

nagyon fontos témaköröket feszeget, viszont ezek kidolgozása a közeli jövő feladata lesz mindkét fél számára.

E pont keretében kell foglalkozni a 30 napos fizetési határidő jogszabályban történő megjelenítésével, az inkasszó intézményének bevezetésével és egy speciális, a fuvarpiaci árak monitoring rendszerével. E három alpont a kalandorok és a notórius hátralékkal fizetők megfékezésére szolgál. A szakma önszerveződése, sajnos, nem elég, a tisztuláshoz a jelenleginél pontosabb és hatéko-

nyabb jogszabályi alapok is szükségeltetnek.

Programot kell kidolgozni a környezetvédelmi céllal történő járműberuházások támogatására is. (Itt kell megemlíteni, hogy a 4,5 milliárd forintos támogatás esetében már csak azért sem támogatják az érdekvéviselőket, hogy a járműmegújítás ott szerepeljen, mivel arra itt külön pont van a megállapodásban.)

Már a 2005-ös megállapodásban is szerepelt az úgynevezett „egyablakos” ügyintézés. Van még tennivaló e téren, ezt meg-

erősíti a megállapodás ezen alpontja is.

Új, „nulla kilométeres” személygépkocsikra, azok jelentős többségének esetében már működik a vizsga nélküli forgalomba helyezés, melyet egy informatikai rendszer segítségével működtet a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a vezérkéviselőket. A legelső rendszertervekben is szerepelt már az a szándék, hogy ezt a lehetőséget a haszonjárművekre, autóbuszokra is ki lehessen terjeszteni. Ennek az irányknak a megtámogatására bekerült

ez az alpont a megállapodásban is.

És végül, de nem utolsósorban érinti a dokumentum a hatósági eljárások díjának mérséklését is.

*

Lapzártakor is folynak a tárgyalások, az eredményekről a későbbiekben adunk tájékoztatást. (Az MKFE honlapján a fejlemények folyamatosan nyomon követhetők.)

MKFE

1149 Budapest, Egressy út 77.

Tel.: 252-0688, 252-0928

Fax: 363-5226



Füle László

vesztette a nyereségképző képességét.

A következő komoly gondot a járműfelesleg okozza. A meglévő fuvarmenyiséghez viszonyítva túl nagy a rendelkezésre álló járműkapacitás. Ennek egyik oka az lehet, hogy túl nagy mértékben fejlesztettek a hazai vállalkozók, a másik ok pedig az, hogy a korábbiakhoz képest kevesebb árut kell szállítani. Egyébként egész Európában sok a jármű, nem csupán itthon. Ehhez kapcsolódik, hogy ha túlkínálat van, nem lehet érvényt szerezni az üzemanyagár-kompenzációnak.

A nemzetközi áruszállításban tevékenykedő magyar fuvarozókat rendkívül hátrányosan érinti a gyenge euró-forint árfolyam. Ez arra vezethető vissza, hogy a legtöbben euróalapú megállapodásokat kötnek, ennek az a következménye, hogy mintegy 10%-kal csökkentek a bevételeink. Persze lehet azt mondani, hogy ha euróban képződik a bevétel, akkor euróban képződnek a kiadások is. Ez csak részben igaz, mert ha csak a bevételek 20%-át kell konvertálni forintra, annak már a 10% elvész. Ez csak tetézi az előzőekben említett hátrányok miatt kialakult többszázalékos nyereségvesztést.

Véleményem szerint a negyedik nagyon súlyos probléma az, hogy felhígult a szakma, és olyan versenytársak is a piacra kerültek, akik korábban egészen mással foglalkoztak. Ők

NIT HÍREK NEGATÍV ELŐJELEK

Kedvezőtlen folyamatok

A HAZAI KÖZÚTI FUVARÓZÁSBAN

Füle László – a ceglédi Ronix-Trans tulajdonos ügyvezetője, a Magánvállalkozók Nemzetközi Fuvarozó Ipartestülete alelnöke és az elmúlt két évben a Közúti Fuvarozók Európai Szövetségének soros elnöke volt – a nemzetközi fuvarozóvállalkozókat érintő kedvezőtlen gazdasági folyamatok közül a leg súlyosabbakat foglalta össze. Úgy látja, sokkal többet és szélesebb körben kellene a gondokról beszélni.

azok, akik a fuvarozásról lehet hogy tudnak valamit, de a gazdaságról és a nyereséges vállalkozásműködtetésről keveset. Ad absurdum egy rendes árkalkulációt nem tudnak elvégezni, amelyben minden költség benne van, ismerik az önköltségeiket, az amortizációt is. Emiatt nem csupán ők mennek tönkre, hanem másokat is nehéz helyzetbe hoznak.

Úgy gondolom, a lehető legszélesebb körben kellene kommunikálni, mert nagy baj van. Senkinek sem tesz jót, ha több ezer cég tönkremegy, és az újonnan helyükre lépők tovább hígítják a szakmát, miközben azok táborát növelik, akik nem értenek a gazdaságos fuvarozáshoz. Mindenkinek tudnia kell, hogy a mostani költségszint mellett a fuvarozás veszteséges tevékenység marad, ha a gázolaj-kompenzációnak nem tudunk érvényt szerezni. Akkor viszont más lehetőségeket

kell keresni, amivel javítani tudjuk a helyzetünket, gondolok például a járműszámcsökkentésre.

A fuvarozói érdekvéviselőket és a kormány között létrejött megállapodás nem jelent megoldást a gondjainkra, legfeljebb igen kis mértékben csökkentik azokat. Amit tenni tudunk, az annyi, hogy széles körben felhívjuk a fuvarozók figyelmét: változtassanak az üzletmenetükön.

Tudomásul kell venni, alkalmazkodni kell az új helyzethez: van, akinek a kapacitást kell csökkentenie, van, akinek a gazdaságossági számításait kell felülvizsgálnia ahhoz, hogy kellő időben meghozott jó döntésekkel meg tudja menteni vállalkozását.

Meruk R.

NiT Hungary

1108 Budapest,

Újhegyi út 3/A-5.

Tel.: 265-5040, fax: 264-5045

A fuvarpiaci helyzetről csak mint válságban levő üzletágról szólhatok. Tizennyolc éve foglalkozom haszonjármű-üzemeltetéssel, de ez idő alatt még ilyen nehéz helyzetben nem voltunk. Egyszerre több kedvezőtlen folyamat is jelentkezett, amelyek mindegyikén mi fuvarozók nem tudunk változtatni.

A fontossági sorrendet nehéz felállítani a negatív folyamatok között, de a legnagyobb csapást talán az üzemanyagár változása hozta. Olyan hirtelen szökken magasba az olaj ára, hogy erre nem lehetett előre felkészülni, és nem is lehetett reagálni. Üzemanyag-kompenzációról beszélhetünk ugyan, de nemcsak itthon, hanem más országokban is csupán kevés fuvarozócégnak sikerült áthárítani a megbízókra a megnövekedett üzemanyagköltséget. Gyakorlatilag ezzel az egy mozzanattal a szakma el is