

A közúti fuvarozás különösen szenvedő alanya ennek a nehéz gazdasági helyzetnek. Úgy véljük, ebben a szituációban másképp kell gondolkodnunk, bele kell élni magunkat a partnereink helyzetébe. A fő partnereinkkel, a kis- és középvállalkozókkal pestiesen szólva egy deszkán csúszunk, mindannyiunknak fontos, hogy ezek, az ország számára is értékes vállalkozások túlélhessék ezt a vérzivataros időszakot – mond-

ta **Gyöngyössy István**, az Iveco magyarországi képviselőletének vezetője.

A nemzetközi fuvarozással foglalkozó vállalkozók hatalmas nehézségekkel küzdenek, recesszió van egész Nyugat-Európában, Dél-Európában, ahová a fő szállítási irányok vezettek. A magyar ipari termelés gyorsan csökken. Ez óriási változást hozott a fuvarozásban, a fuvarozandó áruk mennyisége csökken, a nagy



*Gyöngyössy István:
Nem a fuvarfeladatok, a megbízások száma esett drasztikusan vissza, hanem az árumennyiség csökkent. Sokaknak előnyösebb lenne a nagy járműveket kisebbre cserélni, olyanokra, amelyek tulajdonképpen bármilyen áru fuvarozására alkalmasak. Talán az általánosabb, General Cargo jellegű kisebb járművekre van most inkább szükség. A költségek alacsonyabbak, rugalmasabban lehet válaszolni a piac kihívásaira, megbízásokat elvállalni*

JÖVŐKÉP NEM LÉTEZŐ VÁLLALKOZÓ NEM VÁSÁROL

Túlélni, túlélni, túlélni

LEHETSÉGES KITÖRÉSI PONTOK, GONDOLATOK AZ IVECO-KÉPVISELETTŐL ÉS AZ MKFE-TŐL

A rovat címe jövőkép – de épp ez az, amit most még senki nem tud felvázolni. Vannak pesszimista és kevésbé pesszimista jóslatok, az egész világ egy nagy tanácsstalanság. A fogyasztást kell most felpörgetni, mert akkor van termelés (és szállítás), vagy takarékoskodni kell, hátha azzal ki lehet húzni ezt a kritikus időszakot. Egy bizonyos, ezután semmi nem megy úgy, mint eddig! Hogyan tovább? Egy biztos, a jelenlegi pánikhangulat senkinek nem jó. Azért akadnak emberek, akik felül-emelkednek a kétségbeesésen, és inkább gondolkodnak, kisebb, aztán nagyobb közösségben. Így tettek például az Iveco magyarországi képviselőletének munkatársai, akik a gondolkodásba bevonták a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületét. Hogy mire jutottak, azt egy sajtóbeszélgetésen osztották meg az újságírókkal.

teherautókkal, kamionokkal dolgozó fuvarozók autójának egy része, gyakran 25-30 százaléka áll. Fuvar nincs, költségek annál inkább, lízing, biztosítás, adók... Ha kapnak is fuvarfeladatot a vállalkozók, az esetek

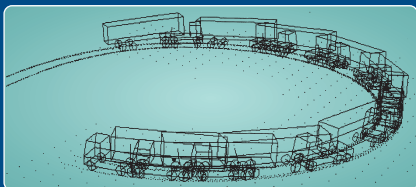
többségében nem tudják kihasználni a járműveket, gyakran fél rakománnyal kénytelenek mozogni. Ezzel viszont a fuvarozás fajlagos költségei nagyon megemelkednek. Mivel ilyen módon nyereségesen nem

IbB HUNGARY MÉRNÖKI-SZAKÉRTŐI IRODA KÖZÚTI BIZTONSÁGI KUTATÓCSOPORT INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION/GENF

TEL.: 00-361-403-89-00/106 • FAX: 00-361-403-10-40 • MOBIL: 06-30-9413-023
E-mail: ibbkofal@hu.inter.net • LEVÉLCÍM: H-1161 BUDAPEST, ÉRSEKÚJVÁRI U. 10/A

IbB

HUNGARY



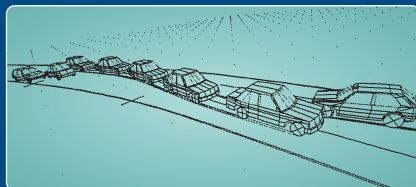
HASZONJÁRMŰVEK MOZGÁSÁNAK ELEMZÉSE
ACCIDENT 3D PROGRAMMAL

KÖZLEKEDÉSIBALESET-ELEMZÉS
ÉS -KUTATÁS

SZEMINÁRIUMOK
KONGRESSZUSOK

HAVARIA SZOLGÁLTATÁS
IRODÁK: BERLIN-ERFURT-KARLSRUHE-OFFENBURG

HASZONGÉPJÁRMŰ RIZIKÓ
MENEDZSMENT



BALESET-REKONSTRUKCIÓ SZÁMÍTÓGÉPES
SZIMULÁCIÓVAL

JÁRMŰ FORGALMI ÉRTÉK
MEGHATÁROZÁS

SZOFTVERFEJLESZTÉS
ÉS TANÁCSADÁS

TACHOGRÁF ÉS UDS-SZERVIZ,
KIÉRTÉKELÉS, HITELESÍTÉS

GÉPJÁRMŰ-VEZETÉSTECHNIKAI
OKTATÁS



SZEMÉLYGÉPKOCSI-GYALOGOS BALESETEK
REKONSTRUKCIÓJA

KÖZLEKEDÉSI-MŰSZAKI
FEJLESZTÉS

MINŐSGMENDZSMENT

KÁRSZAKÉRTÉS
ÉS KÁRÉRTÉKELÉS



EUROPÄISCHER VEREIN für UNFALLFORSCHUNG
und UNFALLANALYSE e.V. tag

DR.-ING. KÓFALVI GYULA • PROF. DR.-ING. HEINZ BURG

GONDOLATOK A TÚLÉLÉSHEZ

▶ lehet működtetni a nagy járműveket, ez veszélybe sodorja a vállalkozókat, akik az utóbbi két évtizedben nem kis energiával felépítették vállalkozásukat.

Alternatíva lehet a kisebb jármű

Az látható, hogy nem a fuvarfeladatok, a megbízások száma esett drasztikusan vissza, hanem az árumennyiség csökkent. Az ivecósok egy olyan stratégiában gondolkodnak, ami ugyan nem minden fuvarvállalkozásban alkalmazható, de talán sokaknak szerencsés lenne a nagy járműveket kisebbre cserélni, olyanokra, amelyek tulajdonképpen bármilyen áru fuvarozására alkalmasak. Jóllehet eddig nem ez volt a fejlődési irány, sőt, valószínű a helyzet normalizálódása után is az a tendencia tér vissza, hogy bizonyos fuvarfeladatokra hatékonyan használható nagy autó, de a jelenlegi helyzetben talán az általánosabb, General Cargo jellegű kisebb járművekre van szükség. Ezek alkalmazkodóbbak, két kis kocsi egy nagy autó költségével üzemeltethető (a gépjárművezető nélkül).

Az egyik lehetséges alternatíva tehát: egy helyett két (kisebb) jármű – a költségek alacsonyabbak, rugalmasabban lehet válaszolni a piac kihívásaira, megbízásokat elvállalni.

Az ötletet egy mobiltelefonokat szállító ivecós ügyfél adta, akinek ugyanannyi nyugat-európai lerakóhoz kell vinnie a telefonokat mint eddig, de maga az áru mennyisége kevesebb lett, ezért most a nagy kocsijai pihennek, a kisebb járművek vették át a feladatokat.

Gyöngyössi István megjegyezte, egyetlen szempontból kedvező a helyzet. Az utóbbi időben gondot jelentett a jó gépjárművezetők hiánya. Most sok Nyugat-Európában munkanélkülivé lett tapasztalt, kiváló vezető jön vissza Magyarországra, és valószínű kisebb autókra is szívesen ülnek, csak hogy dolgozhassanak. A magyar vállalkozóknak, a vállalkozásoknak is kedvezőbb, ha hazai, gyakorlott vezetők ülnek a volán mögött.

Várni a csodát vagy a csapást?

Az Iveco magyarországi képviselőjének vezetője hangsúlyozta, nem hiszik, hogy ők az igazság letéteményesei, de úgy gondolják, nagyon fontos mindenkinek, fuvarozóvállalkozónak és járműforgalmazónak egyaránt, hogy ne ölbe tett kézzel várják a csodát vagy a csapást. Gondolkodni kell, lesznek jó gondolatok és kevésbé jók, csak egy dolgot nem szabad csinálni, tétlenül várni, a majd meglátjuk szemlélettel. A megrendelések közül az látszik, hogy minimum fél évig, de bizonyosan még hosszabb ideig is nagyon nehéz lesz munkához jutni, aki kap munkát, valószínű nyomott áron kapja, ami kérdésessé teszi, érdemes-e elvállalni a fuvar. A vállalkozások eddig is borotvaélen táncoltak, most óriási versenynek néznek elébe a külföldi fuvarozók miatt is. Sok ok, amiért közösen kell gondolkodni. A fuvarozók már sok nehézséget túlélték, mertek akkor is nagyot gondolni, amikor mások nem. Szomorú dolog lenne, ha tulajdonképpen önhibájukon kívül lennének kénytelenek felhagyni tevékenységükkel a mellesleg nagyon sok embert foglalkoztató vállalkozások.

– A bölcsek köve a mi egyesületünk zsebében sincs – mondta **Karmos Gábor**, az MKFE főtítkárhelyettese –, ami nem jelenti azt, hogy nem látnánk kitérésipontokat. Persze a makrogazdasági recepteket sokkal könnyebb mondani, mint egyébként a vállalkozásoknak mikrogazdasági szinten megoldást találni a problémáikra. Magyarországon 20 000 vállalkozás végez közúti fuvarozási tevékenységet, 70 000 haszonjárművel, illetve szerelvényvel, ebből a számadatból kitűnik, a közúti áru fuvarozás több mint 100 000 embernek ad munkát, megélhetést. Ha a vállalkozások, a munkahelyek veszélybe kerülnek, az szociális szempontból is komoly gondokat okoz.

Egyéni vállalkozó fuvarozók 1,8 járművel

2004. május elseje előtt csak kontingentált piacra kerülési

lehetőség volt. Akkor 10 000 jármű végzett nemzetközi fuvarozási tevékenységet (a 70 000-ból), 2000-en rendelkeztek nemzetközi fuvarozási engedéllyel (a 20 000 vállalkozásból). Ezek a számok drasztikusan megváltoztak, körülbelül négyszer annyi vállalkozás folytat közel négyszer annyi járművel nemzetközi fuvarozást, 36-37 000 jármű vesz részt a nemzetközi fuvarpiacon. A magyar vállalkozások az európai uniós fuvarpiacon jelentősen növelték piaci részesedésüket, a növekedés 2,7-szeres volt árutonna-kilométerben.

A 20 000 vállalkozásból 10 000 az egyéni vállalkozás, átlagosan 1,8 járműdarabszámmal. Sok a családi vállalkozás ebben a szektorban, ahol egyenesen létszükséglet a talpon maradás, családok megélhetése múlik azon, működhetnek-e tovább a vállalkozások. A magyar, de főleg az európai uniós közlekedéspolitika nem feltétlen abba az irányba mutat, hogy a közúti fuvarozásnak kedvező feltételeket biztosítson. Egy uniós számadat: az európai fuvarfeladatok 85 százaléka 150 km-nél rövidebb távolságú. Ilyen távolságoknál a közúti fuvarszközön kívül nincs alternatíva! Az EU a további fejlődésnek semmilyen más módon nem tud gátat szabni, mint hogy a fuvarozást mesterségesen drágítják, sok előírás nem csak közlekedésbiztonsági okok miatt született. A vezetési, pihenőidők miatt a járművek tulajdonképpen csak 30 százalékos kapacitáskihasználással tudnak dolgozni.

Fontos tényező már majdnem minden európai országban a használatarányos útdíj. Mivel környezetszennyezési kategóriánként differenciálnak az országok, ezért is törekvés volt a minél magasabb Euro-fokozatú járművek beszerzése. Komoly összeget lehet megspórolni vagy kiadni erre. Nyilvánvalóan a vállalkozásnak ezt is alaposan végig kell gondolnia, hiszen nem mindegy, hogy a fuvarozási összköltség 17 vagy 22 százalékát fizeti ki a fuvarozó útdíjra. Karmos Gábor meg-

jegyezte, Magyarországon a nemzetközi fuvarozók járműállományára korszerűbb, mint a környező országoké. Ha Magyarországon is bevezetnék az úthasználattal arányos útdíjat, ez még relatív versenyelőnyhöz is juttatná a hazai vállalkozókat, noha ez egyelőre csak egy újabb sarcnak tűnik.

Az Európai Unió egyes országai szigorítani akarják a szakmához jutás, a piacra lépés feltételrendszerét, komolyabb tőkemegfelelési feltételeket próbálnak meghatározni a vállalkozásoknak. Továbbá az unióból célegyenesben van az „externális költségek internalizálása”, azaz a közúti közlekedés okozta társadalmi károkat (úthasználat, környezetszennyezés, balesetek...) a közúti közlekedéssel kívánják megfizettetni. Az MKFE főtítkárhelyettese hozzáfűzte, kár, hogy az EU a pozitív externáliákkal, mint például a fuvarozás gazdaságfejlesztő, élénkítő hatásaival nem foglalkozik!

Nincs egységes recept

Az elmondottakkal Karmos Gábor azt vázolta fel, hogy az elmúlt időszakban is már folyamatosan és nagymértékben növekedtek a közúti fuvarozás költségei. Ezért minden egyes vállalkozásnak magának kell a kitérésipontokat felkutatnia, egységes recept nincs a túlélésre. Minden vállalkozó ismeri a megbízói körét, azt a piaci környezetet, amelyben tevékenykedik, tudja a piaci lehetőségeket. Ami lényeges: minden vállalkozásnak kökeményen kalkulálnia kell, minden egyes költségelemet folyamatosan figyelni ajánlatos, meg kell találni a költségelemek közül a lehetséges legjobb megoldásokat, legyen az fuvarszköz vagy biztosítás... Meg kell tanulni a kis-, a mikrovállalkozásoknak a folyamatos informálódást, mindig képben kell lenni, ebben segít az érdekképviselő, de még a járműkereskedők is. Igen lényeges dologra hívta fel a figyelmet Karmos Gábor, amikor a derogációról beszélt. Mint mondta, nem elfelejtendő a szakmára váró komoly válto-



Karmos Gábor:
Nem elfelejtendő a szakmára váró komoly változás, ami 2009. május 1-jétől következik: megszűnik a kabotázsderogáció. 2004-ben, a csatlakozáskor 5 év átmeneti mentességet kaptak a magyar fuvarozók, nem vállalhattak belföldi fuvarokat az EU-országokban, cserébe az uniós országok fuvarozói sem teheték ezt Magyarországon

zás, ami 2009. május 1-jétől következik: megszűnik a kabotázsderogáció. 2004-ben, a csatlakozáskor 5 év átmeneti mentességet kaptak a magyar fuvarozók, nem vállalhattak belföldi fuvarokat az EU-országokban, cserébe az uniós országok fuvarozói sem tehetik ezt Magyarországon. Ennek néhány hónap, és vége, bárki jöhet Európából, és fuvarozhat mondjuk Pécs és Nyíregyháza között! Egyáltalán nem mindegy, hogy ezeket a fuvarfeladatokat magyarországi székhelyű vállalkozás végzi magyar alkalmazottakkal, vagy szlovákiai cég szlovák sofőrökkel. (Romániára és Bulgáriára még érvényes a derogáció.)

Karmos Gábor hangsúlyozta, most mindennél fontosabb a megfelelő fuvarszköz megvásárlása. A 70 000 fuvarszköz vizsgálva a csatlakozás óta 20 százalékkal megnőtt a járművek tonnakapacitása.

A járműpark a nagy teherbírású járművek irányába erősen eltolódott. Mostanában a termelési szerkezetek, logisztikai rendszerek érezhetően kezdenek átalakulni, ez a keresleti oldalon is érzeti hatását, nem

biztos, hogy olyan mennyiségben lesz szükség nagy teherbírású járművekre, mint eddig. A harmadik negyedévben már 20 százalékkal csökkent a fuvarozandó árumennyiség, miközben a statisztikai adatok szerint a fuvarfeladatok száma maradt a korábbi szinten. Ez a tendencia folytatódik, átrendeződés következik be, a vállalkozásoknak igen alaposan át kell gondolni a fuvarszközök kiválasztását. Idáig az volt a gyakorlat, hogy termelőegységek nem raktározta, a kamionok szolgáltak mintegy mozgó raktárként. A kisebb járművek használata felé terel a budapesti teherforgalmi stratégia is. Nagy valószínűséggel a 12 tonna feletti járművek csak engedéllyel hajthatnak be a főváros területére. Jóllehet a nagy bevásárlóközpontok Budapest határán, főleg az M0-s mellett található, de ettől még a belvárost is el kell látni. Az új rendszerben a feladatok megoldására szükséges lesz a kisebb, 12 tonna alatti jármű. Természetesen a 680 millió liter üzemanyag továbbra is nagy tartályautókban érkezik, a betonmixerek is nagy kocsit igényelnek, de néhány

kivételtől eltekintve a kisebb járműveknek jut inkább szerep a jövőben.

„Találkoztam boldog fuvarozóval”

Karmos Gábor elmondta, találkozott boldog fuvarozóval is. Az egyik dunántúli városban hét fuvarozó dolgozik, közülük az az egy elégedett, aki egy kis kocsival szállítja azt, amire éppen szükség mutatkozik, ha kell fát, ha szükséges minden mást. Még az is pozitívum, hogy be tud állni az udvarokba. Ez a jó példa arra, miképp lehet előnyösen kihasználni a pillanatnyi helyzetet. Ez a vállalkozó felmérte a piaci környezetet, és megtalálta azt a piaci szegmenst, ahol az ő egyetlen járművének mindig akad munkája.

Kitörési pontnak említette az MKFE főtítkárhelyettese a klaszterezést. Nyugat-Magyarországon már néhány fuvarozó összefogott, közösen határozzák meg az árakat, vállalnak feladatot. A dolog működik, meg lehet próbálni máshol is! Gyöngyössi István elmondta, az utóbbi időben gyakran előfordul, hogy a vállalkozók lemondják a megrendelt járműveket. Ezt a helyzetet a kereskedő kénytelen elfogadni. Az első negyedév rendelésállománya 40 nagy kocsit (normál esetben havonta legalább 25 ez a szám), ebből mindössze 12-13 a nyerges vontató (!), a többi már 18 tonnás, ami már beleillik a vázolt gondolatkörbe. A furgon kategóriában nem csökken a megrendelés, illetve az éveken át tartó csökkenés után úgy tűnik, a közepkategóriás járműveknél megrendelésnövekedés látható. Egy nem túl régi szerelvény beszámításával könnyen el lehet indulni két

közepkategóriájú jármű vásárlásához. (Egy hároméves szerelvény fél áron értékesíthető.) Régebben azt mondták a kereskedők, rengeteg előnyük van az új járműveknek – persze hosszú távon. De ki gondolt most hosszú távra, a megmaradás került előtérbe. Annyi bizonyos, egy-másfél évet eltart a krízis, lehet még tovább is, most arra kell koncentrálni, hogy ezt az időszakot túléljék a cégek (ha nincs konkrét megbízás a jelenlegi autóparkjukra, akkor a járműmix átalakításával, kisebb, rugalmasabban kihasználható járművek beszerzésével szerezhetnek újabb fuvarokat vállalkozóink a megváltozott körülmények között). Érdekes módon a saját árut fuvarozók inkább mernek bármilyen járműben gondolkodni, mint a szállítványozókkal dolgozók.

Nem marketing, hanem túlélési stratégia

Gyöngyössi István hangsúlyozta, amikor elkezdtek gondolkodni, nem egy Iveco-akció járt a fejükben, nem az volt a szándék, hogy Iveco közép- és könnyűkategóriás jármű vételére buzdítsák a vállalkozókat, hanem az MKFE-vel túlélési stratégiákat vázoljanak fel. Nyilvánvaló, ha ebből valamilyen előnye származik az Iveconak, annak örülnek, de ha az általuk felvetett ötletből a többi hozzájuk hasonló gyártó is részesedik, természetesen az sem probléma. Számukra az a legfontosabb, hogy a vásárlói bázisuk, melyet a kis- és közepvállalkozások alkotnak, túléljék a válságot, mert a nem létező vállalkozó soha nem vesz autót, csak a dolgozó, működő vállalkozás!

Papp Erzsébet



NEMZETKÖZI GÉPKOCSIVEZETŐK!

Érdekképviseletet akartok?

Keressétek a NeHGOSZ-t, az U.I.C.R. magyar képviseletét!

Címünk: 2220 Vecsés, Új Ecséri út 2.

Tel./fax: (06-29) 357-985 • e-mail: elnok@nehgosz.hu

Nemzetközi útjaitokon az U.I.C.R.-t,

a Hivatásos Gépkocsivezetők Nemzetközi Szövetségét hívjátok!

