



Nedeczky Tibor,
a Weekendbus
cégvezetője

Nedeczky Tibor, a Volánbusz egykori munkatársa, a Weekendbus cégvezetője mondja:

– A kíváncsiság is hajtott, vajon meg tudom-e oldani? Addig az ember az alkalmazottként kapott feladatokat látta el, attól kezdve azonban nekem kellett megteremteni és elvégezni a tennivalót. Kemény tanulmányidőszak volt. Az ottani munkatársakkal kezdtük el. Az akkori szervezés motorja, felügyelője **Hermann Istvánné, Mariann** volt, aki nemcsak az üzletben, hanem az életben is a társam.

A Volánbusz volt a háttér, az eszközöket bérelték: két Ikarus autóbust meg az irodát. Így indult a vállalkozás. Mindenki hozta az energiáját, az ötletét. Pénzt csak Hermann Istvánné és Nedeczky Tibor tett a vállalkozásba. Közös volt az ötlet és a kezdeményezés.

– Amikor elindítottuk a céget, akkor egyúttal megálmodta a cég nevét is az akkori csapat, meg persze a mosolygó napot is, ami a névjegykártya bal felső sarkában, a céges papíron, az autóbuszokon, egyszerűen mindenütt ott van. Az akkori vállalkozás tíz-tizenkét embert jelentett. Mindenki a Volánbusznál dolgozott, és mellékállásban végezte ezt a munkát. Egyedül Hermann Istvánné, Mariann adta föl ezézt az osztályvezetői állását.

Szép volt a vállalkozás gyermekora is. Attól volt szép, hogy el tudtuk indítani. A szolgáltatáson belül a gépkocsivezető személye nagyon fontos ebben az üzletágban, mert ő kötődik az utashoz, miatta jön vissza az utas. Ha a gépkocsivezető ki tudja alakítani a személyes varázst, akkor ez előrébb viszi a vállalkozást. Nekünk is ez volt a fő húzóerőnk. Sikertől mindig többre és többre jutni, úgyhogy a következő évben már 10 autóbust

béreltünk a Volánbusztól, azok is többségükben Ikarusok voltak.

Két év múlva le akarták cserélni az autóbuszokat. Ennek is megvolt az oka, mert a bérleti díj 12 hónapos volt. Ám a szabadáras tevékenység csak 6-8 hónapig termel. Télen csak vitték az autók a bérleti díjat, a pénzt. Nem hoztak annyit, amennyit kellett volna. Kemény időszak volt. 1991–1992-ben úgy döntöttek, saját autóbust vesznek, lecserélik a bérelt Ikarusokat. Magánhitelt vettek fel. A Volánbuszok visszakerültek a Volánhoz, lezárult a bérleti időszak.

– 1992-ben külföldről, hitelből vásároltunk tíz használt autóbust, zömében Mercedest és Setrát. Főleg belföldre jártunk, de abban az időszakban volt a bécsi bevásárlóturizmus és rendszeresebbek voltak a téli síturák is. Olyan munkafolyamatokat kellett kezdeni, amelyek stabilizálták az egész éves működést, vagyis munkásszállítást vállaltunk. Egyszer fönt, egyszer lent. Amikor elveszít az ember egy munkát, akkor nem egyszerű helyette egy másikat találni, ahhoz szerencse is kell. Meg aztán az ember munkahelyeket teremt, de ha a megbízó a feladatot visszamondja, akkor a munkahely azért megmarad.

Addigra az alapító tagok elmentek. Máshol boldogultak, jobb, szebb világot találtak maguknak – teszi hozzá Nedeczky Tibor. Főállású gépkocsivezetőket vettek fel. A tíz autóbust hosszú évekig törlesztették. 1998-ban átalakultak zrt.-vé, melyben ketten a tulajdonosok. Ez egy nagy átalakulás volt, teljesen önállóak lettek. Kapott egy kis levegőt a cég. Sikertől önálló telephelyt létesíteni, saját műszaki háttérrel, parkolással, irodával.

1992-től 1998-ig főleg munkásszállítással foglalkoztak, ez egész évi feladatot biztosított. Kiszámítható, stabil munkahelyek lettek náluk. Eljutottak 2006-ig, amikor is menetrend szerinti feladatot pályáztak meg, és meg is nyerték.

– 2006 óta végzünk közszolgáltatásként menetrend szerinti autóbuszos személyszállítást is

JÖVŐKÉP WEEKENDBUS ZRT.

Egy vállalkozás története

AZ ISMERETLEN KIPRÓBÁLÁSÁRA MINDIG KAPHATÓ VAGYOK

Az ötlet: magánvállalkozóként szabadáras autóbuszos személyszállítást végezni. És a megvalósítás: 1989 nyarán megalapították a Weekendbust. Gyakorlatilag az egész a Volánbuszon belüli kísérletnek indult: hogyan lehet csökkenteni, kiküszöbölni a nagyvállalati rendszerben meglévő gondokat?

sokfelé, sokfelől. Kezdtünk a Budapest–Csömör helyközi járatral, amit a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumnál pályáztunk és nyertünk meg, ezt alanyi jogon végezzük. A Volánbusz is kiírt pályázatot különböző területekre – nemzetközi, belföldi, régiós feladatokra –, ezeken is indultunk, és volt olyan pályázat, amit megnyertünk, így lettünk a Volánbusz alvállalkozója, melyben 19 autóbust üzemeltetünk.

● Szeret elől lenni a sorban?

– Én inkább azt mondanám, szeretem a kihívásokat, de a veszélyt is. Az ismeretlen kipróbálására én mindig kapható vagyok. Vagyok annyira következetes, hogy végig is csinálom. Az a lényege egyébként az általunk fenntartott cégnek, hogy szeretnénk végigcsinálni.

● Mi az, hogy végigcsinálni? Ezt hogyan érti?

– Akkor van vége, akkor csinálja végig az ember, ha befejeztem azt a feladatot, amit elvállaltam. Mondjuk szeretnék saját műhelyt. Akkor ennek a dolognak akkor van vége, ha a műhelyt felépítettem, beüzemelttem, működtetem. Például ha szeretném lecserélni az autóbuszokat, akkor ennek a tervnek akkor van vége, ha lecseréltem valamennyi autóbust. Valóban szeretek elől járni. De nem mindig sikerült.

● Jelenleg 44 autóbusza van. Tudja, éppen melyik merre jár?

– Ekkora darabszámot még fejben lehet tartani. De ehhez a dolgozók számát is bővíteni kellett. Most közel kilencven munkatársa van a cégnek, közülük több mint hetven sofőr.

● Hol járnak az autóbuszok?

– Javarészt Magyarországon és Európában. A 44 autóbusz közel egyharmada munkásszállítást végez, vagyis reggel, délután és este bevisszük a gyárba, aztán meg hazaszállítjuk az embereket. Ez nem utaztatás és nem is kirándulás. 19 autóbusszal menetrend szerint közlekedünk. Ez sem kirándulás. Ez sem turizmus. Mint ahogy az egy napos termékbemutatók sem azok. Sokat járunk Ausztriába, Romániába csak nagyon ritkán.

● Szerencsés embernek tartja magát?

– Igen, mert hosszú évek óta mindig azt végzem, amit szeretek. Persze nem mindig úgy, ahogy szeretném, néha fáradtan, kudarcokkal is. De amit idáig megvalósítottunk, jó szívvel tettük.

Általában hajnali 3 és 4 óra között kelek, és 21-22 órakor lefekszem. Ha az ember csinál magának, akkor van szabadideje, ha hagyja elveszni az életet, akkor nincs. Mert a munka „megeszik” minden időt. A közlekedés, a személyszállítás majdnem 24 órán át működik. Ha nem talál magának az ember olyan helyettest, aki a távollétében ugyanúgy végzi a cég feladatait, mint mondjuk én, akkor elfogy a szabadidő.

● Elégedett ember?

– Igen. Többségében elégedett vagyok. Mindig minden mozog körülöttem, mindig történik valami. Tudok tervezni, csak nem biztos, hogy meg is valósul. Közbejöhethet valami, elromlik egy autóbusz, másikat kell küldeni helyette. Ekkor jön az erőátcsoportosítás, ezek mindennapi tevékenységek.

● **Ki tartozik az ön magán-életi szférájába?**

– A társam, Mariann.

● **A pénz milyen szerepet tölt be az életében?**

– Fizetőeszköz. Ennyi. Sokat dolgozom. Nem panaszkodom soha, hogy nincs vagy nélkülözök. De nem befolyásolja az életemet. Nincsenek olyan törekvéseim, hogy pénzben kifejezve több legyen nekem. Az értéktartás fontos. Fontos, hogy legyen a gyerekeknek lakásuk, le tudjuk cserélni az autóbuzsokat, vagy nyugodtan tudjunk élni, legyen jó nyugdíjam. Ez fontos. De hogy legyen bankszámlám? Az nem érdek. Amikor hatalmas beruházásokat végzünk, akkor magának csinál az ember tartozást. A pénz ilyenkor fejfájást okoz. A tartozást, a kölcsönt vissza kell fizetni, ami hatalmas teher. Ha ebből a szemszögből nézem a pénzt, akkor egy nagyon rossz dolog.

● **Az egészség a fontossági sorrend hányadik helyén áll?**

– Valószínű, nem élek egészségesen. Szeretem a jó, zsíros ételeket, megiszom a magam sörét

is. De nem törődöm vele. Amikor nagyon fiatal voltam, úgy gondoltam: ha megérem a negyven-nyegenöt évet, akkor az elég lesz. Most már elmúltam ötven. Mindezt úgy fogom fel, hogy minden nap egy ajándék. Fiatal koromban is nagyon sokat dolgoztam, sokat, hirtelen és gyorsan éltem. Úgy szokták ezt mondani, hogy két végéről égeti az ember a gyertyát. Hát én égettem, és eléggé temperamentumosan. És ez magával hozta azt a gondolkodást, hogy lehet, hamarabb letöltöm az életem idejét, mint kellene. Legalább 21 éve nem voltam orvosnál. Vérépet nem szoktam készíttetni, jól érzem magam a bőrömben. Pedig annak idején, amikor elmentem az orvoshoz megállapították, hogy a koromhoz képest öregebb a szívem. Azóta valószínűleg nem javult. Gyógy-szert nem szedek. Úgy vagyok jól, ahogy vagyok.

● **Hány éves kora óta dolgozik?**

– 9 éves koromban kezdtem. Az iskola mellett is dolgoztam. Szombat-vasárnap a strandon

jégrémet árultam, segítettem a szüleimnek. Szendvicseket készítettem a pihenő embereknek. Korán is házasodtam, a gyerekeim is jó időben születtek. Egyébként a személyszállításnál maradván, a vállalkozók többsége arra panaszkodik, hogy a munka mellett igencsak háttérbe szorul minden más. Valóban, reggel négy órától 23 óráig bármikor föl hívhatják az embert telefonon, és akkor intézkedni kell. A személyszállító vállalkozók nem szoktak nyaralni, mert nincs rá idejük, lehetőségük. A munka maximálisan leköti minden idejüket, erejüket. A munkával egyébként általában összekapcsolják a szabadidős tevékenységeket is.

● **Meddig akarja ezt a munkát végezni?**

– Egyrészt amíg látok benne fantáziát, másrészt amíg el nem tudom adni a céget. Ugyanis már több éve árulom. Úgy szeretek dolgozni, ha van miért, kiért. Mint arról már beszéltünk, nekem a pénz nem jelent semmit. De ha van egy feladat és van kiért dolgozni, az fontos. Ha nincs kollektíva és nincs kiért

dolgozni, akkor minek? Létrehoztam a céget, hogy a gyerekeknek – három fiam van – legyen jövője, meg jövőképe. De ők ezt másképpen látják. Véleményük szerint túl sok, túl időigényes feladat van ebben a munkában. Így aztán több mint két éve napirenden van, hogy meg kell próbálni eladni a céget. Ameddig csináljuk, addig a legjobb lélekkel kell csinálni, de ha holnapután jön valaki és megveszi, akkor az övé.

Az igaz, hogy ha ezt a vállalkozást akárhonnán nézzük, a mi termékünk, a mi gyerekünk, a mi munkánk. Húsz esztendő munkája van benne. Amikor az eladásra sor kerül, akkor hiányozni fog, meg fájni is. De ha egyszer jön valaki, és azt mondja, megveszem a telket, megveszem a 44 autóbuzsot, megveszek mindent, ami a telken van, akkor én fogom a táskám, és kimegyek. Tudok magamnak más elfoglaltságot is találni, ha akarok.

● **Például mit?**

– Például traktort vezetni, Ausztráliában...

B. Lengyel A.

MAGYARORSZÁGI HASZONGÉPJÁRMŰ-ELADÁSI ADATOK, 2008. ÉV I. FÉLÉV ■ MAGYAR GÉPJÁRMŰIMPORTŐRÖK EGYESÜLETE

MÁRKA	2008. I. félév (db)	Piaci részesedés %-ban	MÁRKA	2008. I. félév (db)	Piaci részesedés %-ban	MÁRKA	2008. I. félév (db)	Piaci részesedés %-ban
HASZONJÁRMŰVEK 3,5 TONNA ALATT			3,51–5,00 TONNÁIG			MAN	483	20,1
CITROËN	885	7,5	IVECO	0	0,0	MAZ BALTIA	0	0,0
FIAT	1 459	12,3	MERCEDES	98	100,0	MERCEDES	267	11,1
FORD	1 757	14,8	ÖSSZESEN	98	100,0	RENAULT	306	12,7
HYUNDAI	28	0,2	5,01–10,00 TONNÁIG			SCANIA	344	14,3
KIA	2	0,0	DAEWOO AVIA	0	0,0	TATRA	16	0,7
LAND-ROVER	18	0,2	DAF	1	0,3	VOLVO	474	19,7
MAZDA	214	1,8	IVECO	224	68,1	ÖSSZESEN	2 407	100,0
MERCEDES	690	5,8	MAN	49	14,9	BUSZ		
MITSUBISHI	394	3,3	MERCEDES	32	9,7	MAN	7	16,3
NISSAN	617	5,2	RENAULT	23	7,0	MERCEDES	14	32,6
OPEL	776	6,5	ÖSSZESEN	329	100,0	SCANIA	0	0,0
PEUGEOT	1 184	10,0	10,01–15,00 TONNÁIG			VOLVO	22	51,2
RENAULT	1 025	8,6	DAEWOO AVIA	0	0,0	ÖSSZESEN	43	100,0
SKODA	308	2,6	DAF	2	0,8	HASZONJÁRMŰVEK 3,5 TONNA ALATT		
SSANGYONG	49	0,4	IVECO	94	35,6	2,5 TONNÁIG	3 575	30,1
TOYOTA	897	7,6	MAN	97	36,7	2,5–3,5 T KÖZÖTT	8 283	69,9
VOLKSWAGEN	1 555	13,1	MERCEDES	41	15,5	ÖSSZESEN	11 858	100,0
ÖSSZESEN	11 858	100,0	RENAULT	21	8,0	HASZONJÁRMŰVEK 3,5 TONNA FELETT		
3,5 TONNA			VOLVO	9	3,4	3,5 TONNA	820	20,7
ANDORIA LUBLIN	0	0,0	ÖSSZESEN	264	100,0	3,51–5,0 TONNA	98	2,5
IVECO	374	45,6	15,01 TONNA FELETT			5,01–10,0 TONNA	329	8,3
MERCEDES	374	45,6	DAF	219	9,1	10,01–15,0 TONNA	264	6,7
RENAULT	72	8,8	IVECO	297	12,3	15,01 TONNA FELETT	2 407	60,8
ÖSSZESEN	820	100,0	KAMAZ	1	0,0	BUSZ	43	1,1
Készítette: Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete. Minden jog fenntartva!						ÖSSZESEN	3 961	100,0