésem zavarba hozta... Közöltem vele, hogy az amerikaiaknak ezzel az egész libanoni háborúval tulajdonképpen az volt a céljuk, hogy egyrészt meggyöngyítsék Szíriát, másrészt szétverjék a palesztinai ellenállási mozgalmat. Erről nálunk azt mondják — mondtam neki —, hogy két legyet egy csapással...

— Mit válaszolt erre Dean Brown?

— Nagyon nevetett... Majd kicsordultak a könnyei...

Csupán közjáték?

Vajon Washington elérte-e célját a libanoni véres konfliktussal és a rijádi megállapodás csupán közjátéknak tekintendő-e? Az 57. libanoni tűzszünet — a jelek szerint — tartósan bizonyul. Egyrészt azért, mivel a harcoló felek jelentősen meggyengültek a hosszasan tartó küzdelemben, másrészt azért, mert a megállapodás — a háború folyamán első ízben — nem csupán a konfliktusban érdekelt felek között, hanem befolyásos külső erők közvetlen részvételével jött létre.

A rijádi béketerv legnagyobb jelentősége, hogy véget vet az esztelen vérontásnak. A háború egyetlen problémát sem oldott meg, tulajdonképpen nem dőlt el semmi. Egyik harcoló fél sem érte el eredeti célját, sem a libanoni jobb-, sem a baloldal, sem a palesztinaiak, sem Szíria.

Most mindegyik fél rosszabbul áll, mint a harcok kezdetén: elvéreztek és kiszolgáltatott helyzetbe kerültek.

Abu Ijad, a Palesztinai Felszabadítási Szervezet második embere, Arafat helyettese szerint a rijádi megállapodás az eddigi legkomolyabb kísérlet volt a fegyvernynyugvásra. Hogy miért? „Ennek két oka van — válaszolta —, az egyik, hogy a háborút maga az Egyesült Államok robbantotta ki, a másik pedig, hogy az Egyesült Államok hozzájárulásával került sor a rijádi csúcserkeztetle. Mégpedig azért, mert 18 hónap alatt nem tudtak bennünket térdre kényszeríteni és attól tartottak, hogy robbanás történhet az arab világban. Hát ezért parancsolták álljt.” Kétségtelen, hogy a palesztinai mozgalomnak és a libanoni baloldalnak sikerült elhárítania a fizikai megsemmisülés veszélyét, de most újabb, ezúttal politikai sakkjátszma kezdődik, amelyben változatlanul a palesztinaiak és a libanoniak játsszák a gyalogok szerepét. A jelek arra mutatnak, hogy valamennyi érdekelt félnek el kell fogadnia a Szaúd-Arábia által diktált feltételeket, a társadalmi, politikai és morális kompromisszumokat.

A rijádi megállapodás politikai tartalmát és indítékait elsősorban az arab világ jelenlegi társadalmi és politikai erőviszonyai határozták meg. Szaúd-Arábia politikai szerepe az utóbbi esztendőben jelentősen megnövekedett az arab világban. Olaj-dollármilliárdjaival, pénzdiplomáciájával — amerikai támogatással — döntően befolyásolhatja a térségben zajló eseményeket. A szaúd-arábiai politika, a Rijád-Kairó politikai tengely

— ez is egyik jellemző vonása — nem feltétlen kívánja a palesztinai ellenállási mozgalom fizikai megsemmisítését, inkább arra törekszik, hogy hosszú távra tervezett türelmes taktikázással és politikai nyomással átkarolja, ellenőrzése és befolyása alá gyűrje a palesztinai mozgalmat, amely a reakciós, jobboldali arab vonalhoz való igazodásával elveszteni képességét az önálló politikai döntések meghozatalára. Vagyis, ami másoknak nem sikerült katonailag, azt most politikai eszközökkel szeretnék elérni a szaúd-arábiai és egyiptomi vezetők.



SZAEB SZALAM, LIBANONI POLITIKUS NYILATKOZIK

„Nagyot nevetett Brown. Majd' kicsordultak a könnyei”

Mégis ma a szaúd-arábiai politika pillanatnyilag lélegzethez juttatja a palesztinai mozgalmat, amelynek a rijádi csúc előtt csupán két azonos választása maradt: harcol a megsemmisülésig vagy feltétel nélkül kapitulál. A csúcstalálkozó egyik zárt ülésén Arafat aggodalommal kérdezte: „Ki garantálja a palesztinaiaknak, hogy az egyezményt végre is hajtják?” A kérdésre Asszad szíriai elnök véleménye: „A határozatok meghozatala után egyetlen fél sem léphet fel ellenük. Szíria nevében személyesen garantálom, hogy szembeszállunk mindazokkal, akik szabotálják e határozatok végrehajtását.”

A rijádi megállapodás korántsem szüntette meg Szíria libanoni szerepét, ám korlátok közé szorította és fokozottabb szaúd-arábiai ellenőrzés alá helyezte, más szóval az egyoldalú szíriai szerepet sokoldalúvá, „arabközivé” változtatta. Az események arra késztették Damaszkuszt, hogy sok vonatkozásban módosítsa korábbi álláspontját.

Aki veszít a békén

A jelenlegi rendezés a legérzékenyebben a libanoni fasiszta, szélsőjobboldali elemeket érintette, hiszen egyetlen céljukat sem sikerült elérniük. Camille Chamoun, a szélsőjobboldal vezéralakja sietett kijelenteni: „Más dolog egy egyezményt megkötöni és megint más azt végrehajtani.” A békeokmány egyébként előírja az 1969-es kairói megállapodás végrehajtását, amelyet a jobboldal elutasít (a libanoni—palesztinai egyezmény biztosította a PFSZ politikai és katonai jelenlétét a menekülttáborokban és Dél-Liba-

Libanon

Az 57. tűzszünet

Senki sem érte el célját

Kerekasztal-konferencia előtt

is elfogadja az én álláspontomat, mert nekem volt igazam: én a keresztények és a mohamedánok együttélésében hiszek, és bár elvből elutasítom a kairói megállapodást, mégis meghajlok a többség akarata előtt és hajlandó vagyok azt végrehajtani.”

A palesztinaiak jelenléte kétségtelenül okozott feszültséget az országban, de a polgárháború gyökereit a társadalmi ellentétekben, a felekezeti jellegű rendszerben és a vallási megosztottságban kell keresnünk. Az országnak nagyon kevés igazi vezetője van, a többségük idős, az egymással való hatalmi vetélkedésben és gyűlölködésben megrögzött ember. Ők nagymértékben felelősek azért, ami Libanonban történt. A függetlenség elnyerése óta a hatalom berkeiben szinte mindig ugyanazokkal a nevekkel találkozunk: Chamoun, Gemayel, Karami, Dzsumblatt, Frangié, Szalam, Szolh, Eddé. A politikai vezérség itt a nagy családok örökletes privilégiuma. Máris csatasorba állt a következő nemzedék: Tony Frangié, Basir Gemayel, Dany Chamoun. Libanonban azonban végre olyan államférfiakra lenne szükség, akik messzebbre tekintenek, mint önmaguk vagy saját szektájuk, felekezetük érdekei.

Nyitott kérdés

Feltűnő, hogy a rijádi határozatok szinte kizárólagosan katonai jellegűek, és hogy a megállapodás csaknem teljesen figyelmen kívül hagyja a libanoni jobb- és baloldal közötti politikai rendezés szükségességét. Bár a megállapodás említést tesz a politikai párbeszédéről és a nemzeti megbékélésről, de nyitva hagyja azt a kérdést, hogy milyen jellegű lesz a belpolitikai rendezés. Szárkisz elnök rövidesen új kormányt alakít, várhatóan politikailag semleges, független technokratákból, akik egyik oldalon sem vettek részt a harcokban. Szaeb Szalam mellett mint miniszterelnök szóba jöhet Szelim al-Hausz, a Libanoni Fejlesztési Bank igazgatója is.

A következő lépés a libanoni kerekasztal-konferencia valamennyi libanoni frakció részvételével. A baloldal azonban, amelynek a PFSZ-hez hasonlóan sikerült átélnie a véres drámát, nem reménykedhet most abban, hogy sor kerülhet a korábbi társadalmi program, a demokratikus reformok megvalósítására. Gyors és megnyugtató kibontakozásra aligha számíthatunk, mivel a libanoni béke elsősorban attól függ, hogy lesz-e végre tisztes rendezés a Közel-Keleten? Ami pedig várta magára.

CHRUDINÁK ALAJOS

Új kocsik

Másfél évtized

Munkamegosztás

A KGST-országok közép- és hosszú távú tervekben kiemelt helyen szerepel a közúti járműprogram megvalósítása. A fejlesztés főbb irányait, a szocialista gazdasági közösség hangolja össze. Különösen a 60-as évek elejétől a KGST-országok nagy súlyt helyeznek a személygépkocsik iránti kereslet mind teljesebb kielégítésére a járműprogram keretén belül. Mindezek következtében az autógyártás a szocialista gépipar egyik legdinamikusabban növekvő ágazata lett.

Az egész világon bekövetkezett úgynevezett „motorizációs robbanást” a tőkés országokban meglehetősen lelassította az 1974–75-ös gazdasági válság, idén azonban ismét erőteljesen növekszik a gyártott kocsik száma és az eladások mennyisége. A szocialista államokban mintegy másfél évtizede töretlenül fejlődik a személyautóipar. Mindez szorosán összefügg az életszínvonal emelkedésével, valamint a szabad idő növekedésével.

A hatvanas évek óta

Bár az elmúlt években a szocialista országokban a gépkocsisűrűség — az ezer lakosra jutó autók száma — ugrásszerűen növekedett, az autóipar hosszú időn át nem tudott lépést tartani a világ autógyártásának fejlődésével. Ez elsősorban két okra vezethető vissza. Először: Csehszlovákia kivételével egyik szocialista országnak sem voltak hagyományai a személygépkocsi-gyártás területén. (Tehergépkocsik esetében más volt a helyzet, a második világ-háború előtt számos országban gyártottak nagy sorozatban teherautókat.) Másodsorban: a háború utáni újjáépítés és a szocialista gazdasági rend alapjainak megteremtése az anyagi és műszaki erőforrásokat a nemzetgazdaság más területeire irányította. E feladatok megoldásához pedig nagymennyiségű teherautóra volt szükség, így ésszerűbb volt ezt az ágazatot fejleszteni. A személygépkocsik gyártásának 60-as években megindult fejlődése mind a szocialista, mind pedig a tőkés kooperáció jegyében zajlott. A nemzetközi munkamegosztás bővülése természetesen nem hagyta érintetlenül az autóipart sem, s manapság szinte alig lehet „tisztán” autóról beszélni, azaz a típusok döntő többségében más országok által szállított alkatrészek is megtalálhatók.

Csehszlovákia például fényszórákat szállít a Ladákhoz, a magyar ipar a népszerű Polski Fiat 126-os műszerfalait, ablaktörlőit és még számos más alkatrészt gyártja. Akárcsak a Zsiguli-program keretében szállított részegysége-

kért, a „kis Fiatnak” küldött alkatrészekért is készautóval fizet a Szovjetunió és Lengyelország. (Itt érdemes megjegyezni, hogy néhány hónappal ezelőtt a Zsigulit most már „hivatalosan” is Lada márkanévre keresztelték.) A szocialista gépkocsigyártás integrációja a jövőben az alkatrészek szállításának bővítése mellett kiterjed majd a közös fejlesztésre is.

A Szovjetunió, Lengyelország és Románia személyautóipara egy részének fejlesztését tőkés licencként vásárlásával, illetve azok továbbfejlesztésével oldja meg. Elsősorban a Fiat cég mutatkozott alkalmas partnernek a szovjet és a lengyel autóipar számára, Románia a francia Renault-val kötött licenccserződést. Ezek a nagy volumenű megállapodások nemcsak egyes típusok, hanem egész gyártmánycsaládok előállítását is lehetővé teszik. A lengyelországi Bielsko Biala-i gyárban például a Fiat 125-ös és 126-os típusai mellett már sorozatban készülnek a futószalagon a 127-es és 132-es modellek, s rövid időn belül megjelenik a Polski Fiat 128p Sport típusú személygépkocsi szerelése is. (Új típus ugyancsak sportkategóriában a 125p Monte Carlo és az Akropolis 98, illetve 105 lóerős motorral.)

Az elmúlt években különösen gyors ütemben fejlődött a szovjet személyautógyártás. 1971–75 között a termelés évente több mint 30 százalékkal emelkedett, s a kilencedik ötéves terv utolsó évében több mint egymillió kocsit hagyta el a gyárak szerelőcsarnokait. Bővült a választék is: a közép kategóriában új kiviteltelben gyártják (évi mintegy százezer szériában) a Volgát, az átlagos kategóriában több változatban készül a Lada és az „újjászületett” Moszkvics. A Lenini Komszomol gyár — itt készülnek a Moszkvicsok — az elmúlt tervidőszakban megkészszerzte termelését, s új, igen korszerű modellt is piacra dobott, melynek első példányai hamarosan a magyar utakon is megjelennek. A továbbfejlesztett Zaporozsec kiskocsiból is megkészszerződött a termelés, ebből a típusból tavaly mintegy 140 000 készült. (A luxuskategóriát a Csajka és a ZIL—114 képviseli, gyártásuk kis sorozatban történik.)

A moszkvai Ekonomicseskaja Gazeta szerint a szovjet autóipar 1980-ban az előirányzat szerint 2.1–2.2 millió gépkocsit, ezen belül mintegy 1.4 millió személyautót gyárt majd. Bár a személyautók gyártásának fokozása a jelenlegi ötéves tervben is a központi feladatok egyike, döntő mértékben a nagy teherbírási autók előállítása növekszik — ezzel kapcsolatban az épülő Káma menti

A TOGLIATTI GYÁRBAN

„Hivatalosan” is Lada márkanévre keresztelték

komplexumra várnak nagy feladatok. Csehszlovákiában az elmúlt öt évben csaknem 800 000 személyautót készítettek, döntően Skoda típusokat. (A koprivnicei Tatra gyár is foglalkozik személyautók gyártásával, kis szériában.) A csehszlovák autóipart továbbra is a kis- és közép fogyasztású kocsik gyártására orientálják, ami a Skoda család korszerűsítését és új konstrukciók piacra kerülését jelenteli.

A mostani ötéves tervben kerül sor a Mlada Boleslav-i Skoda gyár bővítésére, melynek eredményeként a tervperiódus végén a gyár óriási évente 220 000 személyautót fog kibocsátani. (A tavalyi kapacitás mintegy 150 000 darab volt.) A bővítés azonban nem elegendő ahhoz, hogy az évtized végére a csehszlovák autóipar félmillió személygépkocsit állítson elő — mint ahogy azt a fejlesztési elképzelések előírják. Ezért szükségessé vált egy második nagy autógyár létesítése. Szlovákiában építik föl az üzemeltetést a tervek szerint mintegy 20 ezer dolgozót foglalkoztat majd. A csehszlovák gépipari termelés 20 százalékát adó gépkocsigyártás ebben az ötéves tervben is jelentős beruházásokat hajt végre, s így lehetővé válik több autóipari és alkatrész-előállító központ kialakítása.

Lengyelországban a gépjárműiparon belül különösen szembetűnő a személyautógyártás felfutása. Míg 1970-ben 64 ezer autót állítottak elő az üzemek, tavaly már 200 ezer kocsit hagyta el a gyárakat. A Warszawa típus készítését megszüntették, de továbbra is gyártják a hazai tervezésű Szirenákat. Módosításra került a bielskói gyár kapacitása: kezdetben úgy tervezték, hogy a termelés majd 1980-ban éri el a 200 ezres nagyságot, de a nagy kereslet következtében ezt a célt már 1978-ra megvalósítják.

Négyütemű Wartburg

Az NDK-ban az elkövetkező években tovább növelik a Trabantok és Wartburgok termelését, a konstruktőrök egyelőre nem szándékoznak újabb típusokkal megjelenni a piacon, inkább a meglévőket korszerűsítik, továbbfejlesztik. (Újdonság lesz a négyütemű Wartburg, amelyet — egyelőre kis sorozatban — a British Leyland világhírű angol cég motorjaival gyártanak.) A zwickau-i és eisenachi gyárak teljes kapacitással dolgoznak, de ennek ellenére csak jó néhány év múlva sikerül majd kielégíteni a növekvő keresletet.

A romániai Pitestiben állítják

elő Renault-licenckel alapján a Dacia 1300-ast, tavaly mintegy 90 ezer darabot termeltek. Bulgáriában Moszkvics és Lada autók összeszerelése folyik, viszonylag kis mennyiségben.

Nemcsak a személyautógyártásban, hanem a teherautók és autóbuszok előállításában is szélesedik az együttműködés a KGST-országok között, s jelentős megállapodásra került sor tőkés cégekkel is. A KGST ajánlásai szerint a tagországok meghatározott típusú teherautókra szakosodtak. Csehszlovákia például közepes- és nagy rakodóterületű járműveket gyárt. Lengyelország pedig a kiskocsikra (Nysa, Zuk) szakosodott. A Szovjetunió a nagy rakodóterületű teherautók előállítására specializálódott, a Káma menti autógyár készíti majd az óriásjárműveket. A tervek szerint az 1980-ban gyártott gépkocsik teherbírási 60 százalékkal fogja meghaladni azon gyártmányokét, amelyeket tavaly állítottak elő.

A tehergépkocsi-gyártás modernizálásához nyugati licencket is igénybe vesznek a KGST-országok: Csehszlovákia a Renault és a Saviem cégtől, a Szovjetunió többek között a Daimler-Benz-től vásárolt licencket. Nagyértékű kooperációs megállapodás született Lengyelország és osztrák Steyer között, a bolgár autóipar pedig a General Motors-szal alakított ki a közeljövőben együttműködést. A szállítóautó-ipar fejlesztése és korszerűsítése lehetővé teszi, hogy az évtized végére tovább növekedjék a szocialista országok teherautó-exportja a fejlett tőkés és a fejlődő országokba.

A szocialista országok autóipari termékei nemcsak egymás piacain, hanem szerte a világon keresettek. Különösen a szovjet személyautók futottak be gyors karriert. A nagyobb tőkés és fejlődő államok útjain mind megszokottabbá válnak a Ladák és a Volgák. A legjelentősebb vásárló Finnország, de a nyugat-európai országokban is évről évre megkészszerződik az eladott kocsik száma. A szovjet gyártmányok nemcsak műszaki tulajdonságaik, hanem kedvező — az azonos kategóriájú nyugati típusokénál alacsonyabb — árúk következtében is népszerűségnek örvendenek.

Párizsban és Isztambulban

Több országban vegyes vállalat alakult a szovjet gépkocsik értékesítésére és a szervizmunkák elvégzésére. A belgiumi Scaldia-Volga vegyestársaság 1971-ben még csak kétezer, tavaly viszont már több mint 15 ezer Ladát értékesített. Hasonló a helyzet a többi nyugat-európai országokban is, sőt Franciaországban 1975-ben mintegy négyezer megrendelésnek már nem tudtak eleget tenni. Londonban csakúgy, mint Isztambulban gyarapszik a Ladák, Skodák és Polski Fiatok száma. A lengyel külkereskedelem 40 országba szállítja a személyautókat, a csehszlovák autóipar termelésének pedig egynegyede jut el a világ öt kontinensére.

Az autóipar kevésbé „látványos” szektorai, a teherautó- és autóbuszgyártás minden eddigig meghaladó ütemben növekszik a KGST-országokban a mostani ötéves tervidőszakban. Nagyszabású célkitűzéseket valósít meg a személygépkocsikat előállító iparág is, s a „motorizációs forradalom” során a mennyiségi növekedés mellett mód nyílik a választék további szélesítésére, valamint újabb minőségi finomításokra is.

GONDA GYÖRGY—
LŐRINCZE PÉTER