

## VÁLLALKOZÓPORTRÉ CSAK A CÉGTÁBLÁK CSERÉLŐDTEK

## Gázolajfüstben és benzingőzben 1963 óta

## EGY TARTALMAS ÉLETÚT ÁLLOMÁSAI

**Szell Jánossal, a Szell Trans Kft. ügyvezető igazgatójával, az MKFE Árufuvarozási Tanács, illetve a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete elnökségi tagjával a Stefánia Palotában, az MKFE autóbuszos vállalkozóinak a klubnapján ismerkedtem meg. Nehéz-teherautói vannak, mégis ott volt az autóbuszos klubnapján, mert feltett szándéka, hogy a Hajdú-Bihar megyei árufuvarozóknak szervez hasonló, havonkénti összejövetelt, olyat, mint az autóbuszosoké. A tapasztalatszerzés sikerült, hamarosan elkezdődik az ország keleti felén is a klubélet.**



Szell János, a Szell Trans Kft. ügyvezető igazgatója, az MKFE Árufuvarozási Tanács, illetve a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete elnökségi tagja

**T**eherszállítási, fuvarozási tevékenységet 1963 óta végez. Egyetlen szövetkezeti vállalatnál dolgozott, csak a cégtáblák cserélődtek. Kezdődött a MÉK-kel, azaz a Mezőgazdasági Értékesítő Központtal, aztán folytatódott a Termelőszövetkezetek Közös Vállalatával, aztán következett a Zöldért, majd 1982-ben a Derecskei ÁFÉSZ, mind-mind debreceni telephelyekkel.

– Szinte egy munkahelyen éltem az életemet, hiszen 1963 óta, amióta dolgozom, nem váltottam sem a hely, sem a munka. Csak a körülmények. Szövetkezeti szállítási osztályvezetőből „kényszervállalkozó” let-

tem. Ezt a feladatot végzem jelenleg is. Ez a „jelenleg” 1992 óta tart, azóta önállóan, családi vállalkozásként látjuk el a munkát.

Szállítási tevékenységet végeztem a szövetkezetnél, végigjártam a ranglétra valamennyi fokát, az ehhez szükséges képesítéseket megszereztem, a forgalmi tisztai tanfolyamtól a szállítási középfokú szaktanfolyamon át a szállítási felsőfokú tanfolyamig mindent elvégeztem, ami szükséges volt ahhoz, hogy ezt a munkakört betöltssem.

● **A MÉK-nél mivel foglalkozott?**

– Munkaügyi ügyintézőként kezdtem, majd szállítási csoportvezető és végül szállítási osztályvezető lettem.

● **Miért tette időzójelbe, hogy kényszervállalkozó lett?**

– Mert kényszer is, meg nem is. Ugyanaz a tevékenység, csak a cégtábla cserélődött. A rendszerváltással összefüggésben a szövetkezeteknél is és más vállalatoknál is bizonyos részlegek kiváltak. Nem én voltam az első és az egyetlen. Az elnök azt mondta, ez a tevékenység nem fér bele az elképzelésébe a szövetkezetnél, hanem mint vállalkozó kiválthatom azt. Ezért minősítem magam időzójelbe kényszervállalkozónak, mert nem én akartam vállalkozó lenni, hanem bizonyos körülmények tettek azzá. Családi vállalkozás a miénk. A feleségem és a három

gyermekem is a vállalkozás tagja.

● **Hogyan kezdték?**

– „Egy-két” álmatlan éjszaka után, pénz nélkül. Hét járművet biztosított számunkra a szövetkezet, három és fél éves időtartam alatt kellett törleszteni a járművek árát. Komoly kamatterhek mellett indultunk, fejlődésünket ez a tartozástömeg gátolta. Magyarul hosszú ideig nem tudtunk új járműszerelvényeket vásárolni. Rábával és Liazokkal dolgoztunk, és nem kifejezetten korszerű pótkocsikkal, laprugósokkal. Következő lépésként használt járműveket szereztünk be Németországból. Ezekkel cseréltük le először a Rába járműszerelvényt. Aztán szükségessé vált, hogy a laprugósokat 13,60-as légrugós félpótkocsikra cseréljük. Aztán jöttek az újabb és újabb igények, a korszerű Euro 2-es, Euro 3-as szerelvények. A tevékenységi engedély megszerzése sem volt egyszerű, hogy bementünk, igényeltünk és kaptunk, csak pályázat útján vagy más vállalkozásokhoz kapcsolódva sikerült szerezni.

Azok az emberek, akik a rendszerváltás idején voltak 26-28 évesek, talán merészebbek voltak, jobban bele mertek fogni az újba, a vadidegenbe. Kicsi gondolkodás után végül mi is belevágtunk.

● **Jelenleg milyen és mekkora a járműállományuk?**

– Jelenleg 11 járműszerelvényvel dolgozunk és tizenkét gépkocsivezetővel. Nagyjából az a rendszer érvényesül nálunk, hogy mindenkinek van egy járműve, amivel dolgozik, aztán munkája végétével abból kiszáll, majd munkakezdetkor beszáll. Budapesten van egy bérelt telephelyünk, részben ott, részben pedig otthon pihennek a sofőrök. A hűtőszelvények zömmel hazajárnak Debrecenbe. Öt hűtőpótkocsival és hat ponyvás szerelvényvel dolgozunk. Összesen van hat Volvo, három Renault Magnum és két DAF vontatónk. Nyugat-Európába és Dél-Európába szállítunk. A hűtőkocsik 80-90 százalékban Németországba járnak, gyümölcsöt, tor-

mát visznek. Általában öt-hat napos távollétekre mennek el a kocsik, illetve a sofőrök. A legtávolabbi célpont Spanyolország, de azt a távolságot is meg lehet járni 10 nap alatt. A gyerekeim közül a kisebbik fiam vezet, rendelkezik mindenrel, ami a vállalkozáshoz szükséges, első perctől kezdve velem dolgozik, ő rendelkezik a megfelelő jogosítvánnyal is, ezenkívül ért az árufuvarozáshoz és a fuvarszervezéssel kapcsolatos feladatokat is ellátja. Legyünk őszinték, az ördög nem alszik, bármikor, bármi történhet, így tovább tudja vinni a vállalkozást is, és az autót is, ha valamilyen gond merülne fel, akár az országúton. A feleségem számviteli, pénzügyi vonalon végezte a vállalkozásban a munkát, ma már nyugdíjas, helyette van a lányom, aki első perctől kezdve ott dolgozik, és aki Kereskedelmi és Vendéglátó-ipari Főiskolát végzett, mérlegképes könyvelő és adótanácsadói képesítést szerzett, ezenkívül a vállalkozáshoz szükséges tanfolyamokat is elvégezte. A pénzügyi és számviteli területet teljesen átvette, jelenleg a cég ISO minősítésén fáradozik. Nagobbik fiam bár rendelkezik megfelelő nyelvtudással, egészen más területen találta meg számításait.

● **Tulajdonképpen mikortól kezdett a szállítással foglalkozni?**

– 1963 tavaszától gázolajfüstben és benzingőzben tevékenykedem. Egy-egy igazán jól sikerült fuvarfeladat megoldása a mai napig is örömmel tölt el. Tehát inkább a szervezéssel kapcsolatos dolgokban érzem és érzem magam otthon. Nem vonzott annyira konkrétan a teherautó vezetése. Ha azt kérdeznék, hogy szeretek-e vezetni, akkor azt mondanám, hogy igen, mert hiszen szeretek a közúton lenni, meg is nyugtat. A nemzetközi fuvarozásban részt vevő kamionsofőrök az országutak vándorai. Az életük nagy részét az országúton töltik, tehát ez egy más életforma, más életritmus. Kifejezetten vannak olyan emberek,



**Széll János ügyvezető igazgató:** A pénzügyi válságot – úgy tűnik – mi sem ússzuk meg. Nehéz felvállalni a gyarapodást akkor, amikor egy-egy járműszerelevény közel ötvenmillió forint. Ezt ki kellene gazdálkodni, de ehhez ezek a fuvardíjak nem elegendőek, és emelkednek az autópályadíjak, biztosítási díjak is



akik ott, az országúton érzik igazán jól magukat. Persze, az ember szeret vezetni. De egy 40 tonnás szerelevénynek még a látványa is más, mint egy Suzukinak. Természetesen más embert kíván az egyik és más a másik autó.

● **Végül is ön az édesapját kopirozta le, hiszen ő is fuvarozó volt. Azért tette le a nemzetközi fuvarozáshoz szükséges valamennyi vizsgát, beleértve a nemzetközi gépkocsivezetői jogosítványt, hogy mint vállalkozó érvényesülhessen, és rögtön, az első pillanatban tudta, hogy alkalmazottakkal, gépkocsivezetőkkel dolgozik majd?**

– Végül is igen. Valóban benem volt, hogy a munkámhoz szükséges valamennyi információhoz értek, hogy tudjam, mit végez az, akit irányítok.

A kezdet kezdetén előfordult, hogy Pátyon, Szentendrén, Seregélyesen vett át járműveket a szövetkezet, és hazahoztam ezeket. Átvételkor mint vezetőök elmentünk átvenni, átnézni a járműveket, majd beleültünk, és hazahoztuk azokat. Vagyis elmentem valahová egy-egy alkalommal, de ez nem nevezhető vezetésnek.

● **Kipróbálni önmagát, vagy kipróbálni a járművet, vagy mindkettőt?**

– Inkább átvételkor a járműveket próbáltam ki. Önmagamot nem akartam kipróbálni.

● **Miért nem?**

– Jó kérdés, amire nagyon nehéz lenne válaszolni. De válaszolok. Sőt lehet, hogy meglepő lesz, amit mondok, de az, hogy tudok fára mászni, az nem jelenti azt, hogy minden nap fel is kell másznom a fára. Ahhoz, hogy kipróbáljam magam, az ön szavaival élve azt kellene tudnom, hogy jó pilóta vagyok-e vagy sem. De biztos, hogy szükségem van nekem erre, hogy tudjam magamról, hogy jó pilóta vagyok vagy sem? Mennyivel leszek előrébb, ha azt mondom magamról, hogy igen, jó pilóta vagyok? Ki ítéli meg az én tevékenységemet? Saját magam? Ezzel mennyivel vagyok előrébb? Engem nem vonzott soha, hogy vezessem a gépjárművet. Nem vonzott, hogy vezessem a nemzetközi utakon a kamiont, és azt mondjam, hogy kipróbáltam, jó pilóta vagyok.

Otthonról is meg a cégtől is kaptam „fertőzést” a fuvarozás-

ra. Leginkább az alaphelyzet számított, az édesapám. A szövetkezetről meg szállítással, fuvarozással, irányítással foglalkoztam 1963-tól 1992-ig, vagyis egy híján 30 esztendőig. Talán másba is belevághattam volna, de harminc évig ezt csináltam. És adódott a lehetőség, a szövetkezet úgy érzem, rám „testálta” ezt a munkát. Így maradtam itt. Az emberek meg jöttek velem, és a vállalkozásomban végezték tovább a munkát.

● **Beszéljünk a terveiről, a jövőről?**

– Folytatni a munkát, ez a tervem, ez a jövő. Persze ami a jelenti, nagyon nehéz. Nemcsak nekem nehéz, mindenkinek, aki a fuvarozási területen dolgozik. Nincs lehetőség a járművek frissítésére, négyöt-hét éves járművekkel dolgozunk. Jó lenne kicserélni valamennyit. Jó lenne, de nem megy. Nem lehetséges. Volt idő, amikor tizenhét járműszerelevénnyel dolgoztunk, ma csak tizenegy van.

A pénzügyi válságot – úgy tűnik – mi sem ússzuk meg. Nehéz felvállalni a gyarapodást akkor, amikor egy-egy járműszerelevény közel ötvenmillió

forint. Ezt ki kellene gazdálkodni, de ehhez ezek a fuvardíjak nem elegendőek, és emelkednek az autópályadíjak, biztosítási díjak is. És így tovább, és így tovább... Soroljam? Nincs értelme a sorolásnak. Viszont vannak kötelezettségek, amiket le kell róni, amiket akkor is kell fizetni, ha egyetlen fillér nyereség sincs a cégnél, nagyon nehéz. Jelenleg az a helyzet, hogy a meglévő gépjárműállománnyal megélünk, a gépjárművezetőkkel együtt küszködünk, csináljuk a feladatainkat. Szeretnénk változatlanul folytatni, bízunk benne, hogy tudjuk is.

● **Elégedett ember ön, elégedett a munkájával, vagy fogalmazhatok úgy is, elégedett azzal, amit elért?**

– Inkább azt mondom, hogy optimista vagyok. Ez az alaptermészetem. Úgy érzem, lehetne sokkal jobb is, jelenleg is. Nem minden múlik rajtunk. Nem kerülnek el bennünket sem a külső hatások. Úgy érzem, megtettem, megtettük a magunkét. Igen, elégedett vagyok, a sok negatív hatás ellenére is optimistán nézek a jövőbe.

B. Lengyel