

KONFERENCIA MINŐSGMENEDEZSMENT

VIII. fűzesgyarmati konferencia

A FUVARÓZÁS, SZÁLLÍTMÁNYOZÁS ÉS AZ ÉRDEKKÉPVISELETEK KÉRDÉSEI

Nyitott piac, kényszerű korlátok, együttgondolkodás, a kivetető út keresése volt a Rapidsped Zrt. által szervezett konferencia fő témája. A Gara Hotelban nyolcadik alkalommal összegyűlt fuvarozók, szállítványozók és a szakmai érdekképviseltek képviselői a találkozót mottójaként választott szlogennek – „Ne csak hallgass, mondd el a véleményed, segíts vele másokat” – megfelelően nyíltan és őszintén beszéltek problémáikról.



Földi Elek és Veress József

A rendező Rapidsped Fuvarozási és Szállítványozási Zrt. nevében **Földi Elek** elnövezérigazgató köszöntötte a megjelenteket, majd **Veress József**, a terület országgyűlési képviselője arról beszélt, a térségben fel kell ismerni, milyen fontos szerepe van a logisztikai fejlesztéseknek. Ha erre nem figyelünk oda, az Arad, Nagyvárad, Temesvár térség viszi el a gazdasági erőforrásokat. Ezt felismerve folyik a vasúti fővonal felújítása Szajoltól az országhatárig. Ezután a Nyugat-Európából érkező áruk szállítása alapvetően majd vasúton történhet. A hazai vállalkozásoknak ehhez kapcsolódóan kell logisztikai szolgáltatásokat nyújtaniuk.

Kifejtette, mennyire fontos szerepe van a minőség tudat fejlesztésének a vállalkozások versenyképességének növelésében. Röviden áttekintette, hogyan áll e szempont alapján hazánk. Úgy látja, nem túl jó a helyzet, mivel a versenyképességi rangsorba állított 55 ország között évek óta a 35. helyet foglaljuk el. A környezeti index azt jelzi, hogy a vállal-

kozások rosszul érzik magukat. A környező országok közül Románia is előttünk áll a mutatók alapján, többek között az egy főre jutó termelékenység dinamikájában. Véleménye szerint sokat fejlődött az utóbbi időben a minőség tudat, de a vállalatoknál kevés módszert használnak, pedig az elősegítené az eredményesség növekedését.

● Az érdekképviseltek reprezentánsai az érdekképviseltek stratégiájáról, jövőképeről, a szakma fejlődéséhez szükséges érdekérvényesítő képességéről fejtették ki gondolataikat. **Szántó Lajos** a rendező Rapidsped Zrt., illetve a közúti fuvarozó és szállítványozó vállalkozások nevében az érdekképviseltek együttműködésének fontosságát hangsúlyozta. Reményét fejezte ki, hogy a kezdeményezéseknek lesz folytatása.



Dittel Gábor

● **Dittel Gábor**, a NiT Hungary ügyvezető titkára egyetértett azzal, hogy a jelenlegi piaci helyzetben az érdekképviseltek együttműködése egyre fontosabbá válik. Többek között arról szólt: meg kell találni a szakma kommunikációjához szükséges csatornákat, hogy a



hatóságokkal, a jogalkotókkal egy asztalhoz üljenek a megoldások kialakítása, a továbblépés érdekében. A NiT Hungary erre azt a lehetőséget választotta, hogy a különböző hatóságokkal, jogalkotókkal írásos megállapodást köt. Az ipartestület maga is aktívan részt vesz a szakma problémáinak gyakorlati megoldásában, erre példa a rédicsei határátkelő bővítése, melyhez a szervezet is hozzájárult. A NiT Hungary számára fontos, hogy az állampolgároknak pozitív kép alakuljon ki a fuvarozószakmáról.

Az ipartestület a szakma egyik legégetőbb kérdésének azt látja, hogy kevés a felkészült gépkocsivezető. Ezért meghatározták, mi szükséges és elegendő ahhoz, hogy a gépkocsivezetők felkészültebbek legyenek. Ez alapján megkezdtek a képzést a Kamionsuli programban.

Szorosan együtt kívánnak működni a hazai és nemzetközi szakmai érdekvédelmi szervezetekkel. A NiT Hungary ügyvezető titkára szerint igen fontos, hogy a figyelem központjába kerüljön a munkáltató jogszabályi kiszolgáltatottsága a munkavállaló szabálytalan és törvénytelen tevékenysége miatt. A szervezet véleménye szerint: azt vonják felelőségre, aki a szabálytalanságot elköveti.

● **Karmos Gábor** főtitkár helyettes, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete nevében kiemelt néhány elemet, melyek hatással vannak a magyar közlekedéspolitikára, a közúti fuvarozók helyzetére. Ilyen a vezetési és pihenőidő és az ehhez kapcsolódó ellenőrzési rend-



Karmos Gábor

szerek drasztikus szigorítása. Az úthasználati díjrendszer átalakítása a szennyező fizet elv alapján, mely alapján véve a közutak használatának drágítását jelenti. Az unió véleménye szerint minden, a közúti közlekedés által okozott társadalmi költséget meg kell téríteni. Ugyanez az uniós megközelítés csapódik le itthon az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiában. Az MKFE szerint változtatni kellene azon az uniós gondolkodásmódon, mely szerint a közúti közlekedést drágítják a vasút érdekében. A szakma kettős szorításban van: a logisztikai szolgáltatók, főleg a megbízók a logisztikai költségek között a fuvarozásban látják a költségcsökkentés lehetőségét. Így ahelyett, hogy a fuvarozók emelnék a költségnövekedés miatt az árakat, engedniük kell. Mindehhez társul a jól képzett gépkocsivezetők hiánya miatt kialakuló eszközhiány. A hazai útdíjrendszerről szólva elmondta, hogy a társ-érdekképviseltekkel közösen vettek részt egy rendezvényen, ahol kiderült számukra, hogy 1500 kilométernyi fizető úthosszról és 52 forintos kilométerdíjról gondolkodik a kormányzat. Véleménye szerint ezt a költségnövekedést nem lehet majd beépíteni a fuvardíjba. Az előadó úgy látja, a hétvégi korlá-

tozásokon kívül újabb (önkormányzati) korlátozások is nehezíthetik majd a nehézgépjárművek közlekedését. Ehhez társul a bírságolási rendszer szigorítása, mely nem a közlekedési fegyelem erősítését szolgálja, hanem csupán pénzbevételi forrásként tekintik a fuvarozó-vállalkozásokat.

Az MKFE főtitkárhelyettese beszámolt arról, hogy a szervezet elnöksége egy nagyon fontos kérdést tett fel: Kinek az érdekképviselete az MKFE? Szociális intézmény-e a leszakadónak tűnő mikro-vállalkozások megmentése érdekében, avagy a piacon levő működő és versenyképes vállalkozások érdekképviseleti szervezetévé kíván válni? Úgy gondolja, a kérdésre az egyesület elnöksége hamarosan megadja a választ.



Torma Imre

● **Torma Imre**, a Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége főtitkára arról szólt, hogy hosszú éveken keresztül nem változott a speditőrökről alkotott kép, de az utóbbi években a korábban általuk birtokolt tudást sokan megszerezték. Fuvarosok, árutulajdonosok is használják az ismereteket. A hagyományos szállítványozás visszavonulóban van. Ez rányomja a bélyegét arra, hogy a szállítványozók milyen stratégiát használnak. A szövetségen belül vannak, aki ezzel nem értenek egyet, szerintük a szállítványozás és a logisztikai szolgáltatás örökké egymás mellett fennmaradó szolgáltatások lesznek. Az előadó szerint viszont a szállítványozók úgy tudnak megmaradni a piacon, ha a szolgáltatásaikat részben nem művelik tovább, részben olyan többletszolgáltatásokat vállalnak fel, melyek már a logisztikai körébe tartoznak.

A szállítványozók szövetsége úgy próbálja befolyásolni a tagjait, hogy belássák, csak többletszolgáltatásokkal lehet a piacon maradni, ehhez viszont nagyon felkészülten, szakmai hozzáértéssel és felelősségvállalással kell hozzáállni.

Ahogy egyre inkább a logisztikai tevékenység felé fordulnak a szállítványozók, a régi típusú szállítványozói felelősségbiztosítás már szinte semmit sem takar. Eszerint logisztikai szolgáltató biztosítást kellene kialakítani. Hiába ajánlották fel, hogy a díjakat is a magasabb kockázatszinthez igazítsák, eddig nem találtak erre megfelelő biztosítót.

Partnereikkel: a fuvarozókkal, az érdekképviseletekkel való kapcsolataik vegyes képet mutatnak. Szólt a Logisztikai Egyeztető Fórumról (LEF) is, melyről egyelőre még kevesen tudnak, pedig igen komoly anyagokat tettek eddig is az asztalra. Felhívta a figyelmet arra, ma nincs olyan állami fórum, amely a logisztikafejlesztési koncepciót közép- és hosszú távon feladatának tekintené, ezt próbálja a LEF helyettesíteni.



Peredi Péter

● **Peredi Péter**, a Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége főtitkára véleménye szerint nagy a baj. A GKM elkészítette a saját közlekedési koncepcióját. Ezzel az a gond, hogy ennek elkészítése során nem konzultáltak a szakmai érdekképviseletekkel. A vállalkozások szinte csak az állami bevételek szintén csak az állami bevételek forrásának tekintik. A Fuvosz ezt felismerve már évek óta törekszik az együttműködésre az érdekképviseletekkel, az együttes hatékonyabb fellépés érdekében. Az előadó úgy látja, vannak vállalkozások, elsősorban a

nemzetközi fuvarozók között, melyek helyzete javult. Más vállalkozások, főleg a belföldi fuvarozást végző tökeszegény kkv-k között a helyzet romlott, a jövőben romlani is fog, mivel hamarosan feloldják a kabotázstiltalmat, és a nyitott piacon nehezebb helyzetbe kerülnek a belföldi fuvarozók. Felhívta a figyelmet arra, a nehéz körülmények közül sokan az eladósodásban látják a kivezető utat, de ez csak rontja a helyzetüket, és egy idő után megszűnnek. Az érdekképviseletek egyik feladata, hogy a veszélyekre felhívják a figyelmet. A romló helyzetből megtalálni a kiutat az érdekképviseletek összefogásával lehetséges. Felvetette, hogyan kérhetik számon a gépkocsivezetőkön a vezetési és pihenőidő betartását, ha nem alakult még ki az unióban az út menti pihenőhelyek rendszere?

Előadása végén a Fuvosz főtitkára felvázolta, milyen jövőképet lát a vállalkozások előtt. Véleménye szerint erőteljesebbé fog válni a piaci szelekció, növekednek a költségek – bér, üzemanyag, energia, útdíj stb. Arra egyelőre nincs lehetőség, hogy a vállalkozások a költségemelkedések és a bírságok díját beépítsék a díjaikba. Jelenleg nincs a szakmának érdekérvényesítő képessége, ezen változtatni kell.

● **Dr. Koczor Zoltán** (BMF RKK) és **Göndör Vera** (BMF RKK) előadásában az új menedzsment filozófiáról, a Value Stream Mapping (Értékáram feltérképezés) folyamat-elemző és -tervező módszer bemutatásáról, gyakorlásáról, lean folyamatok tervezéséről, kialakításáról esett szó. Elhangzott, amikor a minőségügyi stratégia témája kerül elő, legtöbbször valami célt és az ahhoz vezető utat határozzák meg, és sokszor a visszacsatoló, mapping értékelés kerül elő, mely részben a meglévő adatok gyűjtéséről, részben a beavatkozás lehetőségéről szól. Kiemeltek négy szempontot, mellyel hosszabb távon nyereséget lehet elérni: a tőkeérvényesítés, a belső hatékonyság

folyamatcentrikus kérdései, a különböző minőségi igények megjelenése és az egész rendszer belső vonatkozása: infrastruktúra, munkatársak, innováció, tanulás.



Dr. Földesi Péter

● A konferencián volt idő arra is, hogy a megjelentek megosszák egymással szakmai gondjaikat. Erre szolgált a: Beszéljünk róla?! Közösen vagy egymás mellett/ellen? címmel tartott fórum. Főbb témái voltak a piacon maradás, a fejlődés lehetőségei, a költségek csökkentése, az ésszerű gazdálkodás, elemzések, értékelések, informatikai támogatottság tervezése, humán erőforrások (kiemelten gépjárművezetők) képzése. De szó volt a vevő kiszolgálásáról (mi jó neki, mit szeretne, a vállalkozásoknak ez mit ér?). Vezetési rendszerek és támogatás szállítványozó- és fuvarozócégeknél. A moderátor **Szántó Lajos** volt, vitaindítót tartott **dr. Földesi Péter**, **dr. Kovács János** (Széchenyi István Egyetem), **Moksony Réka** (Régens Zrt.), **Karmazin György** (BI-KA Bt.) és **Gergely István** (QTT).



Gergely István

● A konferencia fontos témái közé tartozott **Privóczki Róbert**, a Hungária Veszélyesáru Mérnöki Iroda munkatársának a veszélyes áruk közötti fuvarozásáról tartott előadása. Többek között szó volt arról, hogy a jogszabályok nem tudása, rossz alkalmazása mennyibe került a vállalkozásoknak.

Meruk R.