

MKFE HÍREK TAGI TALÁLKOZÓK

„A fuvaros van a legnehezebb helyzetben”

VÁLSÁGKEZELÉS, TÖRVÉNY-ELŐKÉSZÍTÉS, „VÉLEMÉNYROVAT”

„Egy érdekképviseleti szervezet érdekvényesítő munkájának nagyobb hányada eredménytelen, és csak kisebb hányada eredményes. De előre nem lehet tudni, melyek azok a munkák, ahol eredményt lehet elkönyvelni.” – kiemelés **Karmos Gábor**, az MKFE főtítkárhelyettese előadásából.

Az MKFE életében hagyomány, hogy az éves Országos Küldöttközgyűlést tagi találkozók előzik meg. Korábban ezeken a rendezvényeken került sor a küldöttek megválasztására, de miután az egyesület megváltozott alapszabálya szerint csak két évente kell küldötteket választani, a tagi találkozók célja, feladata is átalakult. Alkalom nyílik ilyenkor az elmúlt év értékelése mellett a személyes tapasztalatcserére és olyan szakmai előadások meghallgatására is, amelyek segíthetnek a mindennapi munkában vagy legalább is ötletet, tanácsot, megerősítést kaphatnak a vállalkozók ebben a sokat emlegetett válsághelyzetben.

Ezúttal Debrecenben, Győrött és Budapesten tartottak tagi találkozókat. A program lényegében mindenütt megegyezett: szakmai előadások, majd részletes tájékoztatás az egyesület szolgáltatásairól és érdekképviseleti munkájáról. Mindenütt jutott idő a párbeszédre, a kérdésekre-válaszokra. Összeállításunkban az előadások néhány érdekes részletét ismertetjük, s megszólaltatunk MKFE-tagokat is, vajon ők hogy látják a szakma helyzetét, s mit várnak az egyesülettől.

A csalás válságnövelő tényező

Valljuk be, még ma is a legtöbben úgy képzelik el a tudósokat, hogy ülnek a külvilágtól elzártnak, és bár nagyon okos emberek, a valóságról nem sokat tudnak. Erre a közhelyre cáfolt rá Dr. Hámori Balázs, a Corvinus Egyetem tanszékvezető egyetemi tanára és Dr. Földesi Péter, a győri Széchenyi Egyetem tanszékvezetője.

Hámori professzor, Válságkezelés a gazdaságban című szövegrészlet, izgalmas, gyakorlati tapasztalatokkal és keserű humorral megtűzdelt előadásában a többi közt a válság okairól szövegezte. Mindenekelőtt a hitelrendszer vezetett idáig, az, hogy a bankok nyomást gyakoroltak az emberekre: cseréljék ki az autójukat, vegyenek új lakást, nem baj, ha nincs pénzük, kapnak kölcsönt. Felmerül itt a piacfelügyelet felelőssége is, hiszen a valóságban nincs nulla százalékos thm. Ilyesmi csak az újságban létezik, és meg kellene tiltani a hirdetését. Rosszul hangzik, de sajnós az az igazság, hogy nem kell mindenkinek megmenteni. Időben kell elbocsátani a fölösleges, különösen a rosszul teljesítő munkatársat, felszámolni, megszabadulni, kiszállni a veszteséget ígérő cégből. „Hagyjuk a válság tisztító hatását érvényesülni” – tanácsolja. A megoldások sokszor fájdalmasak, és ezt nem szabad elhallgatni. Az eddig növekedésre szocializált menedzsereknek újra kell értelmezniük a teljesítmény fogalmát, tudomásul kell venniük, hogy a jelenleg a szinten tartás is lehet jó eredmény.

Azok az országok élnek túl nagyobb traumák nélkül a válságot, ahol az ellenzék és a kormány összefog. Ez vállalati szinten is igaz.

Magyarország és tegyük hozzá egész térségünk évszázadok óta úgy szocializálódott, hogy az államot be kell csapni, mert különben nem maradsz életben. A magyar állam túlszabályoz. És persze az állam is évszázadok óta csal: hogy lehet úgy gazdálkodni, hogy folyton – akár év közben is – változtatják a szabályokat?! Az anarchikus helyzetre pedig



A budapesti tagi találkozó elnöksége

ráfizetünk. Ha a bizalmatlanság nő, akkor a bizonytalanság is nő. Ez nem a válság, hanem a mentalitás kérdése Kelet-Közép-Európában.

A csalás piaci kudarchoz vezet. A gazdaságban elburjánzó csalás nemcsak morális, hanem gazdasági válságnövelő tényező. Naivitás lenne azt hinni, hogy a személyes példamutatással megváltoztathatjuk a helyzetet. Itt valóban csak a kölcsönös bizalom segíthet. E nélkül akkor sem javulhatnak a magyar vállalkozások, ha ősszel megfordul a trend, helyre áll az USA-ban a gazdaság, és talán fél évre rá ez már nálunk is érezhetővé válik. Válságkezelés a logisztikában című előadásával kapcsolódott a Hámori professzor által elmondottakhoz Dr. Földesi Péter, a győri Széchenyi István Egyetem tanszékvezetője, aki emlékeztette hallgatóságát arra, hogy a GDP egy százalékos növekedése 2-3 százalékos növekedést hoz a közlekedési, szállítási iparban. Csakhogy sajnós ennek a fordítottja is igaz: a GDP csökkenése a logisztika területén legalább kétszeres csökkenést okoz.

Gazdasági válság idején átértékelődik a fontossági sorrend. A használati érték fontosabbá válik, mint a helyi és az időérték. Ezt tudnia kell annak, aki üzleti tervet készít. A tanszékvezető tapasztalatai szerint elképesztő a tudatlanság, különösen a vevők körében. Ugyanakkor a logisztika olyan, mint a foci, mindenki (azt hiszi), ért hozzá. Márpedig ez szakma, amire képezni kell! Elterjedt nézet, bizonyos fokig igaz is, hogy a vevő a király! De ki a vevő? Aki fizet! Az a megbízó, aki 120 napja nem fizet, és nem is fog fizetni, az nem vevő, hanem tolvaj. Aki nem fizet, annak ne dolgozzunk – szövegezte fel a fuvarozókat az előadó.

A magyar jogrendszer nem alkalmas a piactisztításra, ezt nekünk kell megtennünk. A legnehezebb helyzetben a fuvaros van: fizet mindenért, ő meg csak hónapokkal később, vagy rossz esetben egyáltalán nem kapja meg a fuvardíjat. Olyanok vagyunk, mint az egér a két cintányér között. Nekünk ki kell fizetni minden költséget és még az adót is, mi meg várhatunk a sorunkra. A bank- és folyószámlahitel régebben lehetővé tette, hogy addig is megéljünk, míg a pénzünkhöz jutunk, de ma már ez sincs. Nagy cégek merik leírni, hogy 80-180 napra fizetnek! Ilyen ne legyen. A tanszékvezető úgy véli, az innováció az igazi kitörési pont a vállalkozók számára. Aki nem kezd ezen gondolkodni, az két év múlva sem lesz sehol. Végezetül arra hívta fel a figyelmet, hogy amikor majd helyreáll a gazdaság, biztosan nagy kereslet mutatkozik, rengeteg lesz a munka. Mert most mindenki visszatartja a megrendelést, akkor majd nem lesz alapanyag, és kevés lesz a logisztikai kapacitás. De ez nem tarthat tovább fél évnél...

Nőtt a taglétszám

Galambos István, az MKFE társelnöke, az Árufuvarozási tanács elnöke a tanács elmúlt évi munkájáról számolt be. Az egyesület taglétszáma összességében 10 százalékkal nőtt. A tagok tulajdonában lévő járműállomány nagyrészt 10-12 darab, tehát többségük kis és középvállalkozó (nem mikro). A tagság száma 2100, a járműveké 25 ezer, a gazdasági erő 900 Mrd forint. Mit tett a tagságért a tanács, illetve az elnökség? A budapesti behajtási rendelet ellen próbál-

Az alábbiakban az egyesület tagjainak véleményéből adunk ízelítőt

■ **Hamburger József, Tata****abánya:** a válságnál súlyosabb gond, hogy az a bevételünk sincs meg, ami látszólag létezik, mert a megrendelők nem tartják be a fizetési határidőt. A hatóságok pedig nem hajlandók arra, hogy csak a mi szakmánkat szabályozzák.

■ **Budai László, Báb****olna:** El kellene érni, hogy újra napirendre kerüljön a szállítmányozási törvény, mert kiszolgáltatottak vagyunk a táskás fuvarszervezők miatt.

■ **Kapusi Péter, Bud****apest:** a magyar ellenőrző hatóságok sokat tehetnének a hazai fuvarozás érdekében. Sokkal bátrabban, határozottabban kellene a külföldi versenytársakat ellenőrizni. Arról nem beszélve, hogy sokszor a szakértelem, a felkészültség hiánya tartja vissza őket attól, hogy eljárjanak a szabálysértő külföldiekkel szemben. Mindenki tudja, hogy a franciák vagy a lengyelek milyen kemények. De az orosz pénzügyőrök is nyitva tartják a szemüket: nemrégiben 16 (!) litván kamiont fordítottak vissza, amelyek magyar áruval akartak határt lépni, és természetesen nem volt harmadik országos engedélyük.

■ **Varga József, Mark****az:** Ebben a súlyos gazdasági helyzetben, amikor a szabályok és az adók folyton változnak, az érdekvédelem lenne a legfontosabb feladata az MKFE-nek. Mindenki feléli vállalkozása vagyonát, ugyanakkor még mindig itt vannak

a piacon azok, akiknek rég el kellett volna tűnniük. A becsületes vállalkozók vannak bajban, és belehalnak ebbe a tisztességtelen versenybe. Mi nem akarunk a Rynart sorsára jutni, nem vállalunk el mindent csak azért, hogy forogjunk. Képtelenségnek hangzik, de vannak, akik rezi költség alatt – 40-41 centért – is elviszik az árut. Mostanában egyre gyakrabban jut eszembe szegény Kocsis Pali a Közlekedési Felügyelettől, aki már 15 éve azt kérdezte tőlünk, minek veszték kamiont.

■ **Mancsi János, Szeksz****árd:** Jók voltak az előadások, de mint-ha mindig körben forognánk. Elfogyott az energiánk, talán a kedvünk is az ötleteléstől. Nem az egyesület vezetőségét vagy a munkaszervezet hibáztatom, hiszen nekünk kellene megmondanunk, mit akarunk. Meg kellene határozni azt a néhány kiemelt szempontot, aminek érdekében az MKFE fellép. És segítség kellene a túléléshez, mert egyre mélyebb az a gödör, amibe a szakma belecsúszott. Jó, hogy érdekes előadásokat hallgathattunk, az is, hogy mindenki elmondhatja a magáét, de aztán megint szépen hazamegyünk, és nem történt semmi. Szörnyű, hogy vannak kollégáink, akiknek az egészsége is rámege a válságra. Talán azért is hasznosak a tagi találkozók, mert ilyenkor kiszakadunk a napi verkleiből, abból a feszültségből, amit mindannyian átélünk.

tunk harcolni. Tompítani lehetett az eredeti elképzeléseken, és van néhány megbízó, aki hajlandó fizetni. Az engedélyeztetési eljárást kicsit fel lehetett gyorsítani. Programunkban szerepelt a hétvégi forgalomkorlátozás módosítása, a bírságrendelet felülvizsgálata, a szakképzési hozzájárulás felhasználhatósága, a jövedéki adó csökkentése, a gépjárműadó-visszatérítés, az illetékcsoökkentés, az útdíjrendszer, a 30 napos fizetési határidő inkasszóval kombinálva, a járműberuházás, az egyablakos ügyintézés, a járművek egyszerűbb forgalomba helyezése.

A tanács tagjai áttekintették a kormánnyal kötött megállapodások helyzetét. Az elmúlt tíz évben 42 pontban állapodtak meg, ebből több is hasznos volt. A legutóbbi 7 pontos megállapodásból viszont összesen egy valósult meg.

Nedeczky Tibor társelnök, a Személyszállítási tanács elnöke elmondta, hogy bár a személyszállítók létszámuk szerint kis részt képviselnek az egyesületben, rendszeres szakmai programjaikkal, az elnökségben végzett munkájukkal tevékeny részesei az MKFE életének. Létszámuk egyébként az elmúlt egy évben tíz százalékkal nőtt, amiben nyilván szerepe van nyílt szakmai napjaiknak.

A közösségi busz-iskolabusz kérdés kezd állandósulni. Szakmai

kihívást jelent már azért is, mert ők kaphatnak támogatást, a vállalkozók nem. Úgy ítélik meg, hogy a személyszállítás válságban van. A vállalkozóknak nincs pénzük fejlesztésre, és egyre inkább nő a kiszolgáltatottságuk. Abban, hogy a sokak által emlegetett és mindenki által bírált Közúti Közlekedési Törvény módosítása és az új bírságrendelet tervezete megszülethetett, az MKFE két elnökségi tagjának, dr. Kocsis Ritának és Galambosi Imrének meghatározó része volt. Rengeteget dolgoztak, és sok tekintetben nagyon eredményesen.

Évekkel ezelőtt maguk a fuvarozók szorgalmazták, a hatóságok szűrjék ki az illegális tevékenységet végzőket. Csakhogy hamarosan bebizonyosodott, az 57-es számú bírságrendelet nem védi a piacot, a versenyképességet pedig hátrányosan befolyásolta. Jobbizonytalanságot okozott, hogy ahány hatóság, annyi-féle módszert alkalmaztak, beleértve a járművisszatartást is.

Az MKFE elnöksége végül is létrehozta a bírságolási munkabizottságot, amely feladatult kapta az új rendelet előkészítését. A várható eredmények röviden:

- Csökken a bírságösszeg.
- Annak a vállalkozásnak a járművét, amelytől a bírság Magyarországon adó módjában behajtható, nem lehet visszatartani.
- Nem lehet bírságotlani, ha el-

háríthatatlan akadály (vis maior) fordul elő.

■ A fellebbezéssel egy évig nem támadott rendelkezés jogerős.

■ A szakmai útmutatás és a koordináció feladatát a Nemzeti Közlekedési Hatóság látja el.

■ Pontosítja, hogy melyik hatóság mit és hol tehet meg.

■ Amin viszont egyelőre nem sikerült változtatni: a bírságbevétele változatlanul nem az Államkincstárt, hanem az ellenőrző hatóságot illeti meg.

■ Az új bírságrendelet tervezetében várhatóan megmaradnak a súlyos szabályszegések szankciói. Toleránsabb lesz ezzel szemben a vezetési és pihenőidő szabályok kismértékű megsértése esetén a bírság. Ugyancsak toleránsabb bírságok várhatók a kismértékű túlsúly és a nem jelentős okmányvezetési hiba, valamint a közlekedésbiztonsági szempontból lényegtelen szabályok megsértése esetén

■ A kiszabható bírságmaximumokat rögzítik. Komplex ellenőrzési és bírságolási útmutató készül.

■ A hatóságok pedig előre egyeztetett éves terv alapján ellenőrzik a járműveket.

Tagi
találkozó
Győrben

Az érdekekről és képviselietükről

Karmos Gábor főtitkárhelyettes új szempontból közelítette meg az egyesület tevékenységének ismertetését. Előadásának címe: Az MKFE érdekképviselési munkája – a munkaszervezet megközelítésében. A főtitkárhelyettes közös gondolkodásra kérte a találkozók résztvevőit, mert vannak kérdések, amelyekre együtt kellene választ találni.

Mi szükséges egy szervezetbe tömörült érdekközösség érdekérvényesítéséhez? Az előadó szerint 3 T: tagság, tőke, tudás és a megfelelő szervezet.

Mindezeket együtt alkotja a tagság, a választott tisztségviselők és a munkaszervezet, illetve a közöttük való munkamegosztás és együttműködés. Egyáltalán

meghatározható-e egy szervezet érdekérvényesítési célja? A legtöbben azt mondják, az érdekképviselésnek a kormánnyal szemben kell képviselnie a tagságot. Ennél valójában sokkal többről van szó: például bizonyos társadalmi szervezetek (környezetvédők), nem fizető megrendelők, külföldi versenytárs, hatóságok, akár olyan magyar vállalkozások, amelyek nem tisztességes szereplői a piacnak, stb... Felmerül az a kérdés is, hogy melyek lehetnek az érdekérvényesítés eszközei. Ezek az állásfoglalástól, az egyeztetéstől, a rendezvényektől, a hazai és nemzetközi lobby-tevékenységtől, a PR eszközökön át a gyűlemfelkeltő akciókig, a gyűlékezési jog alkalmazásán át a tevékenység átmeneti felfüggesztéséig terjedhetnek.

Az érdekvédelmi munkát a „körülmenyek”, így a fuvarpiaci helyzet, a logisztikai hatások, a makrogazdasági környezet, valamint a szűkebb és tágabb értelemben vett politika is befolyásolják, mégpedig alapvetően.

Rojkó Júlia

