

HELYZETKÉP SZERTE AZ ORSZÁGBAN

Találkozások

HÁROM CÉGVEZETŐ MÚLTRÓL, JELENRŐL, TERVEKRŐL

Az ország három különböző pontján, Nagymaroson, Cegléden és Szolnokon tevékenykedő vállalkozókkal találkoztunk: a Batki Trans Kft., a Veres Kft. és a Juhász-T Kft. vezetői osztották meg velünk gondjaikat.

BATKI TRANS SZÁLLÍTÁSI ÉS SZOLGÁLTATÓ KFT.

Sokoldalú járműflotta, saját fuvarszervezés

Batki László, a Batki Trans Szállítási és Szolgáltató Kft. és a Batki Logistic Szállítmányozó és Szolgáltató Kft. ügyvezető-tulajdonosa Nagymaroson született, és itt alapította meg vállalkozásait. Autószerelőként került kapcsolatba a járművekkel, majd 1994-ben megvette első használt teherautóját. A fejlődés 1996-ban indult el, azóta évente átlag három-négy járművet vásárolt. A vállalkozások jelenleg mintegy hetven gépkocsival rendelkeznek. Száz járművezetőt foglalkoztatnak, mivel több olyan fuvarjuk is van, melyhez két gépkocsivezetőre van szükség. A módszer lehetőséget nyújt a járművek hatékony kihasználására, így alkalmazkodni tudnak a munka- és pihenőidő-előírásokhoz. Nem ritka, hogy a gépkocsivezetőket hazafelé, az országhatár átlépésekor egy pihentető sofőr váltja le. A gépkocsivezetők a környékbeli településekről valók. Nem ritka közöttük az olyan, aki már több mint tíz

éve itt dolgozik. Igazi megbízható, minőségi munkát nyújtó törzsgárda alakult ki az elmúlt évek folyamán.

És évek során kialakult jó kapcsolatok alapján többnyire saját maguk szervezik meg a visszfuvarokat is. Ezt a módszert részesítik előnyben a speditőrökön keresztül szervezett fuvarokkal szemben, így könnyebben jutnak az elvégzett munka után a fuvardíjhoz. Az irodai munkákat hatan látják el. Közülük hárman fuvarszervezők, egy pénzügyes, egy irodai adminisztrátor és maga az ügyvezető, aki a feladatok összefogásán kívül a járművek lízingelésével és a pénzügyekkel kapcsolatos tennivalókba is belesegít. Az ügyvezető fia egyre inkább bekapcsolódik a társaság munkájába. Egyelőre a fuvarszervezési és a gépkocsi-vezetői teendőkkel ismerkedik. Batki László szeretné, ha fia minden munkafolyamattal és az előírásokkal tisztában lenne, mire átadja neki a stafétabotot.

Pályafutásuk elején egy belga céggel kerültek kapcsolatba, melynek mai napig is szállítanak. A bűtorszállításhoz társult

az autóalkatrész-kivétel, és ez a kör bővült értékes áruk szállításával, erre a célra vették a dobozos autókat. Az ügyvezető nem kis büszkeséggel beszélt arról, egy vezető európai bútorgyártó üzemei között just in time direktveői szállítási rendszerben látják el a logisztikai feladatokat, és elsők között voltak, akik hasonló megbízást kaptak egy hazai autógyártótól. A gépkocsiparkban szinte minden megtalálható: az egypalettástól az ötpalettás furgonon keresztül a megaszerevényig, a ponyvástól a hűtősig. A széles igényeknek megfelelő járműparkot azért alakították ki, hogyha egy megrendelőnek újabb elvárása van, azt is ki tudják elégíteni, nem kell más fuvarozóhoz fordulnia. Ha kell, a repülőterre viszik a megbízó vendégét, ha kell, 24 tonnás kamionnal árut szállítanak. A járművek között a Mercedesek, az MAN-ek és a Schmitz pótkocsik vannak többségben, a speciális egytengelyes pótkocsikat a Heves Ponyva Kft. készítette. Hogy milyen autót vásárol a cég, a tulajdonos-ügyvezető dönti el. Saját maga is felül a volán mögé, látja, milyen egy jármű fogyasztása, szervizigénye. Fontos szempont még, hogy milyen a márka európai szervizhálózati lefedettsége. Ez évre nem tervezi új jármű beszerzését, várja, hogy kifussanak a lízingek, azzal csökkenek a vállalkozás költségei. Tervezte egy újabb telephely és raktár kialakítását a 2/A út mellett, de a jelenlegi helyzetben ezt szünetelteti. A minőséget helyezik előtérbe, szeretnék a meglévő járműparkot minél jobban kihasználni. Ha szükséges, több váltósofőrt vesznek igénybe, több pótkocsit használnak. Eddig is alkalmazták az előrakást: a megrakott pótkocsit egy belföldi járművel elviszik a határig. Fontos számukra az új vevők megtalálása. Olyanokra számítanak elsősorban, akiknek a speciális igényei találkoznak a társaság nyújtotta komplex lehetőségekkel.

Elsők között voltak a digitális tachográf itthoni használói

között. Jelenleg mintegy negyven autóban van digitális tachográf, és tapasztalják előnyeit, hátrányait. Összevetve a hazai és külföldi bírságolási rendszereket, az ügyvezető úgy látja, itthon ezt az eljárást humánusabbá kellene tenni. Irreálisan magasnak tartja a büntetési kategóriákat. Véleménye szerint például egy egyperces bemozdulásért sok a négyszázezer forintos büntetés. Úgy gondolja, az érdekképviseleteknek többet kellene ez ügyben tenniük.

VERES KFT.

Túlméretes szállítás és márkaképviselet

Veres József a ceglédi Veres Kft. alapítója és fiával együtt ügyvezetője. 1971–72-ben kiskaprosként kezdett vállalkozni, és hogy gépek közelében legyen, bérfűrészeléssel kezdett foglalkozni. Később magánfuvarozó, ezután egyéni vállalkozó lett, és 1999-ben alapította meg a kft.-t. Amíg nem kaphatták meg a magánfuvarozói engedélyt, bányaműveléssel foglalkoztak, rendszám nélküli autókkal látták el a bánya területén adódó feladatokat. Ahogy lehetőség nyílt a nemzetközi fuvarozásra, Veres József fia belevágott, és az új autókra megszerezte a nemzetközi engedélyt.

Jelenleg több mint száz autóval rendelkeznek. A járműpark nem egységes: DAF, MAN, Volvo is van köztük, mindig a feladatnak megfelelő választják. A vállalkozás a Faymonville AG által gyártott nehézfélpótkocsikat forgalmazza, és a Gigant cégcsoport által gyártott termékek – tengelyrendszerek, légrugók, mechanikus rugók és légtartályok – kizárólagos kereskedelmi képviselője és szervező.

A fuvarozás helyzetét igen nehéznek ítéli meg Veres József, mivel túlságosan sokan vannak a piacon. A cég helyét már a kezdetben azzal próbálták meg biztosítani, hogy olyan tevékenységet választottak, amivel csak kevesen foglalkoznak. 1992 óta végzik a

Batki László ügyvezető-tulajdonos: A minőséget helyezzük előtérbe, szeretnénk a meglévő járműparkot minél jobban kihasználni. Ha szükséges, több váltósofőrt veszünk igénybe, több pótkocsit használunk. Eddig is alkalmaztuk az előrakást: a megrakott pótkocsit egy belföldi járművel elvisszük a határig





Veres József ügyvezető:
A hazai fuvarozás sokkal rosszabb helyzetben van a nyugatinál. Ott ha valaki például feltesz egy zöld rendszámot, annyit fizet, amennyit dolgozik. Itthon viszont minden forgalomban levő jármű után kell fizetni, hiába nincs munkája. A hazai fuvarozók versenyhelyzetét nagyban rontja ez a különbség



túlméretes áruk szállítását. Kor szerű, 20-30 méteresre széthúzható és akár 50 méterre is építhető járműveket szereztek be, és szállítottak hosszú anyagot Nyugat-Európába. Ma már vilámost, repülőgépet, hídelemeket egyaránt tudnak szállítani. Ha kell, 120 tonna raksúlyt is továbbítanak, megvannak az ehhez szükséges technikáik. Az ügyvezető szerint a hazai fuvarozás sokkal rosszabb helyzetben van a nyugatinál. Ott ha valaki például feltesz egy zöld rendszámot, annyit fizet, amennyit dolgozik. Itthon viszont minden forgalomban levő jármű után kell fizetni, hiába nincs munkája. A hazai fuvarozók versenyhelyzetét nagyban rontja ez a különbség. Véleménye szerint az érdekképviseleteknek kellene fellépni azért, hogy egész Európában egységes legyen a rendszer. Hasonlóképpen hátrányos a magyar fuvarozók számára a túlsúlydíj. Ha egy hazai jármű Hegyeshalomtól Röszkéig végigmegy, magasabb díjat kell befizetnie, mint Angliától

Hegyeshalomig. Szintén hátrányt jelent a hazai vállalkozások vezetői számára, hogy ha például egy gépkocsivezető nem tölti ki megfelelően a menetlevelet, a céget bírságozzák meg. Ezáltal kizárják a vállalkozást bizonyos CEMT engedélyből, mivel akinek közigazgatási bírsága volt három éven belül, nem részesülhet CEMT engedélyben. Nem tartja megfelelő módszernek, hogy ha egy gépkocsivezető – akár véletlenül, akár akarattal – hibázik, kárt okoz, a cégnek kell a tettért felelősséget vállalnia. A vállalkozás vezetője úgy látja, a nehéz gazdasági helyzetben a több lábbon állás, a színvonalas szolgáltatás és a magas minőségű technika biztosíthatja a felszínen maradását. Ezt csak úgy tudják elérni, ha fejlesztenek: 2008-ban egy 250 tonna teherbírású autódarut vásároltak, telephelyükön kialakítottak egy vizsgabázist, ahol januártól indul a műszaki vizsgáztatás. Olyan trélereket és teherautókat szereznek be, melyek még nagyobb súlyt bír-

nak el. Mindezzel azt reméli, lépéselőnyhöz jutnak a hasonló cégekkel szemben.

JUHÁSZ-T NEMZETKÖZI SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI KFT.

Szállítmányozóból áru fuvarozó vállalkozás

Juhász Mihály, a szolnoki Juhász-T Nemzetközi Szállítmányozási Kft. tulajdonos-ügyvezetője elmondta, kereskedelmi céggként 1994-ben alakult a vállalkozás. Arra gondoltak, ha saját eszközzel szállítják az árut, spórolni fognak, ezért járműveket szereztek be. Mivel az ötlet bevált, ezért még több autót vásároltak, majd nemzetközi fuvarozással is kezdtek foglalkozni, és a fuvarozás vált fő tevékenységgé.

Jelenleg 25 nagy kocsival és furgonokkal dolgoznak, de jelentős alvállalkozói kört is foglalkoztatnak. Mercedes és MAN típusú nyerges vontatók, 7,5 tonnás MAN-ek, 1 tonnás Volkswagének, valamint Schwarzmüller és Kögel félpótkocsik alkotják a járműparkjukat. Az autók átlagéletkora jelenleg négy év, mely igen jónak mondható. A pótkocsik 13,62 x 2,5 méteresek, valamint 2,75-től 3 méteres belmagasságúak, 94-től 100 m³-ig rakodhatók. A zajszegény járművek jogosultak az ausztriai éjszakai közlekedésre is. A cégnél több mint negyvenen dolgoznak, köztük harmincnégy gépkocsivezető.

Korábban elsősorban Nyugat-Európába jártak, most kezdenek kelet felé: Románia, Ukrajna irányába bővíteni, ehhez

hozzájárult az is, hogy mióta Románia uniós taggá vált, sokkal könnyebb a határon átkelni. Az ügyvezető szerint a mai fuvarhelyzet megkívánja a piacnyitást. Úgy látja, a gazdasági fejlődés eredményeként ma több áru érkezik Romániába, mint Magyarországra, ebből szeretné, ha a cége is részesülne.

A fuvarozók helyzetéről szólva az ügyvezető elmondta, itthon 2008-ban a nehéz gazdasági helyzetnek köszönhetően lényegesen csökkent az exportimport, és ezt a fuvarozók rögtön érzékelték. A valutaárfolyamok alakulása miatti árfolyamvesztés nehezen kezelik a fuvarozók, hasonlóan az év első részére jellemző magas üzemanyagárból adódó helyzethez. Továbbá az uniós csatlakozás óta sok gondot jelent a fuvarozók közötti túlkínálat.

A szakmában adódó problémák miatt az ügyvezető nem tervez fejlesztést, úgy látja, a járművei számát nem szabad növelni, csak minőségi cserében gondolkodik. Szolgáltatásuk színvonalasabbá tétele érdekében a szállítás gyorsaságát és mennyiségét szeretné hatékonyabbá tenni, miközben az egyéni igényeket is szem előtt tartják.

Meruk Rózsa

Batki Trans Kft.
2626 Nagymaros, Deák F. u. 10.
Tel.: 27/594-406

Veres Kft.
2700 Cegléd, Alszegei út. 43.
Tel.: 53/585-011

Juhász-T Kft.
5000 Szolnok, Kolozsvári út 36.
Tel.: 56/377-280

Juhász Mihály
tulajdonos-ügyvezető:
2008-ban a nehéz gazdasági helyzetnek köszönhetően lényegesen csökkent az exportimport, ezt rögtön érzékelték. A valutaárfolyamok alakulása miatti árfolyamvesztés nehezen kezelik a fuvarozók, hasonlóan az év első részére jellemző magas üzemanyagárból adódó helyzethez

