

Huszonöt éve veszik sikerrel az akadályokat

Idestova negyed százada tölt be fontos szerepet a magyar fuvarozási ágazatban a nagytarcsai telephelyű Protruck Kft. Czákó Lászlóval, a kft. ügyvezető igazgatójával az elmúlt évek eredményeiről, a piaci nehézségekről és az ideai terveikről, és az ágazat helyzetéről beszélgettünk.

Idestova 25 évvel ezelőtt alakult meg a cég. Milyen volt az indulás?

Vállalatunk 1992-ben alakult meg, de a mai tevékenységre csak 2003-ban kötöttünk szerződést a ZF Austriával a magyarországi képviselői ellátásra, majd 2008-ban már közvetlenül a ZF gyárakkal kötöttünk megállapodást. Az az év más téren is nagy változást hozott: bár már korábban elkészült egy új telephely terve, de ekkor kezdtük meg az új, nagytarcsai telephelyünk kialakítását. Ehhez több, akkor új nyugat-európai szervizbázis tapasztalatait vettük igénybe, így a kialakítás végül egy kifejezetten erre a tevékenységre épült. A telep kialakításakor az akkor elérhető legmodernebb technológiát, és műszaki megoldásokat vettük figyelembe, aminek következtében még ma is a legkorszerűbbnek tekinthető Európában. A régi műhelyből gyakorlatilag semmit nem hoztunk át, még a kéziszerszámokat, minden berendezést és célszerszámot kicseréltünk. A teljes beruházás akkori értéken számolva több mint 600 millió forintot tett ki.

Megtérült ez a beruházás?

Ezt az iparágat komolyan érintette a válság, a járműbeszerzések elmaradása, a beruházások halasztása miatt. Ennek hatása alól mi sem tudtuk kivonni magunkat, a kapacitásaink kihasználtsága a megrendelések a tervezettnél lassabb fejlődése miatt csak a tervezettnél lassabban tudott feltöltődni, – és még mindig nem tartunk a végén, még mindig vannak szabad, kihasz-



A Protruck az ideai BUSEXPO kiállításon is bemutatta a legújabb technológiát



nátlan kapacitásaink, és csak részben a megrendelések visszaesése miatt.

Milyen más probléma merült még fel?

Már mi is érezzük a szakemberhiányt, ami ezen a területen már országos méretű. Egy-egy létszámbővítésnél csak nehezen tudunk megfelelő, új munkatársat találni. Szinte folyamatosan van nyitott állásunk, amelyre nem találunk embert. Mindig elébe megyünk a piaci igénynek, de szembesülünk azzal, hogy hiába bővítenénk a kapacitásainkat, egyszerűen nincs kivel. Jelen pillanatban, akár a holnapi nappal is készek lennénk akár tíz százalékkal is növelni a létszámot. Külön nehézséget okoz, hogy a szakterületünk speciális tudást igényel: egy-egy munkatárs betanítása, a termék-, és technológiaismeret elsajátítása akár egy évet is igénybe vehet, és ez is csak abban az esetben, ha a felvett új munkatárs már rendelkezik a szükséges szakképesítéssel. Tehát, ha most felvennénk ezeket az embereket, legkorábban a jövő év elején jelentkezne ennek hatása a kapacitásaink bővülésében.

A válság már sok tekintetben véget ért az ágazatban, Önök milyen eredményeket várnak az ideai évről?

Az elmúlt években egy nagyon enyhe fellendülést mutatnak a számok, de a forgalom összetétele is komoly átalakuláson ment át, ennek ellenére végig éreztük a válság és a piac bizonytalanságának a hatását, de összességében mindig sikerült kiegyenlítenünk ezeket a hatásokat, siker-

rel vettük az akadályokat. Magunkkal szemben az az elvárásunk, hogy a hagyományos területeinken erősítsük a piaci jelenlétünket, ebbe beleértve a hagyományos szervizes és értékesítési forgalmat, rugalmasan igazodva a piaci igényekhez, és a kereskedelmi tevékenységünket részegységek forgalmazásával is bővítjük, elsősorban javítóműhelyek számára kínálva ezt a termékcsaládot. Ennek a felfutása ez év, és a következő évek feladata. Egyelőre úgy tűnik, hogy szerény, de tisztességes növekedést tudunk elérni az árbevételben, és értékesítési volumenben is, de ez nagyban függ a piaci folyamatoktól. Jelenleg még a 2016-os év sem mutat lényeges változást, voltak jelek a buszgyártás, illetve forgalmazás beindulására, de olyan mértékű piaci növekedés, amely az előrejelzésekből várható lett volna, végül is nem következett be. Évente a piacon legalább 800, de inkább 1000 új buszt kellene beállítani, csak azért, hogy szinten maradjon a buszpark életkora, ami jelenleg is túl magas, mintegy 17 év. Azonban ahhoz, hogy ezt az indokolt, 10 körüli legyen a buszok életkora, ennek a volumennek kétháromszorosára lenne szükség.

Jelentős az érdekképviseleti tevékenységük is

A piacon szinte minden érdekképviseleti szervezettel is kapcsolatban állunk, a NiT Hungary-val való kapcsolattartás is segít ahhoz, hogy tisztában legyünk a piaci szereplők problémáival, amelyekhez így alkalmazkodhatunk, megoldásokat kínálhatunk. Ez nem egy egyoldalú kapcsolat, hanem egy kölcsönös együttműködés, amelynek egy része, hogy az olyan, a szakma szempontjából kiemelt fontosságú rendezvényeken is részt veszünk, mint az évente megrendezett Busexpo, amelynek kezdetektől fogva támogatói vagyunk. Mindig arra törekedtünk a megjelenésünkkel, hogy a piaci szereplői képet kaphassanak nem csak a tevékenységünkről, hanem a legmodernebb technológiákról, trendekről is. Az ideai BUSEXPO-n is bemutattuk azt a forradalmi váltótechnológiát, amely még csak most kerül bevezetésre, és az autóbuszokban néhány év múlva találkozhatunk majd ezzel.