



A cikk megjelenését a Navik Alfa Kft. támogatta.

## FUVAROZÁSTÓL A KOMPLETT KIVITELEZÉSIG:

### INTERJÚ A DATI-SPED KFT. ÜGYVEZETŐJÉVEL

Legújabb interjúnk alkalmából a Dati-Sped Kft. egyik munkaterületére látogattunk el, ahol a kivitelezés megtekintését követően a cég ügyvezetőjével, Dongó Attilával beszélgettünk. A vállalat alapításának történetén túl többek közt érintettük a munkagépekkel kapcsolatban összegyűjt tapasztalatokat, valamint a legnagyobb kihívásokat, melyekkel napjainkban a vállalkozásnak szembe kell néznie.

#### A Dati-Sped neve hallatán az ember inkább szállítmányozási vállalatra asszociálna. Hol keresendő a név eredete?

Gyerekkorom óta imádom a kamionokat, így mindig is a fuvarozás volt az első számú szenvedélyem. Ezen indítatásból alapítottam meg a vállalkozást egyetlen egy teherautóval 2003-ban, és természetesen ehhez kötődik az elnevezés is. Viszont néhány év múlva, mikor közeledett a 2008-as válság, már egészen tisztán láttam, hogy a fuvarozás önmagában nem hozza az általam elvárt eredményeket. Ebből kifolyólag kezdtem el a komplett kivitelezés felé kacsingatni, hiszen éreztem a szűk keresztmetszeteket, és kitaláltam, hogy megpróbálom minden tevékenységet egy kézben összefogni. Szép lassan elkezdtem bővíteni a palettát, vásároltam rakodógépet, vettem föl embereket,



és nyitottam a kivitelezés irányába. Ráadásul korábban rengeteget fuvaroztunk útépítő cégeknek, ahonnan sok tapasztalatra és kapcsolatra tettem szert. Végül annyira sikeres lett ez az irány, hogy mára az útépítés vált a legfőbb tevékenységünké, és ez teszi ki a munkáink 90 százalékát. Emellett persze megmaradt a fuvarozás is, melynek szolgáltatásban fokozatosan bővítettük a flottánkat is: jelenleg már nyolc különböző méretű teherautóval dolgozunk, melyet több rakodógép is kiegészít. Azt mondhatom tehát, hogy jó döntés volt a váltás. Fontos az is, hogy így a fuvarozás is hatékonyan, jó eredménnyel tud működni, mivel saját magunk szervezzük a fuvarokat, megoldjuk a saját gépszállításainkat, és kellően rugalmasak vagyunk. Nagyon kevés külsős fuvar és gépet veszünk igénybe, a saját eszközeink pedig kimondottan jó kihasználtsággal üzemelnek, ami a mai üzemanyagárak mellett elképesztően fontos.

#### Csak piaci munkákból a mostani viszonyok mellett lehetne egyáltalán rentábilisan tevékenykedni a fuvarozási üzletágban?

Őszintén szólva nagyon nehéz lenne, szinte lehetetlen. Ugyan most is fuvarozunk, de rengeteg szervezőmunka árán ezt összekötöm a saját fuvarjainkkal. Egyszerűen muszáj kiküszöbölni az üresjáratokat. Sőt mi több, az üzemanyagárak miatt az emberek munkába járása is gondosabb szervezést igényel.

#### Ha már szóba kerültek az alkalmazottak: jelenleg milyen létszámmal dolgozik a cég?

Mostanában 18-20 fővel tevékenykedünk. A telephelyünkön kialakított műhelyünkben két állandó szerelőnk dolgozik a gépek javításán és karbantartásán, de a munkájukat a megfelelő képzéssel rendelkező két sofőr is szokta segíteni, főként a téli hónapokban. Rajtuk kívül az állomány túlnyomó része nehézgépkézeltől, sofőrökből és a fizikai állományból tevődik össze, a feladatokat pedig egy saját építésvezetőnk koordinálja. Hozzá kell tennem, hogy több embert is tudnánk alkalmazni, de minket is sújt a magyar építőipar rákfenéjének mondható szakemberhiány.

Gazdag alapfelszereltségével és a hatékonyságot szolgáló funkciók sorával a 9 tonnás méretosztályban ringbe szálló Takeuchi TB290-2 igazi mindenre a kotrók mezőnyében, míg a gép 69 lóerős Yanmar dízelmotorja könnyedén teljesíti az európai Stage V kibocsátási norma határértékeit. A széria felszereltség legfontosabb elemei közül említést érdemel például a két kiegészítő hidraulikakör, ami nagyban megkönnyíti a különféle szerelvények használatát, vagy a napellenzővel ellátott üvegtető. Utóbbi különösen teherautók rakodásakor vagy például légvezetékek közelében végzett munkák esetén jön jól. Ami a tartósságot illeti, a tisztán acélépítésű kotró megnövelt ellensúlyát úgy tervezték, hogy védje a motor és a hidraulikarendszer létfontosságú részegységeit. Ha pedig karbantartásra kerül a sor, a nagyméretű panelek könnyű hozzáférést tesznek lehetővé a gép mellett állva, ráadásul a fülkét sem kell billenteni, ami szintén nagyban megkönnyíti a kotró végzett munkákat.



# TAKEUCHI

## TB290-2

ÜZEMI TÖMEG  
**8952 KG**

MAX. KINYÚLÁS  
**7275 MM**

MIN. KÖRBEFORDULÁSI  
SUGÁR  
**1650 MM**

FELSZAKÍTÓERŐ (KANÁL)  
**43,2 KN**

GUMILÁNC SZÉLESSÉGE  
**450 MM**



### Ezek szerint a gépeken végzett munkákra jobban megéri saját embereket alkalmazni?

Egyértelműen ez a tapasztalatunk. Egyrészt az idevágó költségek is magasabbak lennének külső szervizelés esetén, másrészt úgy látom, hogy nem végeznék el olyan minőségben a munkákat, ahogy mi magunk. A nagyobb javításokat igyekszünk a téli időszakra időzíteni. Régen több munkát ütemeztünk a téli hónapokra, de mostanában enyhébbek a telek, így kevésbé jellemző, hogy le kell állni a kivitelezéssel. Emellett a gépparkunk is bővült, így gyakorlatilag folyamatosan zajlanak a karbantartási munkák.

### Beszéltünk róla, hogy időközben az útépités lett a Dati-Sped főtevékenysége. Ezen belül leginkább milyen feladatokon dolgoznak?

Az útépités minden munkafolyamatával, válfajával foglalkozunk. Ide tartoznak a földmunkák, az aszfaltozás, a térkövezés, a különféle díszburkolatok építése, a hozzá tartozó csapadécsatornák kivitelezése. Sőt, igény szerint akár szennyvízcsatornát is építünk, vagyis mondhatjuk, hogy gond nélkül megbirkózunk a komplett kivitelezésekkel.

### Ezeket a munkafázisokat mind saját gépekkel oldják meg?

Majdnem minden esetben – az egyetlen kivétel a finiser, amit bérelni szoktunk. Időről időre felvetődik, hogy vásárolhatnánk saját példányt is, de szerencsére van egy jó partne-

rünk, aki mindig a megfelelő méretű finiser tudja biztosítani. Ha viszont saját gépet vásárolnánk ebben a kategóriában, az vagy kisebb gép lenne, ami korlátozottan lenne alkalmas nagyobb munkákhoz, vagy fordítva.

### Milyen gépekből tevődik össze így a flotta?

A különféle méretű teherautókon, billencseken, pótkocsikon kívül forgókotrókkal, kotró-rakodókkal, csúszókormányzású rakodógépekkel, kalapácsos- és pófástörővel, dobrostával rendelkezünk, mellette pedig számtalan kisebb eszközünk is van – ide tartoznak például a döngölőbékák, lapvibrátorok, aggregátorok. A beszerzéseknél nagyon fontos, hogy nem egyedül hozom meg a döntéseket, hanem kikérem a sofőrök, gépkezelők, sőt a szervizesek véleményét is, hiszen ők dolgoznak a járművekkel, gépekkel. Ez vonatkozik a megrendelt eszközök márkájára, specifikációjára és az alkatrészekre egyaránt. Nem feltétlenül mindig a legolcsóbbat keressük, a hangsúly sokkal inkább a jó ár-érték arányon van. Jó példa erre a Takeuchi midikotró, amit idén vásároltunk.

### Miért pont emellett a márka mellett tették le a voksukat?

Volt már egy hasonló gépünk, egész pontosan egy kilenctonnás Takeuchi TB290, amit 2013-ban vettünk újonnan, és a komplett kivitelezési feladatokhoz használtuk. Annak idején nagy verseny volt a különböző típusok között, és bár a Takeuchi akkoriban nem volt túl elterjedt márka Magyarországon, a tesztek során szembeötlő volt a kotró jókora előnye a konkurensekkel szemben. Azóta persze a versenytársak is fejlesztettek, de a Takeuchi sem tétlenkedett, és számomra a mai napig ez a kotrógépek Bentley-je. Emellett sokat nyomott a latban a forgalmazó Navik Alfa Kft. hozzáállása is. A kapcsolatunk immár 10 évre nyúlik vissza, és úgy gondolom, hogy alkatrészellátásban, szervizszolgáltatásokban verhetetlenek a piacon. A szervizhátér miatt még azokat a gépeket is tőlük szerezzük be, amik egyébként nem szerepelnek a termékpalettájukon. A szolgáltatások színvonalára ráadásul a garanciális időszak után is változatlan marad, vagyis az idősebb gépek üzemeltetésében ugyanúgy támogatnak minket.

### Az újabb Takeuchi kotró miben nyújt többet a korábbi modellnél?

Az új gép is nagyon hasonló, egy Takeuchi TB290-2, de az évek során temérdek dolgon változtatott a gyártó. Példának okáért módosították a gémszerkezetet, és érezhetően erősebb is lett a modell. Jelenleg ugyanazon a projekten dolgozik a két kotró, és egy melderburkolat 2,1 tonnás elemeinek a beemelésekor szembeötlő, hogy a 2022-ben vásárolt példány mennyivel könnyebben boldogul a feladattal.

Hozzá kell tennem, hogy a régi gép már bő 14 ezer óránál jár, és ennyi idő alatt az akkumulátoron, egy joystick-kapcsolón és négy porlasztón kívül csupán kopó-fogyó alkatrészeket kellett cserélnünk. Az új gép az „öreghez” képest szinte még bejáratós, épp csak közeledünk az 500 órás szervizhez. Mindenesetre már több projektünkön is megfordult, így elmondhatom, hogy mindkét gép fogyasztásával is rendkívül meg vagyok elégedve, ugyanis átlagban mindössze 4 liter gázolajjal beérik óránként.



## BŐVEBBEN A NAVIK ALFA KFT-RŐL

A jogelődök révén 1990 óta működő Navik Alfa Kft. számos márkát hozott el a magyar piacra, köztük a Fassi autódarukat, a FIAT-Hitachi, a FIAT-Kobelco, vagy a New Holland Construction gépeit. Sőt, mára a vállalat a hajtásláncokat gyártó Dana Spicer-t is képviseli hazánkban, 2010-ben pedig megállapodást kötött a japán Takeuchi gépek forgalmazásáról. 2018 januárja óta specializált mezőgazdasági feladatokhoz is kínálnak csúcsmínőségű gépeket.

További információ: <https://www.epgepdepo.hu/>

ALFA  
**navik**  
„Very normal people.”