



Az Újdelhi közelében fekvő Gurgaon bő két évtizede igazából nem is létezett. Ma 26 bevásárlóközponttal, hét golfpályával, Chanel és Louis Vuitton luxustermékeket forgalmazó elegáns boltokkal rendelkezik. Gépkocsiszálonjaiban fénylő Mercedes és BMW autók kínálják magukat, gomba módra nőnek a lakótornyok, a Cyber City nevű futurisztikus üzleti központban pedig a világ legnagyobb vállalatainak cégtáblái sorakoznak.

Az indiai fővárostól mintegy 25 kilométerre délre fekvő városban első ránézésre minden modern vívmány megtalálható - viszont nincs csatornarendszere, megbízható villany- és vízhálózata, nincsenek járdái, parkolói, jó útjai, nincs tömegközlekedése.

Gurgaont gyakran nevezik a felemelkedő új India jelképének, de hogyan válhat egy olyan város az ország gazdasági motorjává, amely a legalapvetőbb közszolgáltatásokkal sem rendelkezik? A The New York Times riportja a magyarázatot keresve azt is érzékelteti, hogy miként érhet el csaknem két számjegyű növekedési ütemet a hatalmas ország az általános korrupció, a gyenge hatékonyság és a kormány rossz működése ellenére.

Kína és India a világ két felemelkedő nagy országa, de míg az előbbi fejlődését az állam vezérli, Indiáról ezt nem lehet állítani. Kína autoriter vezetői világszínvonalú infrastruktúrát építettek ki, India közigazgatása és közszolgáltatásai viszont szánalmasan elavultak. Ennek ellenére az utóbbi évtizedben India a világ egyik legfontosabb növekedési motorjává vált, és egyes közgazdászok szerint 15 éven belül a világ harmadik legnagyobb gazdasági hatalmává válhat, sőt Kína helyére léphet mint a leggyorsabban növekvő gazdaság.

Számos kisebb ország próbálja a gyenge kormányzás ellenére kiharcolni a gyors gyarapodást. Ehhez sokan próbálták lemásolni Kína központi vezérlésű modelljét, de a legtöbben az indiai helyzetről ragadnak le. Indiában Gurgaon testesíti meg ezt a realitást: egyszerre mutat teljes zűrzavart és lendületes gazdasági húzóerőt, dinamizmust és diszfunkciót, hibás működést.

Kék tehének

Gurgaon a földrésznyi ország egyik leggyorsabban fejlődő körzete. Az elmúlt évtizedben népessége 70 százalékkal nőtt, és mára eléri a másfél milliót. Csak tavaly 50 ezer új gépkocsit jegyeztek be a városban. Az ingatlanárak meredeken emelkednek, miközben egyre nehezebb a féktelenül bővülő településen élni és dolgozni.



Az 1970-es években, amikor Kusál Pál Szingh előrukkolt ingatlan-beruházási tervével, Gurgaon legfeljebb kék teheneiről volt nevezetes. A község a hindu Mahábharáta eposzból kölcsönözte a nevét, amelynek jelentése: "a guruk falva". A határában vadon élő szarvasmarha fajtának furcsa kékes színezete volt. "A legtöbb ember úgy vélte, elment az eszem, arrafelé legfeljebb kék teheneket lehet találni" - idézte fel az amerikai lapnak az üzletember. A terület gazdaságilag értéktelennek tűnt. Harijána állam egy korábban politikai szempontok alapján kialakított, Újdelhi közelében fekvő körzet felosztásával hozta létre 1979-ben.

Az egyik így teremtett település Faridábádra alapozódott, amelynek működő önkormányzata volt, továbbá közvetlen vasúti összeköttetése a fővárossal, mi több, termékeny földdel és erős ipari bázissal rendelkezett. A terület másik részén sziklás volt a talaj, nem létezett sem vasút, sem ipar, sem helyi közigazgatás: ez volt Gurgaon. Gazdasági versenyük egyenlőtlennek tűnt, és annak is bizonyult. Gurgaon ugyanis nagy fölénybe került: minden hátrányából előnyt kovácsolt, és a helyi adminisztráció hiánya megvédte a fojtogató bürokráciától. 1979-ben Szingh átvette apósa beruházási cégét, a DLF-et.

Mintegy 1500 hektárnyi földet vásárolt össze Gurgaonban, parcellázta, majd árusítani kezdte telkeit. Olyanok vásároltak belőlük, akik nem voltak képesek megfizetni az Újdelhiben szokásos árakat. A növekedés főleg az 1991-es piaci reformok eredményeként lendült fel, amelyeket azt követően vezettek be, hogy India majdnem államcsődbe került felhalmozott külföldi adóssága miatt. Ettől fogva gyorsan nőtt a kereslet a lakások, majd a kereskedelmi tér iránt, mivel mind több multinacionális nagyvállalat telepedett le az országban, kihasználva, hogy ott számos munka- és feladatkört olcsóbban tölthet be, illetve végeztethet el (outsourcing).

Több irodater, mint Újdelhiben

Sok ezer fehérgalléros, szellemi munkát végző alkalmazott számára kellett helyet biztosítani. Újdelhiben a bérleti díj magas, a rendelkezésre álló irodai tér kevés volt. Szingh Gurgaont kínálta megoldásként. A helység közel volt a főváros repülőtéréhez, és az 1980-as években felépült benne a Suzuki-Maruti autógyár. Ám így is kieső településnek tűnt, ezért Szinghnek szüksége volt egy nagy cégre, amely kész ott letelepedni.



A kiutat jelentő partnert a General Electricben találta meg. Jack Welch, a GE akkori főnöke és Szingh, a DLF elnöke üzleti kapcsolatba lépett egymással, majd Welch a világcég indiai képviselőjévé nevezte ki a gurgaoni beruházót. Amikor aztán a GE bizonyos műveleteit kitelepítette Indiába, 1997-ben irodát nyitott a gurgaoni vállalati komplexumban. "A General Electric után jöttek a többiek" - mondta Szingh.

Érthető módon más indiai városok is szerették volna magukhoz csábítani a multinacionális óriásokat. A DLF és a többi helyi ingatlanberuházó ezért lélegzetelállító ütemben építkezett, hogy versenyelőnyre tegyen szert. Gurgaon ma több mint hárommillió négyzetméternyi üzleti irodaterrel rendelkezik, tízszer annyival, mint 2001-ben - ez több, mint amennyi magában Újdelhiben található!

"Ha mindez nem épül fel, a külföldi cégek máshova települtek volna" - állította a beruházó. A haringoni fejlesztési hatóság, a HUDA feladata lett volna Gurgaon általános közművesítése, az azonban meghaladta erejét. Így a város mindenfajta összehangolás nélkül fejlődött, az ebből adódó problémákat maguk a beruházók és az érdekelt cégek próbálják megoldani, ahogy éppen tudják.

Magánsofőrök hada A Genpact - a GE helyi leányvállalata - székhelyén esténként, műszakzáráskor hosszú sorban várakoznak a fehér kisbuszok, terepjárók és más személyautók, lámpák villognak, az irodákból pedig özönlenek a hazatérő alkalmazottak. Mivel nincs megfelelő tömegközlekedés, a privát járműflotta szállítja haza őket. A 350 sofőrt, aki naponta szigorú beosztás szerint összesen 90 ezer kilométert tesz meg a cég 10 ezer alkalmazottjával, a Genpact számítógépes központjából irányítják.

A gyakori áramszolgáltatási zavarok miatt a Genpact dízelgenerátorokat szerzett be, amelyek révén akár öt napig maga is képes fedezni a cég áramfogyasztását. Saját szennyvíztisztító központja és külön postahivatala van, magánkézbesítővel, mivel a helyi postának nincs elég embere, és megbízhatatlan. A Genpact ezen felül saját klinikával és mentőautóval, több mint 200 biztonsági őrral rendelkezik. Van még saját pénzkiadó automatája, mobiltelefon-üzlete és sportközpontja is.

Valóságos magánsziget ez, és a városban működő többi multinacionális vállalat is hasonlókat épített ki. "Voltaképpen mi vállaltuk magunkra mindazt, amit az államnak kellene elvégeznie - vélekedett Pramód Básin, aki tavasszal köszönt le a Genpact ügyvezetői tisztségéről. - A gond az, hogy a közszolgáltatások mindig évekkel vagy néha évtizedekkel lemaradnak. Az infrastruktúra gyakran csak papíron létezik".

A kormány ellenére mennek előre a dolgok

Gurgaon központi Cyber City irodakomplexumának csillogó-villogó épületei hosszú ideig semmiféle közműre nem voltak rákapcsolva, és minden hulladéka közvetlen közelben egy hatalmas gödörbe került.

Egy indiai sikertörténet - És a visszája

Írta: Administrator

2011. július 23. szombat, 09:11 - Módosítás: 2011. július 29. péntek, 12:19

