

KONFERENCIA JUBILEUM

Ünnepelt a 25 éves magánfuvarozás

SZAKMAI NAP A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUMBAN

December 4-én a Közlekedési Múzeumba invitálta az érintetteket a Közúti Közlekedési Szolgáltatók Alágazati Párbeszéd Bizottsága, A 25 éves magánfuvarozás múltja, jelene és várható jövője címmel rendezett szakmai napra. A meghívó szerint: „Ma nincs olyan közúti közlekedési szolgáltató vállalkozás és nincs a foglalkoztatottak körének olyan szegmense, amelyekre az elmúlt 25 év hatással nem lett volna. A közúti közlekedési szolgáltatók számtalan problémájukkal együtt részesei hazánk Európai Unióhoz történt csatlakozása elmúlt három és fél évének, és nélkülük nincs a jövőben sem személyszállítás vagy áru fuvarozás.”



Peredi Péter, a Fuvosz főtítkára köszönti a hallgatóságot

● **Peredi Péter**, a Fuvosz főtítkára a délelőtti programot levezető elnökként köszöntötte a hallgatóságot, és elsőként **Kóczyánné dr. Szentpéteri Erzsébetnek**, a rendezvénynek helyt adó múzeum igazgatójának adta meg a szót. Az üdvözlő szavak után az igazgató asszony arról szólt, hogy a múzeum gyűjteményéből hiányzik az utóbbi 25 év, és a közúti áru fuvarozás anyaga is hiányos. Az élet annyira felgyorsult, hogy a múzeum nem tudott velem lépést tartani, nem tudták

begyűjteni a korra jellemző tárgyakat. Ehhez kérte a hallgatóságot, a közlekedési szakma segítségét. Bejelentette, a Közlekedési Múzeum és a Műszaki Múzeum összeolvad 2009 közepéig. Reményét fejezte ki, hogy ezzel a lépéssel jobban a figyelem középpontjába kerül az új múzeum, és ez az államtól kapott anyagi támogatáson is látszik majd.

● **Dr. Kóka János** még miniszterként vállalta a rendezvény fővédnökségét, mivel személyesen nem tudott megjelenni, levélben köszöntötte a megjelenteket. Köszöntő szavait Peredi Péter tolmácsolta. A levél hangsúlyozta, hogy a közlekedés, szállítás állítja elő a GDP 6%-át, és a hazai áruszállítási teljesítmények növekedése az ezredforduló óta meghaladja a GDP növekedési ütemét.

● **Dr. Gyurkovics Sándor** a rendszerváltást megelőző időszakra tekintett vissza. A 47 éves közlekedési, 30 éves miniszteri tapasztalattal rendelkező nyugdíjas államtitkár negy-

ven évre visszanyúlva mutatta be, milyen lépések vezettek az 1968-as gazdasági mechanizmustól a rendszerváltásig. Elmondta, amikor 1970-ben a gépjárművek száma elérte az 1 milliót, a mennyiségi növekedés minőségileg új helyzetet teremtett. 1971-ben az addig mindenható vasúttól a közút vette át a darabáru-fuvarozást, bár a hatalom próbálta a folyamatot visszafordítani, az élet kikövetelte a saját természetes fejlődési lehetőségeit. A mezőgazdasági kisegítő gazdálkodók egyre jobban fejlődő rendszere, az artísták, a zenekarok saját szállítóeszközöket igényeltek, és ezzel egy időben kezdtek mozogni a kiskereskedők, kisiparosok is. 1982-ben történt a nagy lépés, amikor a 29/1982. Mt rendelet módosította a két évvel korábbi rendeletet. Július 1-jétől külön engedéllyel már kisiparos is tartott szállítóeszközt. Csak belföldön dolgozhattak, és az úgynevezett szocialista szervezetek: vállalatok, szövetkezetek számára nem végezhettek fuvarozást. A közúti szolgáltatás a vendéglátás után a második volt, mely kikövetelte a piaci nyitást. Majd megjelent a közlekedést szabályozó 1988. évi I. törvény és a gazdasági társaságokról szóló 1988. évi VI. tv., melyek megadták az alapot a közlekedési szolgáltatásokban érintett vállalkozások fejlődéséhez.

● A kényszervállalkozások 1990–1998 közötti megjelenése volt **Dittel Gábor** NiT ügyvezető főtítkár előadásának témája. Szólt arról, hogy mikor megnyílt a vállalkozási lehetőség, sokan vágtak bele. Reménykedtek, sikeres lesznek. Hogy mitől lettek kényszervállalkozások: a bátorság megvolt, viszont hiányzott a legtöbbjüknél a tőke és a forrásoldal. 1989-ben közel 40 ezer olyan kisiparos, egyéni vállalkozó volt, aki fuvarozott. Ezek többsége – mint ma is – családi vállalkozás volt, nem rendelkeztek sem nyelvi tudással, sem kommunikációs infrastruktúrával. Ugyancsak hiányzott sokuknál a termelési és működési háttér, valamint az uniós kompatibilitás. Nehezítette a helyzetüket a közlekedési engedélyek limi-

tált száma, a nehezen beszerezhető devizahatósági engedély és vízumok, valamint az NDK gázolajjegy. Ezek a vállalkozások voltak, amelyek hiába mentek az árak alá, nem bírták a versenyt. A kilencvenes évek végére kialakult a fuvarpiac, véget ért a volt állami vállalatok privatizációja.

● **Ruppert László**, a KTI Kht. ügyvezető igazgatója az 1999–2004 közötti EU-s felkészülésről beszélt. Arra az időszakra emlékezett, amikor a fuvarpiac atomizálódott, kapacitástöbblet volt a belföldi piacon és a nemzetközi fuvarozás lehetőségeit visszafogta a meghatározott számú közlekedési engedély. Kiélezett konkurenciaharc, nyomott fuvarpiaci tarifák, magas fekete és a szürke gazdasági arány mellett az elavult járműpark volt a jellemző. Hazánk is átvette az uniós piacra jutási feltételrendszerének elveit, ezzel párhuzamosan a jogi személyiségű vállalkozásokban végbemenő tőkekoncentráció és jármű-rekonstrukciós folyamat elősegítette a hatékonyság és jövedelmezőség növelését.

A közúti fuvarozásban ezen idő alatt több rendelet jelent meg a belföldi és nemzetközi áru fuvarozás és autóbusszal végzett belföldi és nemzetközi személyszállítás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról, a tevékenység végzésének egyes feltételeiről, és kihirdették az Interbus megállapodást. A csatlakozás előtt vegyesen remények és félelmek voltak a vállalkozások vezetőiben. Ekkorra a javuló vállalkozási feltételek és fuvarpiaci szabályozás volt a szakma jellemzője, és magas műszaki színvonalú járműállománnyal rendelkeztek a nemzetközi fuvarozást is végző társaságok. Véleménye szerint a közúti fuvarozói szakma összességében integrálódott a közös üdvözlő piacba.

● **Galambos István**, az MKFE társelnöke az EU-csatlakozás óta eltelt három évről szólt. A magyar vállalkozások kiléptek a korábban védett piacról, leomlottak a szigorú határok, eltűntek a vámmal kapcsolatos bonyolult adminisztrációk, meg-

● A rendezvény fővédnöke **dr. Kóka János** gazdasági és közlekedési miniszter, védnökei **Czakó László**, a Hungarotruck Kft. ügyvezető igazgatója, **Demján Sándor**, a VOSZ elnöke, **dr. Fónagy János**, az Országgyűlés Közlekedési Albizottságának elnöke, **Földi Elek**, a NiT Hungary elnöke, **Saslics Elemér**, a Volán Egyesülés vezérigazgatója, **Szarvas Péter**, a KKVSZ elnöke, **dr. Szeri István**, az MKIK Közlekedési Kollégium elnöke, **Szűcs György**, az IPOSZ elnöke, **Takács László**, a Fuvosz elnöke és **Wáberer György**, az MKFE elnöke volt.



● **Nagy Imre** egyike azoknak a fuvarozóknak, akik 25 évvel ezelőtt kezdték a vállalkozásukat. A mezőtúri vállalkozó a rendezvény szünetében pár mondatban összefoglalta az elmúlt éveket. 1982 októberében egy AVIA teherautóval kezdett magánvállalkozásba. Hat évig fuvarozott vele munkaviszony mellett. 1990-ben a feleségével megalapították a Túrtrans Kft.-t. Akkor három járművel dolgoztak már, innen jutottak el a 30 járműig. Mikor 2005-ben az addigra

VOS Logistics Hungary Kft. nevet viselő cégből kiszállt, addigra 100 járművel rendelkeztek.

Szerencsésnek mondja magát, mert mikor belevágott a másodtevékenységként végzett fuvarozásba, a főnöke hagyta dolgozni, naponta 16-18 órát dolgozott. Amikor a vállalkozását megalapította, olyan munkatársi gárdát tudott összehozni, akikkel eredményeket, sikereket érthettek el. A szállítási tevékenységük mellett még márkaszervizt is működtettek. A 2000. évi tulajdonosváltás után még öt évig a cégben dolgoztak a feleségével. Jelenleg egy négy járművel rendelkező kis cégben tevékenykedik, úgy gondolja, a váltásnál talán az autóbuzsós személyszállítás felé kellett volna az áru fuvarozás helyett fordulnia, de így is elégedett. Büszke arra, amit elért: mindig azzal foglalkozhatott, amit tanult, amit szeretet és hobbija: a közlekedés.

szűnt a korlátozott tevékenységi engedély. Ezen idő alatt a magyar fuvarozók megismerték a „vadkapitalista” piacot, melynek a jellemzője a fékezetlen árverseny, a csökkenő fuvarpiac, a fizetési határidők növekedése, a minőségi színvonal kényszerű emelése.

● **Barsiné Pataky Etelka** EU parlamenti képviselő a 2008–2012 között várható változásokról beszélt.

● **Bakos Endre**, a Volán Egyesülés áru fuvarozási és szállítmányozási igazgatója előadásában hangsúlyozta: a kis- és középvállalkozások érdekében az érdekképviseletek közösen hatékonyabban tudják képviselni érdekeiket.

● **Gégény István** rendőr alezredes (ORFK-OBB) a közlekedésbiztonsági kérdésekről szólva kiemelte, 2000 óta nő a halálos kimenetelű közúti balesetek száma, és ez nagyban eltér a Magyar Közlekedéspolitikai 2003–2015 program célki-



Barsiné Pataky Etelka
EU parlamenti képviselő

tűzéseitől. Hazánkban több mint 400 ezer tehergépjárművet regisztráltak, 2006-ban az általuk okozott balesetek száma 1984 volt. A legfőbb baleseti okok: a szabálytalan irányváltogatás, a sebesség nem megfelelő alkalmazása és az elsőbbség meg nem adása.

● **Sebestyén István**, a KKSZ munkatársa arról fejtette ki gondolatait, honnan lesz elég gépkocsivezető a szabad munkakerő-vándorlás idején.



A jubileumi rendezvény hallgatósága

● **Székely András**, a GKM vezető főtanácsosa a minisztérium közúti közlekedési szolgáltatási jövőképeiről beszélt. A minisztérium szerint a közúti közlekedésben egységes szerkezetű szabályozás váltja fel a korábbi szabályozást, egységesíteni kell többek között a rendszámra, a telephelyre vonatkozó szabályokat, össze kell hangolni a képesítési követelményeket, szabályozni szükséges a kabotázstevékenységet. Felhívta a figyelmet arra, hogy a jövőben szigorodnak az ellenőrzések és növekszenek a szankciók.

● **Ipolyi Keller Imre** stratégiai igazgató (NKH) előadásában végigtekintette a közlekedési felügyelet elmúlt 25 évét, a hatóság és a fuvarozók kapcsolatát, szölte a digitális tachográf-

kártya kiadásáról – 2007. november végéig 35 480 darab gépjármű-vezetői kártyát adtak ki – és a hatóság ellenőrzési tevékenységéről – 2007 novemberében 895 járművet, járműszerelvényt ellenőriztek, ebből 456 darab volt külföldi. Hangsúlyozta, kiemelt céljuk a közúti ellenőrzési tevékenység során a külföldieket ért ellenőrzések számarányának növelése.

● A rendezvény végén Peredi Péter, a Fuvosz főtitkára foglalta össze a hallottakat, majd **Czakó László**, a Hungarotruck Kft. ügyvezetője köszöntötte a megjelenteket. Az érdekképviseletek vezetői okleveleket adtak át az elmúlt 25 évben kiemelkedő tevékenységet végző vállalkozóknak.

Meruk

MUNKÁJUK ELISMERÉSEKÉNT OKLEVELLET KAPTAK

25 éves magánfuvarozói szolgáltatója során végzett kiemelkedő munkájáért: **Nagy Imre, Györfy Árpád, Varga László, Borgátai András, Sivák Béla, Pintér Tibor, Felföldi István, Büki László, Kiss Lajos, Krémin Imre, Ézsias Tibor, Vigh Csaba** • 25 éves magánfuvarozás és személyszállítás érdekében végzett kiemelkedő tevékenységéért: **dr. Gyrkovics Sándor** ny. államtitkár, **dr. Ruppert László**, a KTI ügyvezető igazgatója, **Székely András**, a GKM vezető főtanácsosa, **Czakó László**, a Hungarotruck ügyvezető igazgatója, **Ipartestületek Országos Szövetsége, Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetsége, Magyar Kereskedelmi és Iparkamara** • 25 éves magántaxizás érdekében végzett kiemelkedő tevékenységéért: **Sipeki József**, a BKIK taxis kollégium volt elnöke, **Zilahi Sándor**, a JNSZm Közúti Közlekedési Vállalkozások Szövetsége korábbi elnöke • 25 éves magánfuvarozás érdekében végzett kiemelkedő tevékenységéért: **id. Takács Zoltán**, a magyar-szlovák áru fuvarozó partnerség kibővítése érdekében végzett munkájáért, **Samu Józsefné**, az áru fuvarozók EU szakmai felkészítésében nyújtott tevékenységéért • 25 éves magánfuvarozás érdekében végzett kiemelkedő tevékenységéért: **Wáberer György**, a Wáberer's Holding elnök-vezérigazgatója, a Hungarocamion gépkocsivezetői részére nyújtott szociális vívmányok továbbvitelért.