



tek a magyar piacon – hiszen ők sem szeretnék üresen utazni Nyugat-Európába –, így aztán osztozni kell az egyébként is csökkenő mennyiségű árun. Diószegi elmondta, hogy működési területükön a magyarországihoz képest kiegyenlítettbb az export-import szállítási aránya. Az üzemanyagár európai szintű emelkedése szintén nemkívánatos terhet rak a vállalkozókra, így aztán a Diószegi Trans külföldön elsősorban a luxemburgi töltőállomásokat veszi igénybe, ott ugyanis még a magyarországinál olcsóbb spanyol árnál is kedvezőbb áron lehet tankolni.

## LENYELIK AZ ÜZEMANYAG ÁRÁNAK EMELKEDÉSÉT

A békéscsabai központú, 17-18 alkalmazottal és 11 járműszerelvényel dolgozó Sándor és Társa Fuvarozó és Szállítmányozó Kft. az elmúlt időszakban a változó gazdasági környezet közepette tartani tudta nyereségét, de ez alapvetően üzemeltetési költségeinek csökkentéséből adódott – mondta lapunknak az ügyvezető, Sándor István. Az üzemanyag árának változása is hatással volt a cég életére, de a növekedés mind ez ideig nem volt olyan mértékű, hogy – a megrendelével kötött szerződés alapján – érvényesíthették volna áraikban, így tehát a cég az áremelést nem tudta áthárítani a megbízóra. (A kft. egyébként abban a szerencsés helyzetben van, hogy teljes járműparkjával egy osztrák cég megrendelésére szállít cementet a gyárakból a cég számára belföldön.) A matricás rendszer főutakra történő évközi kiterjesztése nem volt különösebb hatással a vállalkozásra, hiszen a vignettákat így is minden hónapban megvásárolják a járműveikre.

## A MULTIKNAK ÉRDEMES FUVAROZNI

A magyar gazdasági változásoknak jobban kitett belföldi fuvarozókhoz képest kedvezőbb helyzetben van a gyöngyösi székhelyű Horváth Rudolf Intertransport Kft., mivel a társaság bevételeinek 65-70 százaléka a multinacionális cégektől származik, s ahogyan ezek a vállalkozások gyarapodnak, úgy növekszik a szállítmányozó cég is. A több mint 200 nyergesvontató-szerelvényel és egyéb járművel rendelkező társaság tavalyi bevétele 5,4 milliárd forint volt, mérleg szerinti nyeresége pedig 640 millió lett, ami jóval meghaladja az iparági átlagot: 2005-ben az iparág mínusz 0,5 százalékos bevételarányos eredményt produkált. A multi partnereken kívül egy költségcsökkentő programnak is szerepe volt az eredményben – mondta lapunknak Kis Ernő, a vállalkozás

## A HORVÁTH RUDOLF INTERTRANSPORT SZÁMOKBAN

	2006.	2007. terv
Bevétel (milliárd forint)	5,4	7,5
Nyereség (millió forint)	640	655
Multiaktól származó bevétel (százalék)	65-70	

Forrás: társaság

gazdasági igazgatója, aki hozzátette: idén a 7,5 milliárdos tervezett bevételhez körülbelül 650-660 millió nyereség járulhat. A bevétel növekedésében ma már meghatározóbb a cég logisztikai szolgáltatása (épp a napokban adták át a társaság tízezer négyzetméteres logisztikai bázisát Hatvanban, s a korábban kialakított gyöngyösivel együtt ma már 18 ezer négyzetméteres logisztikai bázisuk van), s Kis szerint azoknak a szállítmányozóknak okozhatnak gondot a mindennapok, amelyek nem komplex szolgáltatást nyújtanak. A gazdasági igazgatótól azt is megtudtuk, hogy a vállalkozás legnagyobb költsége az üzemanyagra fordított összeg, ami éves szinten kétféle milliárd forint (10 millió litert meghaladó mennyiséggel), de a cég kiszámíthatóságát, növekedését, időben való fizetését partnerük is díjazza, a cégnek ugyanis ezen előnyökkel sikerült piacszerű árat elérnie egy általuk kiírt üzemanyagtenderen – fogalmazott Kis Ernő.