

HELYZETKÉP A VOLT MUNKÁSKERÜLETBEN

XIII. kerületi találkozások

JÁRMŰTELÍTESSÉG, VÁLLALKOZÓI KÖRKÉP

A XIII. kerület Budapest látványosan fejlődő városrésze. A Duna mellett helyezkedik el. A 13,5 km²-en 107 ezren élnek, ezzel a főváros negyedik legnépesebb közigazgatási egysége. Angyalföld korábban a nagy üzemeiről, gyáraitól volt ismert, most a dinamikus építkezés átalakulási korszakát éli.

BUDAPEST FŐVÁROS

XIII. KERÜLET
ÖNKORMÁNYZATZsúfolt utak, forgalom-
technikai változtatások

Borszéki Gyula, Budapest Főváros XIII. kerület alpolgármestere szerint a kerület közlekedésére az átmenőforgalom a legjellemzőbb. Elég, ha csak a 3-as metró, az 1-es villamost, a 105-ös autóbust, a 75-ös trolit vagy a Váci utat és a Róbert Károly körutat nézzük. A kerületben van néhány fővárosi, illetve országos szempontból is fontos csomópont, mint például a VI. kerület határán levő Nyugati pályaudvar vagy az Árpád híd melletti autóbust-pályaudvar. A Duna-parti elhelyezkedésből adódóan több tömegközlekedési járat kapcsolja össze a kerületet a budai oldallal. A főváros új behajtási rendeletének életbe lépése után a

főútvonalak közül nagy teher hárul majd a Róbert Károly körútra, egyelőre nem tudják, hogyan fogja bírni a már jelenleg is szűk kapacitás a tehernövekedést.

A kerületi önkormányzat számára kiemelkedően fontos feladat az útfelújítás, tavaly mintegy 10 kilométer hosszú útfelületet újítottak fel. A kerületi úthálózat kiegészítése és felújítása mellett a kerületet fogalomtechnikai felmérés alapján egyirányúsítanák, és többfelé forgalomcsillapító eszközöket építenek ki. Terveikben szerepel egy 3,8 kilométeres kerékpárút megépítése is.

Az alpolgármester beszélt arról, hogy az átmenőforgalomtól függetlenül is nagy a teherforgalom, hiszen több nagy bevásárlóközpontnak és logisztikai központnak is helyet ad a városrész. Az óriási forgalomból adódik a nagy környezeti

terhelés, elsősorban a zaj és a por. A nagy forgalom egyik kiváltója a kerületben található mintegy 60 ezer személyautó. A személyautók nagy száma miatt állandó a parkolási gond. Ennek egyik oka, hogy még a 90-es években is építettek úgy lakótelepet, hogy nem alakítottak ki hozzá elegendő parkolóhelyet. A lakosság számára kedvezően oldják meg a parkolóknak kialakítását, itt a helyiek kedvezményezettek, az idegeneknek viszont fizetniük kell. Új parkolókat kell kialakítani, és mivel a felszínen erre nincs lehetőség, felszín alatti parkolóknak kell gondolkodni. Négy felszín alatti parkolóhely kialakítását vették tervbe magántőke bevonásával úgy, hogy a befektetőknek ötven évre adják bérbe a területeket.

BUSZ-TOP KFT.

Legfontosabb
a megrendelő

Györi Zsuzsa, a Busz-Top Kft. vezetője 15 éve van a pályán, évekig egy jó barátja bt.-jében alkalmazottként dolgozott, majd 2005-ben megalapította a saját kft.-jét. Gondolkodott azon, hogy saját buszt is vásárol, de végül úgy döntött, csak fuvarszervezéssel foglalkozik. Véleménye szerint ennek több előnye is van a megrendelő számára. Egyrészt a közvetítő nem befolyásolja a busztulajdonosi érdekek, hanem „résztrehajlás” nélkül a minőségi és szervezeti szempontokra tud koncentrálni, tehát megkeresi a megbízásnak legmegfelelőbb járművet. Másrészt a megbízó számára kényelmesebb,

hogy teljes buszigényét egy céggel bonyolítja. Az autóbustos fuvarszervezésben kihívás számára, hogy a megbízó és az autóbustos vállalkozó közötti érdekeket és igényeket össze kell hangolni, amely a fuvarszervező részéről komoly odafigyelést és érzékenységet kíván. Mindkét félnek azt kell éreznie, hogy figyelembe veszik és tiszteletben tartják elvárásait. Ugyanakkor ez jelenti a nehézséget is, hiszen a közvetítő cég több szempontból is „két tűz közé” kerül. A legfontosabb ilyen szempont az ár. A megrendelő ugyanis lefelé szeretné nyomni az árakat, az alvállalkozó pedig felfelé.

A másik fontos szempont a szolgáltatás színvonala. Ezt a fogalmat a megbízó és az alvállalkozó nem mindig egyformán értelmezi. A fuvarszervezőre vár az a nem könnyű feladat, hogy „közvetítsen” a két fél között.

Az autóbustos személyszállítás nemcsak a járműről szól, hanem egy komplett szolgáltatásról, ahol a gépkocsivezetőnek ugyanolyan fontos szerepe van, mint a busznak. Nem elég a jármű műszaki megbízhatósága, fiatal évjárata és jó felszereltsége. Az utasok igénylik a gépkocsivezető udvariasságát, kedvességét. Ma már szinte követelmény, hogy a gépkocsivezető beszéljen idegen nyelven, elegánsan legyen felöltözve, tudjon kommunikálni az utasokkal. Ez azért fontos, mert nemegyszer előfordul, hogy a gépkocsivezetőnek egyedül kell mennie az utasokért a repülőtérre. Az ügyvezető asszony

Borszéki Gyula alpolgármester: Új parkolókat kell kialakítanunk, és mivel a felszínen erre nincs lehetőség, felszín alatti parkolóknak kell gondolkodni



Györi Zsuzsa kft.-vezető: Az autóbustos fuvarszervezésben a legnagyobb kihívás, hogy a megbízó és az autóbustos vállalkozó közötti érdekeket és igényeket össze kell hangolni, amely a fuvarszervező részéről komoly odafigyelést kíván

A pesti síkság ezen része számos szigetből álló vadvízország volt, a római korban ez a terület biztosította Aquincum védhetőségét. A területen talált régészeti leletek alapján bizonyos, hogy az őskorban is lakott terület volt. Az Árpád-házi királyok alatt királyi uradalom volt. A környék még az 1800-as évek végén is vidékies, falusias hangulatot árasztott. A XIII. kerületet 1930-ban hozták létre a Dráva utcától és a Dózsa György úttól északra, majd 1950-ben csatolták hozzá az V. kerület északi részét a Szent István körútig (Újlipótváros), valamint a VI. kerület északnyugati részét (a Váci úttól keletre és a Dózsa György úttól délre fekvő terület), továbbá a Margitszigetet a III. kerülettel.

nagyra becsüli a buszvezetők munkáját, hiszen az ma már nemcsak pusztán járművezetést jelent, hanem egy nagyon összetett feladat.

A megrendelői igények és elvárások ugyanakkor egyre magasabbak, de ez sajnos nem mindig jár együtt azzal, hogy a magasabb minőséget magasabb árral is honorálják. A buszszakmában – a nagyon kemény verseny miatt – szinte évek óta alig volt áremelés, miközben a gázolaj ára – a többi tényezőről nem is beszélve – folyamatosan emelkedik. A Busz-Top Kft. alvállalkozói főleg kisvállalkozók. Ennek oka, hogy a több busszal és alkalmazottal rendelkező cégek által nyújtott szolgáltatás minősége nem annyira megbízható, mert úgymond a „sok bába közt elvész a gyerek”. A megbízói oldalon a cégnagyságnak nincs jelentősége, dolgoznak multicégeknek, utazási irodáknak, iskoláknak, színházaknak egyaránt. Az évek során szerzett tapasztalatok alapján számukra egy a fontos: a megrendelő.

TRANSROAD KFT.

Rövid távú fuvarfeladatok

A Transroad Kft. ügyvezetője, **Böcker Tivadar** elmondta, 1990 januárjában poranyagszállítási céllal alakult a vállalkozás. Az alapításban egy nagyvállalat segített, amely három év múlva kiszállt. Akkoriban nehéz volt megfelelő járművekhez, silókhöz jutni, mivel kurrens szolgáltatás volt. Három Kamaz vontatású 20 tonnás szerelvényre tettek szert, ezekkel dolgoztak évekig. A járművekkel elégedettek voltak, házilag tudták javítani őket, és megfelelő volt az alkatrészraktár is. Azóta lecserélték a kiszolgált Kamazokat, most négy Volvo vontatóból és modernebb tartályokból álló szerelvényük van. Hosszú évek óta dolgoznak ugyanannak a cementgyárnak.

A vállalkozás életében volt olyan időszak, hogy az öt szerelvényre tíz gépkocsivezető volt, mivel a feladatokat csak úgy tudták megoldani, ha váltot-



Böcker Tivadar ügyvezető: Tevékenységünk nagy részét a rövidebb fuvarfeladatok alkotják: a vasútállomásra érkező cementet átféjtik a tartályba, és ezt visszük a 10-20 kilométerre levő megrendelőkhöz

ták egymást. Az elmúlt évek változásai miatt ez már megfizethetetlen. Bár a munkaügyi előírások miatt lenne rá igény, de a költségek növekedése miatt megoldhatatlan. Ezért inkább más-képpen szervezik a munkát. Tevékenységük nagy részét egyébként a rövidebb fuvarfeladatok adják: a vasútállomásra érkező cementet átféjtik a tartályba, és ezt viszik a 10-20 kilométerre levő megrendelőknél. Talán a rövid távú fuvaroknak is köszönhető, hogy még a gyakori hétvégi munkavégzés ellenére is igen kis mértékben cserélődnek a járművezetők.

A munkájuk specialitása a kiszámíthatatlanság: nem lehet előre kiszámítani, mikor és mekkora feladatokkal keresik meg őket. Van, amikor túl kell feszíteniük az adott kereteket. Egy éven belül is nagy a hullámzás, augusztusban általában uborkaszезon van, majd ösztöl az első fagy beálltáig dolgoznak. Néhány éve poranyag-kereskedelemmel bővítették a tevékenységi körüket, azon belül mészfeleségek kereskedelmével is elkezdtek foglalkozni. Az elmúlt évek alatt mindig bérelt telephelyük volt, most kezdtek gondolkodni azon, hogy a város szélén vásárolni kellene egy megfelelő területet. Eddig mindig a 13. kerületen belüli telephelyeik voltak, de most, hogy a járművek behajtása nehezebbé vált, meg kell gondolni, hol állítják le őket. Költségkímélő megoldásként a járműveiket igyekeznek a fogadó-, illetve a kiadóhelyeken parkoltatni, a gépkocsivezető ott kezdi a napi munkáját.

BONUS 2000 SZOLGÁLTATÓ ÉS KERESKEDELMI KFT.

Gyógyszerszállítás és egyéb tevékenységek

Hernádi Sándor, a Bonus 2000 Szolgáltató és Kereskedelmi Kft. ügyvezetője elmondta, hogy a cég 1992 óta működik. 1998-ban tulajdonosváltás következett be, ekkor egy nemzetközi fuvarozó és a jelenlegi ügyvezető vásárolták meg. A nemzetköziző tulajdonostárs családi ok miatt kiszállt, így 2000 tavasza óta egyedüli tulajdonosként vezeti a vállalkozást. A Pharmacontext Szállítmányozási és Logisztikai Kft.-t a Bonus Kft. 2007 januárjában alapította, kizárólagosan gyógyszerészreállításra.

A két cégben tizennégyen dolgoznak: gépkocsivezetők, raktáros és irodavezető. A járművek 1–24 tonnásak, főleg ponyvas Renault-k, a gyógyszerészreállítás pedig csak a magas minőségi követelményeknek megfelelő hűtő-fűtő dobozos temperált autók végzik. Ezek nem is vihetnek más árut.

A Bonus teher elsősorban beföldi fuvarozással és logisztikával foglalkozik, 2003-ban a raktárbázisra alapozott gyűjtő-

járásokat is beindítottak. Van egy 300 m²-es tranzitraktár, amelyet telephelyként is hasznosítanak, illetve a járműveknek a gépkocsivezetők lakóhelye közelében kerestek parkolóhelyet, így Újpesten és Csepelen is bérelnek telephelyet. A munkatársaival többnyire több éve dolgozik együtt, nem jellemző az elvándorlás. Az egész országot lefedik a munkájuk során, nincsenek kiemelkedő irányok. A munkaszervezésben nagyon nagy figyelmet igényel a gyógyszerészreállítás, hiszen a kórházakba, gyógyszertárakba meghatározott időre kell megérkezniük az áruval. A többi feladat nem ennyire tervezhető, az mindig az adott időszak igényeitől függ, ha kell konténeres szállítását végeznek, daruznak vagy gépi földmunkát végeznek, ha szükséges, alvállalkozókat is igénybe vesznek.

Az irodájuk a 2002 Bonus Teher tulajdona, korábban ugyanezt bérelték, és amikor lehetőség volt rá, megvásárolták. Egyelőre nem is szeretnének a 13. kerületből elmenni, ezt a helyet és telefonszámot már minden megrendelőjük ismeri, egy váltás még megrendelővesztéssel is járhat. Gon-

**Hernádi Sándor kft.-
ügyvezető:**
A munkatársaimmal
többnyire több éve
dolgozom együtt,
nem jellemző
az elvándorlás.
Az egész országot
lefedjük a munkánk
során, nincsenek
kiemelkedő irányok



dot jelent számukra, hogy februártól a kerületi önkormányzat kiterjesztette a parkolási övezetet a ház körüli parkolóhelyekre is.

Az ügyvezetőt végzettsége is erre a szakmára készítette fel, régi középiskolájából évekig jártak hozzá fiatalok gyakorlatra. Úgy látja, hogy ez a mostani képzés nem ad elég alapot a szakmát tanulóknak, túlságosan későn kezdenek magával a szakmával foglalkozni.

Véleménye szerint egyre nehezebb a kis- és középvállalkozások helyzete, a multicégek többféle kedvezményben részesülnek, ezzel egy kisebb vállalkozás hogyan vegye fel a versenyt?

ALLTRANS KFT.

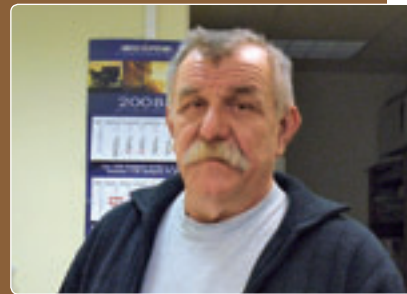
Kevés a megbízható gépkocsivezető

Árvai Pál, az Alltrans Kft. ügyvezetője mostanában nem néz túlságosan optimistán a jövőbe, pedig a kezdeti időben szépen fejlődött a vállalkozása. Az 1990-ben alapított cég nem-

zetközi és belföldi fuvarozással egyaránt foglalkozott. Feleségével ketten a tulajdonosok. Csepellel, Liazzal, IFA-val fuvarozott, volt, amikor 22 járművel is dolgozott. Hítelből vásárolta a járműveket, és kínosan vigyázott arra, hogy a részleteket időben törlessze.

2002-ig nem volt semmi gond, akkor eladta a nagyautóit és a tevékenységi engedélyeit. A gondot a gépkocsivezetőkben látja, akik miatt csökkentenie kellett a járművei számát. Véleménye szerint a jó gépkocsivezetőnek általában van munkája, a gyengébbek váltogatják a helyüket. Jó lenne, ha a gépkocsivezetőről több lenne az információ, hogy ki hogyan végzi a munkáját. Ő egyébként mindig utánament az új dolgozójának, megkérdezte az előző munkaadók véleményét. Az a tapasztalata, hogy az újonnan felvett gépkocsivezetők között előfordul, hogy valaki két-három hónapig tisztességesen dolgozik, utána pedig megrövidíti a tulajdonost. Az ügyvezetőnek van tapasztalata, hiszen ha jól

Árvai Pál ügyvezető:
A gondot a gépkocsivezetőkben látom, akik miatt csökkentenem kellett a járműveim számát. Véleményem szerint a jó gépkocsivezetőnek általában van munkája, a gyengébbek váltogatják a helyüket



összeszámolja, az elmúlt huszonöt év alatt legalább háromszáz gépkocsivezetővel dolgozott. Csalódott a munkatársaiban, hiszen az is megtörtént vele, hogy az irodavezetője, akivel hét évig együtt dolgozott, egyik napról a másikra bejelentette, hogy elmegy. Saját céget alapított, és nem egy munkát elviitt. Mint kiderült, nem mindenkit fizetett ki, és a régi munkaadójánál keresték. A váltás után az ügyvezetőnek már csak három-négy autója maradt, ma egy járművel dolgozik. Ha munkája adódik, beül a kocsiba, emellett fuvarszervezőként is dolgozik. Tervezi a cége felszámolását. Úgy

érzi, már nem éri meg a problémákkal küszködni. Inkább nyugdíjba megy, és amellet dolgozik majd egy keveset.

Meruk Rózsa

Budapest Főváros
XIII. Kerület Önkormányzat
1139 Budapest, Béke tér 1.
Tel.: 1/452-4100

Busz-Top Kft.
1138 Budapest, Népfürdő u. 216/C
Tel.: 1/359-1777

Transroad Kft.
1138 Budapest, Váci út 160-162.
Tel.: 1/288-0842

Bonus Teher Kft.
1138 Budapest, Párkány u. 34.
Tel.: 1/359-1010

Alltrans Kft.
1135 Budapest, Szent László út
14/16. Tel.: 1/238-0759

MAGYARORSZÁGI HASZONGÉPJÁRMŰ-ELADÁSI ADATOK, 2007. ÉV ■ MAGYAR GÉPJÁRMŰIMPORTŐRÖK EGYESÜLETE

MÁRKA	2007. év (db)	Piaci részesedés %-ban	MÁRKA	2007. év (db)	Piaci részesedés %-ban	MÁRKA	2007. év (db)	Piaci részesedés %-ban
HASZONJÁRMŰVEK 3,5 TONNA ALATT			3,51-5,00 TONNÁIG			MAN	1 062	24,4
CITROËN	1 725	7,2	IVECO	12	5,9	MAZ BALTIA	5	0,1
FIAT	2 743	11,5	MERCEDES	193	94,1	MERCEDES	506	11,6
FORD	4 145	17,3	ÖSSZESEN	205	100,0	RENAULT	464	10,7
HYUNDAI	36	0,2	5,01-10,00 TONNÁIG			SCANIA	658	15,1
KIA	198	0,8	DAEWOO AVIA	19	3,3	TATRA	18	0,4
LAND-ROVER	101	0,4	DAF	15	2,6	VOLVO	551	12,7
MAZDA	497	2,1	IVECO	361	61,8	ÖSSZESEN	4 353	100,0
MERCEDES	1 283	5,4	MAN	120	20,5	BUSZ		
MITSUBISHI	903	3,8	MERCEDES	46	7,9	MAN	4	1,8
NISSAN	1 452	6,1	RENAULT	23	3,9	MERCEDES	34	15,4
OPEL	1 705	7,1	ÖSSZESEN	584	100,0	SCANIA	5	2,3
PEUGEOT	1 951	8,2	10,01-15,00 TONNÁIG			VOLVO	178	80,5
RENAULT	2 027	8,5	DAF	22	4,2	ÖSSZESEN	221	100,0
SKODA	321	1,3	DAEWOO AVIA	10	1,9	HASZONJÁRMŰVEK 3,5 TONNA ALATT		
SSANGYONG	115	0,5	IVECO	178	34,2	2,5 TONNÁIG	6 462	27,0
TOYOTA	1 858	7,8	MAN	137	26,3	2,5-3,5 T KÖZÖTT	17 455	73,0
VOLKSWAGEN	2 857	11,9	MERCEDES	106	20,4	ÖSSZESEN	23 917	100,0
ÖSSZESEN	23 917	100,0	RENAULT	56	10,8	HASZONJÁRMŰVEK 3,5 TONNA FELETT		
3,5 TONNA			VOLVO	11	2,1	3,5 TONNA	1 524	20,6
ANDORIA LUBLIN	2	0,1	ÖSSZESEN	520	100,0	3,51-5,0 TONNA	205	2,8
IVECO	762	50,0	15,01 TONNA FELETT			5,01-10,0 TONNA	584	7,9
MERCEDES	736	48,3	DAF	667	15,3	10,01-15,0 TONNA	520	7,0
RENAULT	24	1,6	IVECO	420	9,6	15,01 TONNA FELETT	4 353	58,8
ÖSSZESEN	1 524	100,0	KAMAZ	2	0,0	BUSZ	221	3,0
Készítette: Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete. Minden jog fenntartva!						ÖSSZESEN	7 407	100,0